



# No más petróleo ruso

Cómo Europa podría disminuir un 35% su demanda de petróleo en el transporte

Mayo 2022

## Resumen ejecutivo

Rusia es el segundo exportador mundial de petróleo, y Europa es su principal cliente. Rusia suministra actualmente uno de cada cuatro barriles de petróleo consumidos en Europa, de los cuales dos tercios se usan en el sector del transporte. El Reino Unido ha anunciado la prohibición de importar petróleo ruso y la Unión Europea está apunto de anunciar el fin de las importaciones de petróleo ruso para finales de este año.

Este documento evalúa cómo, y en qué grado, la UE puede terminar con las importaciones de petróleo ruso mediante la reducción de la demanda en lugar de crear nuevas dependencias energéticas de otros regímenes autoritarios productores de petróleo que no respetan los derechos humanos como Arabia Saudí o Irán.

Nuestro análisis muestra como un programa de ahorro energético, asociado con un programa de rápida electrificación, podría reducir la demanda de petróleo en 38,8 Mtep en el año 2023, lo que equivale al 48% del petróleo ruso usado por el transporte en Europa (o el 12% de la demanda total de petróleo en la UE). Temporalmente, hasta 2027, habría que asegurar el 52% restante de otros suministradores. Para el año 2030, la demanda de petróleo de la UE podría ser un 35% menor que en 2019, reemplazando completamente la cuota de mercado del petróleo proveniente de Rusia.

Centrarse en el ahorro energético y la electrificación aseguraría que la estrategia de seguridad energética en el corto plazo estuviese alineada con los compromisos climáticos tanto de la UE como del Reino Unido, al mismo tiempo que ayudaría a disminuir el precio del petróleo a nivel mundial.

## Programa de ahorro energético (medidas a corto plazo)

El potencial teórico para mejorar la eficiencia del transporte de manera inmediata es enorme. Por ejemplo, la ocupación media de un turismo es de 1,6 personas, mientras que una quinta parte de los camiones circulan sin carga alguna. Pero incluso un programa modesto de medidas para reducir la demanda, que incluya, entre otras, medidas como teletrabajar dos veces en semana, reducir la

velocidad de turismos y camiones o reducir la demanda de vuelos para viajes de trabajo podría contribuir con una reducción del consumo de 26,8 Mtep, o lo que viene a ser el 8,1% de la demanda de petróleo en el transporte.

Al mismo tiempo, es fundamental que los gobiernos no disminuyan de manera artificial los precios de los combustibles. Los 14.000 millones de euros en reducciones impositivas anunciadas por 18 países europeos desde marzo han causado 3,3 Mtep de consumo adicional de petróleo, afectando de manera importante los presupuestos nacionales. Si la medida se prolonga en el tiempo, costará 52.000 millones de euros y añadirá una demanda adicional de 12.9 Mtep para finales de año. El precio del petróleo debe ser marcado por el mercado pero, por otro lado, debe haber ayudas para las familias de ingresos bajos y medios en forma de asignaciones en efectivo de carácter mensual.

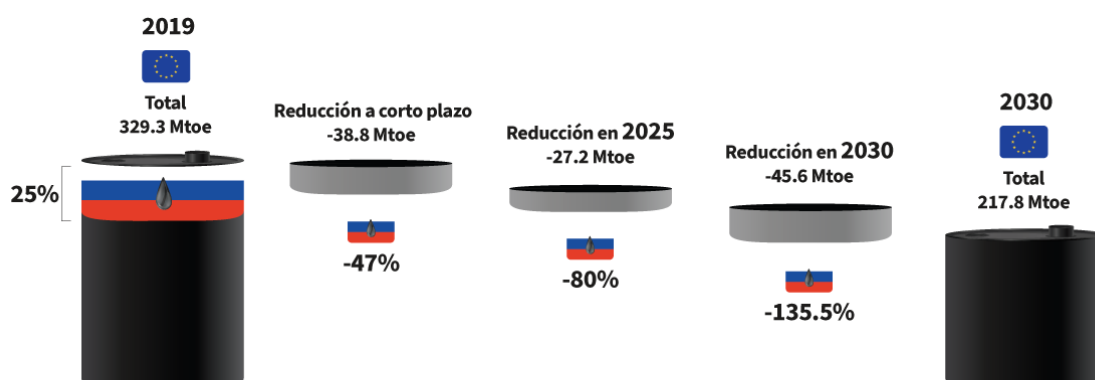
Junto con las medidas de reducción de la demanda de carácter inmediato, esto equivale a reducir el consumo de combustibles en el transporte en un 11,8%.

## **Electrificación rápida (medidas a medio plazo para 2025 y 2030)**

Medidas que apuesten por cambiar el tipo de parque de vehículos, para que este no use petróleo, llevan más tiempo, sobre todo para que este tenga un impacto importante en la demanda de petróleo a nivel europeo. Sin embargo, lo interesante es que una vez puestas en marcha son irreversibles y su impacto es muy significativo si se pasan ciertos umbrales. Medidas como exigir que los fabricantes de turismos y vehículos pesados vendan más vehículos eléctricos asequibles (mediante el establecimiento de estándares de CO2 para turismos y camiones), y que las flotas de vehículos que recorren grandes distancias se electrifiquen de manera acelerada, podría reducir la demanda de petróleo en 27,2 Mtep en 2025.

Es importante destacar que la contribución de los vehículos que recorren muchos kilómetros al año podría reemplazar la demanda de petróleo ruso. Los coches de empresa, taxis, autobuses, furgonetas de reparto o camiones representan tan solo el 8% del parque, pero consumen el 19% del petróleo del sector transporte. Electrificar los coches de empresa reportaría 2,25 veces más ahorro que electrificar el parque privado en el corto plazo.

## Reducción Consumo Petróleo



### Demanda y precio del petróleo

Europa es el segundo mayor importador de petróleo del mundo. El fin de las importaciones de petróleo ruso por parte de la UE significaría que parte de la producción rusa iría a otros mercados, pero tendría que ofrecerlo a un precio menor. Por ejemplo, India y China importarían más petróleo ruso y menos petróleo saudí, que sería absorbido por el mercado europeo. Sin embargo, parte del petróleo ruso (como el que importa Europa mediante oleoductos) no sería reconducido de manera fácil o rápida a nuevos compradores. Esto podría crear una disrupción y afectar a los precios a nivel mundial, en un mercado global ya ajustado de por sí. En ese contexto, reducir la demanda de petróleo es la medida más efectiva por la que los países (europeos) pueden promover una bajada del precio a nivel mundial, y una reducción de la inflación asociada.

### Recomendaciones en materia de políticas

La UE puede, y debe, dejar de importar petróleo ruso, preferentemente mediante la introducción de un arancel o impuesto al petróleo ruso importado a Europa. Si la UE quiere evitar exacerbar nuevas dependencias de regímenes autoritarios que no respetan los derechos humanos, como Arabia Saudí e Irán, esta medida debe estar acompañada de un programa de disminución del consumo así como de una rápida electrificación.

La estrategia de la UE *RepowerEU* representa una oportunidad para establecer normativas a nivel europeo, al mismo tiempo que se apoyan medidas para reducir la demanda de petróleo a corto plazo. Las medidas clave son:

1. Estándares para 2025 más estrictos para turismo, furgonetas y vehículos pesados, aumentándolos del -15% actual a un -30%, lo que obligaría a los fabricantes de vehículos a vender una proporción mayor de vehículos totalmente eléctricos en los próximos años.
2. Una nueva normativa europea que requiera que las grandes flotas (de más de 20 vehículos) se electrifiquen de manera más rápida, con un 50% de las matriculaciones en 2025 siendo puramente eléctricas, con el objetivo de alcanzar un 100% de ventas emisiones cero en el año 2030; otra alternativa sería requerir, mediante la Directiva de Eficiencia Energética, que los estados miembros alcancen ahorros equivalentes en las flotas corporativas de sus respectivos países.
3. Un programa de la UE para la modernización de los camiones, para ayudar a la adopción de sistemas aerodinámicos tanto en los laterales como en la parte trasera de los vehículos. El programa debería incluir tanto ayudas directas (de manera parecida al sistema existente en Alemania), así como un requisito legal que obligue a los camiones que circulan por la UE a usar sistemas aerodinámicos y neumáticos más eficientes para el año 2025. También debería revisarse la normativa europea que regula el límite de velocidad y disminuirlo a 80 km/h.
4. El sector marítimo debería incluirse en la directiva de eficiencia energética, y requerir que los buques reduzcan en un 41% su uso de energía para el año 2030, así como asegurar que, en 2030, el 6% de los combustibles usados en el sector marítimo, y un 2% en el sector aéreo, sean combustibles sintéticos producidos a partir de hidrógeno verde.
5. Una estrategia europea que apoye a los países miembros a lidiar con los altos precios de los combustibles. Esto debería incluir recomendaciones que identifiquen las mejores alternativas a la reducción del precio de los combustibles (como por ejemplo, ayudas monetarias), así como directrices sobre cómo establecer nuevos impuestos a las grandes compañías petroleras que están teniendo unos beneficios descomunales en este momento. Por último, debería fomentar que los países miembros dejen de quemar productos alimenticios para producir biocombustibles, y aportar mayor flexibilidad en las leyes europeas que regulan la cuestión.

## Apéndice

En esta sección mostramos el impacto de una amplia variedad de medidas. Es importante destacar que las medidas de un modo de transporte específico no se pueden sumar directamente entre sí. Algunas medidas (por ejemplo, medidas a corto plazo para flotas de vehículos) no se pueden combinar con otras, puesto que las medidas para reducir la demanda son mutuamente exclusivas. Se aportarán más detalles en una publicación en las próximas semanas sobre medidas a corto, medio y largo plazo para reducir y eliminar de manera rápida el consumo de petróleo en el transporte.

## Medidas a corto plazo

Modo	Medida	Nivel*	Ahorro de petróleo en Mtep; 2023 frente a 2019 (% dentro de ese modo)	Detalles
Rodado	Reemplazar las reducciones impositivas con otras de ayudas directas.	N	12,9 (5,1%)	Calculado basado en reducciones impositivas a nivel nacional si estas permanecieran un año entero.
Turismos	Reducción del aumento del teletrabajo	N/C	5,0 (3,3%)	Ahorros del plan de 10 puntos de la IEA, correlacionado con el consumo de petróleo en turismos en la UE.
Turismos	Cambio modal a transporte público, bicicleta y caminar	I/L/N	3,7 (3,3%)	Ahorros del plan de 10 puntos de la IEA, correlacionado con el consumo de petróleo en turismos en la UE.
Turismos	Disminuir el límite de velocidad en autovías a 100 km/h	N	5,0 (3,3%)	Ahorros del plan de 10 puntos de la IEA, correlacionado con el consumo de petróleo en turismos en la UE.
Turismos	Límite de velocidad en ciudades de 30 km/h	L/N	-	Una medida de segundo grado para asegurar que la conducción urbana es más segura y genera menos ruido, así como para disuadir el uso innecesario del coche que evite su vuelta antes de la implementación de la medida
Camiones	Bajar los límites de velocidad	N/C	2,5 (4,3%)	80 km/h para camiones y 100 km/h para furgonetas en autovías
Camiones	Dispositivos aerodinámicos en los trailers	EU	1,0 (1,7%)	Asumiendo que (de media) todos los camiones y trailers se equipen con al menos un dispositivo aerodinámico: <i>side skirts, boat tails, y cab roof fairing.</i>
Camiones	Conducción en modo ECO	C	2,5 (4,3%)	Asumiendo que la mitad de los transportistas reciben formación en conducción ecológica, incluyendo <i>eco-driving performance management system.</i>

Camiones	Neumáticos eficientes y medición de la presión	EU/C	1,5 (2,6%)	Asumiendo que la mitad de los camiones cuentan con neumáticos de baja resistencia a la fricción, con sistemas de monitorización y ajuste de la presión.
Aviación	50% de reducción de los viajes de trabajo	C	6,0 (12,4%)	Hasta 13 Mtep ahorradas en 2050 si se compara con un escenario <i>business-as-usual</i> .
Aviación	Impuesto de emergencia a los billetes de avión	EU	[2,13,4,26] (4,4%, 8,8%)	[€10,€20] impuesto en vuelos intraeuropeos [€50,€100] impuesto en vuelos extraeuropeos.

Tabla 1: Resumen de medidas a corto plazo. \*Nivel: I=individual; C=empresas, instituciones, organizaciones, universidades; L=local/municipal; N=gobiernos nacionales; EU=medida a nivel europeo

Ah,

## Resumen de medidas a medio plazo

Modo	Medida	Nivel*	Ahorro de petróleo en Mtep; 2023 frente a 2019 (% dentro de ese modo)		Detalles de la medida propuesta por T&E
			EC	T&E	
Flotas de turismos	Obligación en la directiva de eficiencia energética para grandes flotas de turismos	EU	14,4 (48%)	20,7 (69%)	Obligación en la EED de que las flotas con más de 20 vehículos ligeros reduzcan su consumo de combustible con respecto a los niveles de 2021 en un 20% para 2025 y un 50% para 2030. *Todos los cálculos de flota incluyen los ahorros a medida que los vehículos pasan al parque privado.
Flotas de turismos	Obligaciones de vehículos cero emisiones para grandes flotas de turismos	EU	14,4 (48%)	27,3 (90%)	Un mandato a las flotas con más de 20 vehículos ligeros para alcanzar el 50 % de vehículos de cero emisiones de sus nuevas matriculaciones para 2025 y el 100 % para 2030.
Flotas de turismos	Fortalecer las medidas fiscales	N	-	6,6 (29%)	Los gobiernos nacionales adoptan incentivos fiscales, incluida la eliminación gradual de las cancelaciones de depreciación y las reducciones del IVA para los automóviles contaminantes y un fuerte aumento de los impuestos de beneficios en

Modo	Medida	Nivel*	Ahorro de petróleo en Mtep; 2023 frente a 2019 (% dentro de ese modo)		Detalles de la medida propuesta por T&E
			EC	T&E	
					especie para los automóviles de empresa en función de las emisiones de los vehículos.
Turismos	Aumentar los estándares de CO2	EU	13,6 (8%)	30,6 (19%)	Objetivos de reducción del 30% en 2025, 45% en 2027 y 80% en 2030
Furgonetas	Aumentar los estándares de CO2	EU	3,3 (12%)	7,4 (26%)	Objetivos de reducción del 25% en 2025, 45% en 2027 y 80% en 2030
Camiones	Aumentar los estándares de CO2	EU	1,5	10,9	Objetivos de reducción del 15% en 2025, 30% en 2027 y 65% en 2030
Camiones	Eficiencia logística	C/N	-	7	Reformas de tarificación vial de manera rápida y ambiciosa y estandarización de datos e información con el uso obligatorio de software digital y plataformas de reserva (Suponiendo un aumento de la carga útil en un 10% en promedio)
Aviación	Impuesto sobre los combustibles aéreos, prevenir la extensión de aeropuertos existentes	N	-	Up to 6,3*	Estas serían algunas de las medidas para evitar el crecimiento del número de pasajeros. *Los ahorros se refieren a una referencia de 2030, suponiendo que los niveles de tráfico de ocio se mantengan en los niveles de 2019.
Aviación	Pasar de vuelos cortos a alta velocidad férrea	EU/N/C	-	2,3	Mejoras sustanciales en conexión, velocidad y tarificación del tren de alta velocidad
Marítimo	Medidas de eficiencia técnicas y operacionales	EU	-	7,5 (25,9%)	Mejoras de los motores, optimización del casco y la hélice, asistencia de viento y reducción de velocidad del 20%. El consumo adicional de petróleo debido al aumento en la demanda de envío se deduce de los ahorros.
Shipping	Electrificación en puertos	EU	1,0 (3,2%)	2,0 (6,6%)	El mandato de atraque con cero emisiones se aplicó a todos los buques de pasajeros a partir de 2025, luego a los portacontenedores, petroleros y graneleros refrigerados a partir de 2030 y finalmente a

Modo	Medida	Nivel*	Ahorro de petróleo en Mtep; 2023 frente a 2019 (% dentro de ese modo)		Detalles de la medida propuesta por T&E
			EC	T&E	
					todos los buques restantes para 2035.
Marítimo	Uso de combustibles limpios	EU	1,3 (4,4%)	3,5 (12,3%)	Los valores no suponen reducción de velocidad ni medida de eficiencia, ya que no se ha realizado ninguna propuesta en ese sentido. Tenga en cuenta que los ahorros incluyen biocombustibles basados en residuos y que el GNL no se cuenta como "ahorro de petróleo", ya que sigue siendo un combustible fósil. Escenario de la Comisión Europea en comparación con el cambio de objetivos a 5 años y el subobjetivo de combustibles sintéticos de 86PJ.
Marítimo	<i>Carbon Contracts for Difference</i> en el sistema de comercio de derechos de emisión (ETS) marítimo	EU	-	2,3 (8,0%)	Se legisla un mecanismo explícito para el sector marítimo

Tabla 2: Resumen de medidas a medio plazo. \*\*Nivel: I=individual; C=empresas, instituciones, organizaciones, universidades; L=local/municipal; N=gobiernos nacionales; EU=medida a nivel europeo. EC se refiere a las propuestas de la Comisión que forman parte de *Fit for 55*, T&E se refiere a la recomendaciones de T&E como parte de *Fit for 55* u otras palancas normativas.