

Verkehrtes Klimakonzept im Verkehr?

Eine konsequente Klimapolitik muss auch die Kohlendioxid-Emissionen des Autoverkehrs erfassen. Doch über die richtige Methode streiten Experten. **Regierungen: Lässt sich der Transportsektor in das Emissionshandelssysteme einbinden? Ein PRO UND KONTRA**

Als den ambitioniertesten Ansatz der Welt hat die EU-Kommission ihren Gesetzesvorschlag zur Festlegung maximaler spezifischer CO₂-Emissionen für Neuwagen ab 2012 gefeiert. In Wirklichkeit können solche technischen Standards gar nicht sicherstellen, dass die EU-Klimaschutzziele erreicht werden. Die Gesamtemissionen im Verkehr hängen nicht nur vom CO₂-Ausstoß der Neuwagen ab, sondern auch davon, wie intensiv neue und ältere Autos genutzt werden. Selbst mit sparsameren Autos könnten die Emissionen insgesamt noch steigen.

Nur mit einem System handelbarer Emissionsrechte kann die Verpflichtung der EU zur Reduzierung ihrer CO₂-Emissionen auch tatsächlich sicher eingehalten werden. Es wäre dazu ohne großen Aufwand möglich, zusätzlich zum Flugverkehr auch den Straßenverkehr in das EU-Handelssystem (EU ETS) einzubeziehen. Es müssten lediglich diejenigen, die in der EU Mineralölraffinerien betreiben oder Treibstoffe in die EU importieren – also im Wesentlichen die großen Mineralölkonzern – verpflichtet werden, für Treibstoffe, die sie in der EU in den Verkehr bringen, Emissionsrechte an die zuständigen nationalen Behörden abzuführen. Die Menge der Rechte muss dabei den CO₂-Emissionen entsprechen, die beim Verbrauch der Treibstoffe entstehen.

Die Mineralölkonzern können als Betreiber der großen zentralen Treibstofflagertanks den Betreibern

von stationären Anlagen der Energiewirtschaft und der Industrie gleichgestellt werden, die jetzt schon unter das EU ETS fallen. Auf sie können problemlos die gleichen Regeln angewandt werden. Da diese Tanklager ohnehin bereits zur Steuererhebung kontrolliert werden, sind hierfür weder zusätzliche Bürokratie noch zusätzliches Personal notwendig. Die zu versteuernden Treibstoffmengen müssen lediglich mit den jeweiligen Emissionsfaktoren multipliziert und die Ergebnisse an nationale Emissionsregister, in

**Nur mit
Zertifikaten
lassen sich die
Ziele der EU
erreichen**

Deutschland das Umweltbundesamt, gemeldet werden. Die Tanklagerbetreiber müssen dann über Konten in den Registern die notwendige Menge an Rechten abführen.

Die benötigten Emissionsrechte sollten die Mineralölkonzern vollständig ersteigern müssen. Das Auktionsvolumen muss natürlich in den nationalen Rechetbudgets um die Zertifikate für den Verkehrssektor aufgestockt werden.

Da die Konzern die Kosten für den Erwerb der Rechte an die Autofahrer weiterreichen können, stellen diese für sie nur durchlaufende Posten dar. Letztlich werden die Rechte somit von den Autofahrern an der Tankstelle mitgekauft. Wenn diese Kosten ebenso wie die Mehrwertsteuer auf den Tankrechnungen gesondert erscheinen, können die Fahrer diese Kosten in ihrem Verhalten genauso berücksichtigen, als hätten sie die benötigten Emissionsrechte gesondert gekauft. Nur erfolgt die Kontrolle und die Abgabe

der Rechte nicht bei ihnen beziehungsweise durch sie selbst, was einen unvertretbar hohen Aufwand erfordern würde, sondern stellvertretend durch die Mineralölkonzern, weil dort keine nennenswerten Zusatzkosten entstehen.

Die vom ADAC und den Mineralölkonzern in seltener Eintracht behaupteten „sektorspezifische Besonderheiten“, die eine Einbeziehung nicht durchführbar machten, existieren in Wahrheit also überhaupt nicht. Sicher verteuern sich dadurch die Treibstoffe, aber nicht um einen festen Steuerbetrag, sondern um den jeweiligen Knappheitspreis der Emissionsrechte. Das ist auch der Sinn dieses umweltökonomischen Instruments.

Aber auch ohne den Straßenverkehr in das EU ETS einzubeziehen, kämen künftig Zusatzkosten auf die Autofahrer zu. Denn die von der EU geplanten technischen Auflagen für Autos sind mit hohen Kosten verbunden – und auch die würden letztlich von den Fahrern bezahlt.

Entscheidend ist, bei welcher Alternative die geringeren Kosten entstehen. Und hier sind sich alle Umweltökonom einig: Je mehr Sektoren in das EU ETS einbezogen werden, desto besser können die volkswirtschaftlichen Kosten des Klimaschutzes optimiert und verringert werden. Der unvermeidliche gesellschaftliche und individuelle Wohlstandsverlust wird so minimiert, im Interesse von uns allen – und „alle“ schließt auch die ADAC-Mitglieder ein.

JÜRGEN HACKER ist Vorsitzender des Bundesverbands Emissionshandel und Klimaschutz (BVEK).

Der ADAC lehnt es grundsätzlich ab, den Verkehr, insbesondere den motorisierten Individualverkehr, in den Emissionshandel einzubeziehen. Dies würde zwangsläufig zu steigenden Kosten des Autoverkehrs führen, die sicherlich nicht durch eine Senkung der Belastungen an anderer Stelle, etwa bei der Ökosteuer, kompensiert würden. Hierfür fehlt schlicht der politische Wille.

In der Theorie mag der Emissionshandel ein wirksames und effizientes Instrument zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes sein. Im Verkehrsbereich jedoch ist Emissionshandel aufgrund der sektorspezifischen Besonderheiten nicht sinnvoll und bietet auch keine Lösung für den Klimawandel.

Warum ist das so? Nach Ansicht des ADAC künden die Vorteile eines marktwirtschaftlichen Handelssystems überhaupt nicht zur Entfaltung. Die Nachteile liegen dagegen auf der Hand: eine übermäßige Bürokratie und ein unverhältnismäßig hoher Kontroll- und Durchführungsaufwand.

Theoretisch ist Emissionshandel im Straßenverkehr auf drei Ebenen vorstellbar, die sich darin unterscheiden, wer die Zertifikate kaufen muss: die Importeure und Produzenten von Kraftstoffen im sogenannten Upstream-Modell, die Fahrzeughersteller beim Midstream-Ansatz und die Autofahrer im Downstream-Modell.

Nur beim Downstream-Ansatz sind die Verursacher der Emissionen – also die Autofahrer – für die Zertifikate verantwortlich. In diesem Fall setzt der Emissionshandel unmittelbar dort an, wo letztendlich

die Entscheidung zur Emission gefällt wird. Der Downstream-Ansatz wäre somit theoretisch der einzig wirkungsvolle Weg, weil nur hier der Emissionshandel seine ökonomischen Vorteile ausspielen könnte.

Allerdings ist er in einem Markt wie dem Verkehrssektor und insbesondere dem motorisierten Individualverkehr, der durch eine unüberschaubare Vielzahl von Nachfragern gekennzeichnet ist, praktisch nicht durchführbar. Die Folge wären eine überbordende Bürokratie und unverhältnismäßig hohe Kosten für die Überwachung.

Der Midstream-Ansatz wiederum wird durch das von der EU geplante System von Grenzwerten überflüssig. Hier wird klar geregelt, wie viel CO₂ ein Pkw ausstoßen kann.

Das System sollte zusätzlich aufseiten der Nachfrager durch eine am CO₂-Ausstoß orientierte Kfz-Steuer flankiert werden.

Primär wird derzeit der Upstream-Ansatz diskutiert. Die Mineralölkonzern müssen entsprechend der absoluten CO₂-Emissionen, die bei der Verbrennung der von ihnen verkauften Kraftstoffe entstehen, Zertifikate nachweisen. Die Kosten dafür geben sie über den Preis an die Kunden, also die Autofahrer, weiter.

Dieser heute favorisierte Ansatz führt letzten Endes nur dazu, dass sich der Kraftstoff verteuert. Bei absehbaren Preisen von etwa 10 bis 30 € je Tonne CO₂ im Emissionshandel aller Sektoren würde der Preis für Benzin und Diesel um etwa 2 bis 8 Cent je Liter steigen. De facto hat die heutige Mineralöl-bezie-

hungsweise CO₂-Effekt. Sie müsste abgesenkt werden, um zu erwarten zu können.

Die eigentlichen Emissionshandelsmechanismen sind verschiedene Sektoren und die wichtigsten Verkehrsmittel. Genau in diesem Fall nicht stream-Ansatz dem derzeitigen System gegenüber den handels für

Beim Emissionshandel im Verkehr ufern Bürokratie und Kosten aus

mehr der Kohlendioxid sein. Der Club 2004 ein en vorgelegt.

Die Kfz-Steuer ist ein wirksames und kostengünstiges Instrument beim Fahrzeugten einen Autos zu erw Industrie is spritsparend Dies ist eine politik, an der sich ligen können gebeten zu w

ANDREA DAV kehrspolitik und ADAC.