

GASTKOMMENTAR

Emissionshandel stärken

Beim nächsten EU-Gipfel im September soll der neuen EU-Kommission der Rahmen für die Weiterentwicklung des EU-Systems handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) vorgegeben werden. Das Kernstück der EU-Klimaschutzpolitik steht wegen seines relativ niedrigen Preises für Emissionsrechte heftig in der Kritik. Völlig zu Unrecht, denn der niedrige Preis reflektiert korrekt, dass die von der Politik vorgegebenen Rahmenbedingungen eine echte Knappheit an Rechten erst nach 2025 eintreten lassen dürften. Der niedrige Preis ist zudem volkswirtschaftlich sinnvoll, da er die Wiederbelebung der immer noch in einer Konjunkturlaute befindlichen EU-Wirtschaft erleichtert. Dennoch ist es nötig und leicht möglich, das EU-ETS wesentlich zu verbessern.

Die Hauptprobleme des Systems sind, dass erstens die jährlichen Mengen an Emissionsrechten, die die EU dem ETS zur Verfügung stellt, nicht sinnvoll festgelegt worden sind, zweitens nur etwa 50 Prozent der Rechte versteigert werden und drittens nur rund 45 Prozent der EU-Treibhausgasemissionen vom ETS erfasst werden.

Alle drei Hauptprobleme ließen sich gleichzeitig lösen, wenn der Geltungsbereich des ETS so schnell wie möglich, spätestens ab 2021, auf möglichst alle Bereiche, zumindest aber auf die Verkehrs- und Wärmesektoren ausgeweitet werden würde. Nur sind dann nicht die Emittenten, sondern die „Inverkehrbringer“ der Treib- und Brennstoffe in das ETS einzubeziehen.

Besonders einfach ist dies für den Straßenverkehrssektor zu realisieren. Denn die in Verkehr gebrachten Treibstoffmengen werden bereits heute vom Zoll an den Zolllagern der Raffinerien oder beim Import an den EU-Außengrenzen zum

Zweck der Berechnung der Mineralölsteuern genau überwacht und festgestellt. Diese ermittelten Mengen müssten lediglich mit ihren jeweiligen Emissionsfaktoren multipliziert und die resultierenden CO₂-Emissionen an das Umweltbundesamt gemeldet werden. Dazu ist keine einzige zusätzliche staatliche Personalstelle erforderlich!

Natürlich müssen die Mineralölkonzerne die Rechte vollständig ersteigern oder am Sekundärmarkt kaufen, da sie diese Kosten zu Recht einpreisen können. Wenn dabei zur Auflage gemacht wird, dass diese Kosten auf der Tankrechnung ausgewiesen werden, könnte jeder einzelne Kfz-Fahrer seine individuellen CO₂-Emissionen und die damit verbundenen Kosten ablesen und dies bei seinem Verhalten berücksichtigen.

Zudem kann der Verkehrssektor auch unverzüglich, zum Beispiel bereits ab 2016, in das ETS einbezogen werden. Wenn die Emissionsrechtemenge für das ETS ferner nicht um die volle Höhe der Verkehrsemissionen, sondern zum Beispiel nur um deren Hälfte erhöht würde, würde bereits fünf Jahre später, also 2021, das derzeitige Rechteüberangebot abgebaut und dann folgerichtig auch deren Preis deutlich erhöht werden. Diese Preiserhöhung würde bei Beschlussfassung auch sofort auf die aktuellen Preise durchschlagen.

Allein durch eine schnelle Einbeziehung des (Straßen-)Verkehrssektors könnte das EU-ETS somit wesentlich verbessert und gleichzeitig als Nebeneffekt der politisch erwünschte höhere Preis für Emissionsrechte erreicht werden! Weitere Verbesserungen könnten dann ab 2021 folgen.

Der Autor ist Vorsitzender des Bundesverbandes Emissionshandel und Klimaschutz (BVEK). Sie erreichen ihn unter: gastautor@handelsblatt.com

Der Handel mit Emissionszertifikaten muss auf eine breitere Basis gestellt werden, fordert **Jürgen Hacker.**

