



Kein weiteres russisches Öl mehr

Wie Europa 35 % seines Ölbedarfs für den Verkehr einsparen könnte

Mai 2022

Zusammenfassung

Russland ist der zweitgrößte Erdölexporteur der Welt und Europa ist sein größter Abnehmer. Russland liefert derzeit jedes vierte Barrel Öl, das in Europa verbraucht wird, wobei zwei Drittel davon im Verkehr verwendet werden. Das Vereinigte Königreich hat ein Verbot für russische Öleinfuhren angekündigt, und die Europäische Union steht kurz vor der Ankündigung, die russischen Ölimporte bis Ende 2022 schrittweise einzustellen.

In diesem Papier wird untersucht, wie und in welchem Umfang die EU die Importe von russischem Erdöl beenden könnte, indem sie die Ölnachfrage reduziert ohne neue Abhängigkeiten von anderen autoritären, menschenrechtsverletzenden Ölproduzenten wie Saudi-Arabien oder dem Iran zu schaffen.

Unsere Analyse kommt zu dem Ergebnis, dass ein Programm zur Energieeinsparung in Verbindung mit einem raschen Elektrifizierungsprogramm die Ölnachfrage bis 2023 um 38,8 Mtoe senken könnte, was 48% des im europäischen Verkehr verbrauchten russischen Öls entspricht (oder 12% der gesamten Verkehrsnachfrage in der EU). Die verbleibenden 52% müssten vorübergehend von anderen Lieferanten gedeckt werden. Bis 2030 könnte die Ölnachfrage in der EU um ganze 35% unter dem Niveau von 2019 liegen und damit den Marktanteil Russlands vollständig ersetzen.

Eine Fokus auf Energieeinsparungen und Elektrifizierung würde sicherstellen, dass Europas kurzfristige Energiesicherheitsstrategie mit den Klimaschutzverpflichtungen der EU in Einklang steht, aber auch zur Senkung der weltweiten Ölpreise beiträgt.

Energiesparprogramm (kurzfristige Maßnahmen)

Das theoretische Potenzial für sofortige Verbesserungen der Verkehrseffizienz ist enorm. So liegt beispielsweise die durchschnittliche PKW-Besetzung bei 1,6 Personen pro Auto, und ein Fünftel der LKWs sind leer unterwegs. Aber selbst ein sehr viel bescheideneres Programm zur

Nachfragereduzierung, das Maßnahmen wie zweimalige Heimarbeit pro Woche, die Verringerung der Geschwindigkeit von Autos und Lastwagen und die Einschränkung von Geschäftsflügen vorsieht, würde Einsparungen von 26,8 Mtoe oder von etwa 8,1% der Ölnachfrage bringen.

Es ist wichtig, dass Regierungen die Kraftstoffpreise nicht künstlich senken. Die von 18 europäischen Ländern seit März angekündigten Kraftstoffsteuersenkungen in Höhe von 14 Mrd. EUR haben zu einem zusätzlichen Ölverbrauch von 3,3 Mtoe geführt. Das belastet die ohnehin schon knappen Staatshaushalte. Wenn diese Senkungen verlängert werden, wird das Kosten von 52 Mrd. EUR und bis Ende 2022 einen zusätzlichen Ölverbrauch von 12,9 Mtoe verursachen. Der Ölpreis sollte steigen dürfen, und stattdessen sollten Familien mit niedrigem und mittlerem Einkommen eine gezielte Einkommensunterstützung erhalten, vorzugsweise in Form einer monatlichen Geldleistung.

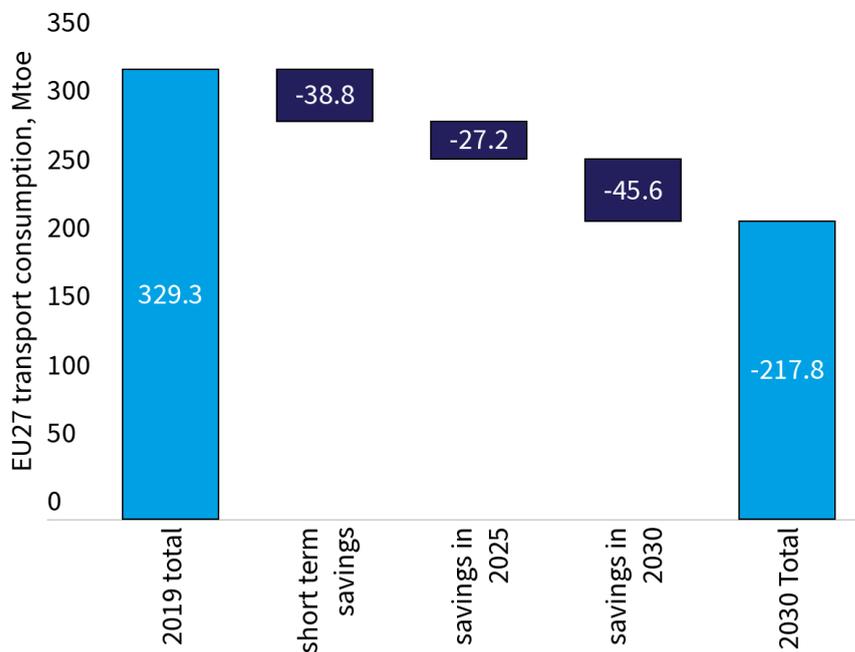
Zusammen mit den Sofortmaßnahmen zur Nachfragereduzierung entspricht dies einer Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs im Verkehr um 11,8%.

Rasche Elektrifizierung (mittelfristige Maßnahmen für 2025 und 2030)

Maßnahmen zur vollständigen Abkehr vom Erdöl benötigen etwas mehr Zeit, um sich auf die Erdölnachfrage in der EU auszuwirken; aber sie sind unumkehrbar und werden sehr bedeutsam, sobald sie eine gewisse Größenordnung erreicht haben. Maßnahmen wie die Verpflichtung der Automobilhersteller, bezahlbare Elektrofahrzeuge zu verkaufen (durch ambitionierte CO₂-Flottengrenzwerte für Autos) und Maßnahmen zur Elektrifizierung von Fahrzeugen mit hoher Kilometerleistung würden die Ölnachfrage bis 2025 um weitere 27,2 Mtoe senken.

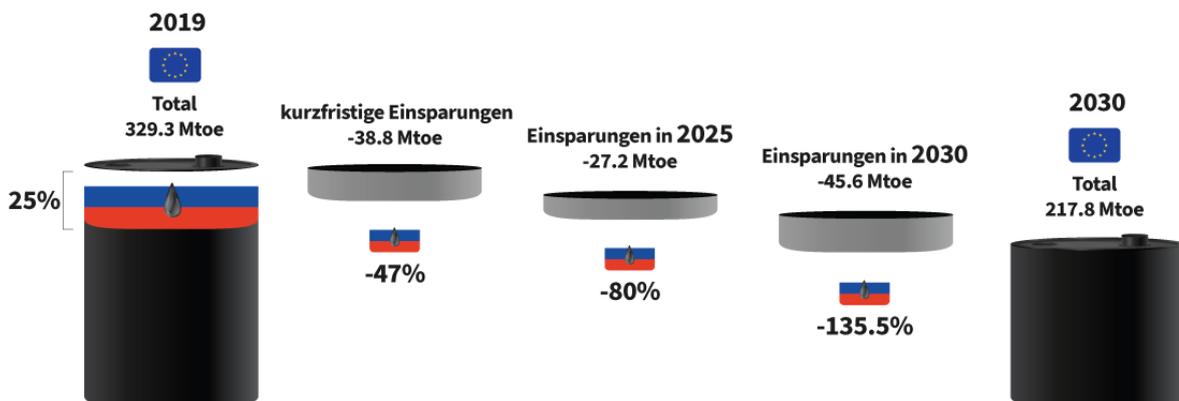
Es ist wichtig hervorzuheben, dass Fahrzeuge mit hoher Kilometerleistung zur Verdrängung der russischen Ölnachfrage einen Beitrag leisten können. Firmenwagen, Taxis, Busse, Lieferwagen und Lastwagen machen 8% der gesamten Fahrzeugflotte aus, verbrauchen aber 19% des Öls im Verkehrsbereich. Die Elektrifizierung von Firmenwagen führt kurzfristig zu 2,25-mal höheren Öleinsparungen als die Elektrifizierung von Privatfahrzeugen.

Transport oil savings



TRANSPORT & ENVIRONMENT transportenvironment.org

Öleinsparungen im Transportsektor



TRANSPORT & ENVIRONMENT transportenvironment.org

Quelle: Transport and Environment (2022)

Ölnachfrage und Ölpreis

Europa ist der zweitgrößte Ölimporteur der Welt. Ein Ausstieg der EU aus der Versorgung mit russischem Öl würde bedeuten, dass einige Lieferungen einfach verlagert würden und Russland sein Öl in anderen

Teilen der Welt zu niedrigeren Preisen anbieten würde. Indien und China würden beispielsweise mehr russisches und weniger saudisches Öl importieren, welches dann für den EU-Markt verfügbar würde. Allerdings könnte ein Teil des russischen Öls (z. B. das durch Pipelines transportierte Öl) nicht einfach oder schnell an neue Abnehmer weitergeleitet werden. Dies könnte zu Störungen und Preisspitzen auf dem bereits angespannten globalen Ölmarkt führen. In diesem Zusammenhang ist die Verringerung der Ölnachfrage die wirksamste Maßnahme, welche (europäischen) Staaten ergreifen können, um den weltweiten Ölpreis und den damit verbundenen Inflationsdruck zu senken.

Politische Empfehlungen

Die EU kann und sollte auf russisches Öl verzichten, vorzugsweise durch die Einführung eines schrittweise steigenden Zolls oder einer Steuer auf russische Ölexporte nach Europa. Wenn die EU vermeiden will, neue Abhängigkeiten von autoritären, menschenrechtsverletzenden Staaten wie Saudi-Arabien und Iran zu schaffen, muss der Ausstieg mit einem Programm zur Energieeinsparung und schnellen Elektrifizierung einhergehen.

Die RepowerEU-Strategie der EU bietet eine Möglichkeit, auf EU-Ebene Regulierungs- und Unterstützungsmechanismen zu schaffen, um die Ölnachfrage in naher Zukunft zu senken. Zu den wichtigsten Maßnahmen gehören:

1. Strengere CO₂-Flottengrenzwerte für PKWs, Lieferwagen und LKWs von -30% (statt -15%) ab 2025, um die Automobilhersteller zu verpflichten, bis 2025 einen höheren Anteil an vollelektrischen Fahrzeugen zu verkaufen;
2. Eine neue EU-Verordnung, die von großen Fuhrparks (mehr als 20 Fahrzeuge) verlangt, dass sie ihre Neuzulassungen rasch elektrifizieren (50% Elektroantrieb bis 2025), um bis 2030 einen 100% emissionsfreien Absatz zu erreichen; alternativ könnte das Gleiche über die Energieeffizienz-Richtlinie erreicht werden, die den Mitgliedstaaten vorgibt, ähnliche Kraftstoffeinsparungen in Unternehmensflotten zu erzielen.
3. Ein LKW-Modernisierungsprogramm auf EU-Ebene, um die Einführung von aerodynamischen Vorrichtungen an den Seiten und am Heck von LKWs zu beschleunigen. Das Programm sollte sowohl Subventionen beinhalten (ähnlich wie das bestehende deutsche Programm), als auch eine gesetzliche Verpflichtung zur Ausstattung der in der EU fahrenden LKWs mit aerodynamischen Vorrichtungen und den kraftstoffeffizientesten Reifen bis 2025. Außerdem sollte das EU-Recht aktualisiert werden, um Geschwindigkeitsbegrenzer für LKWs auf 80 km/h festzulegen.
4. Die Einbeziehung der Schifffahrt in die Energieeffizienz-Richtlinie, welche vorgibt, den Energieverbrauch von Schiffen bis 2030 um 41% zu senken, und eine Änderung, die vorschreibt, dass 6% des Kraftstoffs im Schifffahrtsbereich und 2% des Kraftstoffs in der Luftfahrt bis 2030 aus umweltfreundlichen, wasserstoffbasierten E-Treibstoffen bestehen müssen.

5. Eine EU-Strategie zur Unterstützung der Mitgliedstaaten bei der Bewältigung der hohen Kraftstoffpreise. Diese Strategie sollte als Leitlinien für die besten Alternativen zur Senkung der Kraftstoffsteuer (z. B. Bargeldzuschüsse) sowie für die Besteuerung der überschüssigen Gewinne der Ölgesellschaften darstellen. Außerdem sollte sie die Mitgliedstaaten nachdrücklich anregen, die Verbrennung von Nahrungsmitteln zur Kraftstoffgewinnung zu vermeiden, und sollte eine entsprechende Flexibilität enthalten dies im EU-Recht zu ermöglichen.

Annex

Hier zeigen wir die Auswirkungen einer Vielzahl von Maßnahmen. Beachten Sie, dass die Maßnahmen innerhalb eines Verkehrsträgers nicht direkt miteinander addiert werden können. Einige Maßnahmen (z. B. mittelfristige Maßnahmen für Fahrzeugflotten) können überhaupt nicht kombiniert werden, da sich die politischen Maßnahmen, mit denen die Einsparungen erzielt werden sollen, gegenseitig ausschließen. Weitere Einzelheiten werden in unserer kommenden Veröffentlichung über kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Verringerung und raschen Beseitigung des Ölverbrauchs im Verkehrswesen enthalten sein.

Zusammenfassung der kurzfristigen Maßnahmen

Modus	Maßnahme	Level*	Mtoe Öleinsparungen; 2023 vs 2019 (% innerhalb Modus)	Details
Straße	Ersetzen der Kraftstoffsteuersenkungen durch einkommensstützende Maßnahmen	N	12.9 (5.1%)	Berechnet auf der Grundlage der nationalen Kraftstoffsteuersenkungen, die über ein ganzes Jahr durchgeführt werden
Autos	Verringerung durch vermehrte Telearbeit	N/U	5.0 (3.3%)	Einsparungen aus dem 10-Punkte-Plan der IEA, skaliert auf den Ölverbrauch der EU
Autos	Wechsel zu öffentlichen Verkehrsmitteln, Radfahren, Gehen	I/L/N	3.7 (3.3%)	Einsparungen aus dem 10-Punkte-Plan der IEA, skaliert auf den Ölverbrauch der EU
Autos	Senkung der Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen auf 100 km/h	N	5.0 (3.3%)	Einsparungen aus dem 10-Punkte-Plan der IEA, skaliert auf den Ölverbrauch der EU
Autos	Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in	L/N	-	Eine Maßnahme zweiter Ordnung, die sicherstellen soll, dass das

	Städten			Fahren in Städten sicherer und leiser macht als auch unnötige Autonutzung verhindert, um Rückstöße zu vermeiden
LKW	Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzungen	N/U	2.5 (4.3%)	80 km/h für schwere Nutzfahrzeuge und 100 km/h für Lieferwagen auf Autobahnen Lastkraftwagen
LKW	Aerodynamische Ausrüstung von Anhängern	EU	2.0 (3.4%)	Unter der Annahme, dass (im Durchschnitt) alle Lastkraftwagen und Anhänger mit mindestens einer der folgenden aerodynamischen Vorrichtungen ausgestattet sind: Seitenschweller, Heckspoiler und Dachverkleidung des Fahrerhauses.
LKW	Umweltbewusste Fahrweise	U	1.5 (2.5%)	Unter der Annahme, dass die Hälfte der Lkw-Fahrer eine Schulung für umweltbewusstes Fahren absolviert, einschließlich eines Leistungsmanagementsystems für umweltbewusstes Fahren
LKW	Effiziente Reifen und Drucküberwachung	EU/U	1.5 (2.5%)	Unter der Annahme, dass ein Viertel der Lkw mit rollwiderstandsarmen Reifen mit Reifendrucküberwachungs- und -einstellungssystem ausgestattet ist
Flugverkehr	50% Reduzierung der Geschäftsreisen	U	6.0 (12.4%)	Einsparung von bis zu 13,0 Mtoe im Jahr 2050 im Vergleich zu Business-as-usual
Flugverkehr	Notsteuer auf Flugtickets	EU	[2.13,4.26] (4.4%, 8.8%)	[€10,€20] Steuer auf Flüge innerhalb -EEA, [€50,€100] Steuer auf Flüge außerhalb-EEA

Tabelle 1: Zusammenfassung der kurzfristigen Maßnahmen. *Ebenen: I= individuell; U=Unternehmen, Institutionen, Organisationen, Universitäten; L=lokale/städtische Behörden; N=nationale Regierung; EU=EU umgesetzt

Zusammenfassung der mittelfristigen Maßnahmen

Mode	Maßnahmen	Level*	Mtoe Öleinsparungen; 2030 vs 2019 (% innerhalb Modus)		Details von T&E Maßnahmen
			EC	T&E	
Autoflotte n	EED-Verpflichtung für große Fahrzeugflotten	EU	14.4 (48%)	20.7 (69%)	Verpflichtung im EED, dass Flotten mit mehr als 20 leichten Nutzfahrzeugen ihren Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu 2021 bis 2025 um 20 % und bis 2030 um 50 % senken müssen. <i>*Alle Flottenberechnungen beinhalten die Einsparungen, die durch den Übergang der Fahrzeuge in den privaten Fuhrpark entstehen.</i>
Autoflotte n	ZEV-Mandat für große Fahrzeugflotten	EU	14.4 (48%)	27.3 (90%)	Ein Mandat für Flotten mit mehr als 20 leichten Nutzfahrzeugen, bis 2025 50 % und bis 2030 100 % ihrer Neuzulassungen mit emissionsfreien Fahrzeugen zu bestücken.
Autoflotte n	Stärken der steuerlichen Maßnahmen	N	-	6.6 (29%)	Nationalen Regierungen übernehmen von den führenden Fiskalrichtlinien Anreize, einschließlich der schrittweisen Abschaffung von Abschreibungsmöglichkeiten und Mehrwertsteuersenkungen für umweltschädliche Autos und einer stark ansteigenden Besteuerung von Sachleistungen für Firmenwagen auf der Grundlage der Fahrzeugemissionen.
Autos	Erhöhte CO2-Flottengrenzwerke	EU	13.6 (8%)	30.6 (19%)	Reduktionsziele von 30% im Jahr 2025, 45% im Jahr 2027 und 80% im Jahr 2030
Vans	Erhöhte CO2-Flottengrenzwerke	EU	3.3 (12%)	7.4 (26%)	Reduktionsziele von 25 % im Jahr 2025, 45 % im Jahr 2027 und 80 % im Jahr 2030
LKW	Erhöhte CO2-Flottengrenzwerke	EU	1.5	10.9	Reduktionsziele von 15 % im Jahr 2025, 30 % im Jahr 2027 und 65 % im Jahr 2030
LKW	Effizienz in der Logistik	U/N	-	7	Zügige und ehrgeizige Reformen der Straßenbenutzungsgebühren und Standardisierung von Daten und Informationen mit obligatorischem Einsatz von digitaler Software und Buchungsplattformen (unter der Annahme, dass die Nutzlast im Durchschnitt um 10 % steigt)
Flugverkehr	Flugtreibstoffe besteuern, Flughafenausbau verhindern	N	-	Up to 6.3*	Dies wären einige der Maßnahmen, die einen Anstieg der Fahrgastzahlen verhindern würden. <i>*Die Einsparungen beziehen sich auf das Jahr 2030 unter der Annahme, dass das</i>

Mode	Maßnahmen	Level*	Mtoe Öleinsparungen; 2030 vs 2019 (% innerhalb Modus)		Details von T&E Maßnahmen
			EC	T&E	
					<i>Freizeitverkehrsaufkommen auf dem Niveau von 2019 gehalten wird.</i>
Flugverkehr	Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die HS-Schiene	EU/N/U	-	2.3	Erhebliche Verbesserungen bei der Anbindung, der Geschwindigkeit und der Preisgestaltung von Hochgeschwindigkeitszügen
Schifffahrt	Technische und betriebliche Effizienzmaßnahmen	EU	-	7.5 (25.9%)	Verbesserungen an den Motoren, Optimierung des Schiffsrumpfs und der Propeller, Windunterstützung und eine Verringerung der Geschwindigkeit um 20%. Der zusätzliche Ölverbrauch, der durch den Anstieg der Schifffahrt nachfrage entsteht, wird von den Einsparungen abgezogen.
Schifffahrt	Elektrifizierung der Küstenstandorte	EU	1.0 (3.2%)	2.0 (6.6%)	Ein Mandat für emissionsfreie Liegeplätze gilt für alle Passagierschiffe ab 2025, dann für Containerschiffe, Tanker und Kühltransporter ab 2030 und schließlich für alle übrigen Schiffe bis 2035.
Schifffahrt	Einsatz von sauberen Kraftstoffen	EU	1.3 (4.4%)	3.5 (12.3%)	Die Werte gehen von keiner Geschwindigkeitsreduzierung oder Effizienzmaßnahme aus, da kein Vorschlag in diese Richtung gemacht wurde. Beachten Sie, dass die Einsparungen Biokraftstoffe auf Abfallbasis einschließen und dass LNG nicht als "Öleinsparung" gezählt wird, da es immer noch ein fossiler Brennstoff ist. EG-Szenario im Vergleich mit einer Verschiebung der Ziele um 5 Jahre und einem Teilziel von 86 PJ für E-Treibstoffe.
Schifffahrt	CCfD aus dem Emissionshandelssystem für die Schifffahrt	EU	-	2.3 (8.0%)	Ein expliziter Mechanismus für die Schifffahrt wird gesetzlich verankert

Tabelle 2: Zusammenfassung der mittelfristigen Maßnahmen. *Ebenen: I=individuell; U=Unternehmen, Institutionen, Organisationen, Universitäten; L=lokale/städtische Behörden; N=nationale Regierung; EU=EU umgesetzt. EC bezieht sich auf die Fit-for-55-Vorschläge der Europäischen Kommission, T&E bezieht sich auf T&E-Empfehlungen zu den Fit-for-55-Vorschlägen oder anderen regulatorischen Hebeln.