

“Steering clear of oil disasters – How progressive CO2 emission standards can help to reduce unconventional oil imports to the EU“

Zusammenfassung der Greenpeace-Studie

Die Studie untersucht, wie stark der Ölbedarf der EU in den Jahren 2020 und 2030 sinken könnte, wenn anspruchsvollere CO2-Grenzwerte für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge eingeführt würden. Zudem werden die Auswirkungen eines verringerten Ölbedarfs auf die Höhe, die Herkunft und den Wert der Ölimporte der EU abgeschätzt. Die Studie wurde vom Transport and Environmental Policy Research (TEPR) und Steve Pye Associates für Greenpeace erstellt.

Derzeit werden etwa 60 Prozent allen Öls in der EU im Verkehrssektor eingesetzt. Mehr als die Hälfte des Öls wird von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Transporter) verbraucht. 85 Prozent des in der EU verbrauchten Öls stammen aus Importen. Die Abhängigkeit von Ölimporten wird sich bis 2030 auf mindestens 90 Prozent erhöhen. In der Folge wird auch Öl aus sogenannten „unkonventionellen“ Quellen Eingang in die Ölmärkte der EU finden. Als „unkonventionelle“ Quellen gelten maßgeblich Öl aus der Tiefsee und aus Teersanden. Weltweit stammen heute schätzungsweise etwa 13 Prozent der Ölproduktion aus diesen „unkonventionellen“ Quellen, überwiegend aus der Tiefsee.

In dieser Studie werden zwei Szenarien entwickelt, um herauszufinden, welche Auswirkungen die Einführung eines Grenzwertes von 80 g CO₂/km für Pkw und von 125 g CO₂/km für leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2020 (bzw. 50 g für Pkw und 88 g für Vans im Jahr 2030) auf den Ölverbrauch im EU-Verkehrssektor hätten: Eines ist ein „Business As Usual“ (BAU)-Szenario; ein weiteres misst Auswirkungen auf der Basis erhöhter Effizienz von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (CVE).

Der Greenpeace-Report zeigt auf, dass schärfere CO₂-Grenzwerte für Autos den Ölverbrauch der EU bis 2030 um immerhin

acht Prozent reduzieren könnten. Als Konsequenz könnte auf Öl aus den besonders problematischen „unkonventionellen Quellen“ verzichtet werden. Damit einhergehen würden CO₂-Verminderungen in Höhe von 186 Millionen Tonnen und finanzielle Einsparungen von etwa 42 Milliarden Euro.

95 Prozent der Rohöl-Importe bezog die EU 2009 aus der früheren Sowjetunion, Afrika, dem Mittleren Osten und Norwegen. Bisher stammt nur ein sehr kleiner Teil der EU-Rohöl-Importe aus Amerika. Die USA exportieren auch Öl aus Teersand-Abbau (Teersande, Ölschiefer und extraschweres Öl).

Der Anteil an Öl aus der Tiefsee beträgt aktuell etwa 10 Prozent des in der EU verwendeten Rohöls. Unter den Annahmen des BAU-Szenarios wird dieser Anteil wahrscheinlich auch im Jahr 2020 gleich bleiben, könnte aber 2030 bei steigender Produktion aus konventionellen Quellen fallen. Im CVE-Szenario hingegen könnte der Anteil von Tiefsee-Öl bereits bis 2020 fallen und bis 2030 auf Null zurück gehen.

Je weniger Öl also verbraucht wird, desto weniger Öl wird auch aus „unkonventionellen“ Quellen kommen. Die Wahrscheinlichkeit, auf dieses Rohöl oder Ölprodukte zu verzichten, steigt mit jeder weiteren Verminderung der Nachfrage.

Die Greenpeace-Studie geht auch auf vergleichbare Publikationen ein, die zeigen, dass der Bedarf an Öl im Verkehrssektor bis 2030 zum Beispiel um bis zu 46 Prozent sinken kann, wenn eine Reihe politischer Maßnahmen angewandt werden, einschließlich einer Verringerung des Verkehrsaufkommens (Skinner et al, 2010).

Spendenkonto

Postbank, KTO: 2 061 206, BLZ: 200 100 20

Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabsatzfähig.