

Einbeziehung des Verkehrssektors in Emissionshandel Vorstoß von Opel-CEO Neumann sorgt für Irritation in der Automobilindustrie

Über eine Einbeziehung des Verkehrssektors in den verpflichtenden Emissionshandel im Rahmen des Europäischen Emissionshandelssystems EU-ETS wird seit Jahren diskutiert. Der **Verband der Automobilindustrie** (VDA) und seine Mitglieder gaben sich zu diesem Thema stets wortkarg. Man prüfe alle Optionen, war zu hören. Den offenbar verbandsintern verhängten Maulkorb hat Opel-Chef Karl-Thomas Neumann mehrfach ignoriert und damit eine breitenwirksame Diskussion zu dem Thema angestoßen.

Bereits im Juli forderte der Manager beispielsweise beim **Wirtschaftstag** der **CDU** in Berlin eindringlich ein Regelwerk, das eine Gleichbehandlung über alle Branchen hinweg ermöglicht und das einfach, transparent und gerecht ist. Seine Forderung unterstrich er mit einer einfachen Rechnung: Lässt der Betreiber eines Braunkohlekraftwerks in **Deutschland** die Anlage außerplanmäßig drei Tage länger laufen, stößt er 180.000 Tonnen CO₂ zusätzlich aus. Dafür müsste der Betreiber nach aktuellen CO₂-Preisen knapp über eine Million Euro für Zertifikate bezahlen.

Wenn hingegen Opel sein CO₂-Ziel von 95 Gramm CO₂ je Kilometer um ein Gramm verfehlt, werden dabei über die komplette Lebensdauer der Flotte hinweg zwar ebenso viele Tonnen CO₂ ausgestoßen wie bei dem Braunkohlewerk, das drei Tage länger am Netz war. „Die Strafe für Opel wäre jedoch mit 95 Millionen Euro fast 100 Mal so hoch. Zusätzlich würde ich mit meinem Unternehmen am öffentlichen Pranger stehen“, sagte Neumann in Berlin. Ein neues Regelwerk sollte zusätzlich einen echten Anreiz für umweltbewussteres Fahren darstellen, forderte er.

Während dieser Appell Neumanns nahezu unbeachtet verpuffte, sorgen die neuesten Aussagen des Opel-Chefs für mehr Aufmerksamkeit. Diesmal äußerte er sich gegenüber der Zeitung Welt am Sonntag.

Die Zeitung hatte berichtet, dass sich eine Mehrheit der im Verband der deutschen Automobilindustrie organisier-

ten Fahrzeugbauer - darunter Schwergewichte wie **BMW** und **Daimler** - der Forderung angeschlossen habe, den motorisierten Straßenverkehr in den Emissionshandel einzubeziehen. Bis Anfang Oktober will der VDA laut Zeitungsbericht die noch laufenden Beratungen abschließen. Offiziell wollten weder der VDA noch die Automobilhersteller der Zeitung die brancheninternen Gespräche bestätigen.

Mit ihrem Vorstoß wollen die Automobilhersteller offenbar verhindern, dass die **EU-Kommission** den Unternehmen immer strengere Abgasnormen vorschreibt. Grenzwerte von 60 bis 70 Gramm CO₂-Ausstoß pro gefahrenem Kilometer, wie sie von der EU-Kommission derzeit diskutiert werden, seien technisch kaum noch zu schaffen, argumentiert die Branche. Der Verkehrssektor könne unter dem Dach des Emissionshandels denselben Beitrag zum Klimaschutz effizienter erbringen.

Opel-Chef Neumann lobte auf Nachfrage der Zeitung erneut die Vorteile des Handels mit Emissionsberechtigungen: „Verbrauche ich CO₂, muss ich dafür Zertifikate kaufen - eine simple und effektive Regulierung, die sich auch für die Kraftstoffe aufdrängt“, sagte Neumann. „Der Zeitpunkt darüber zu reden, ist jetzt, weil die Europäische Kommission sich daran macht, die Regulierung für die Zeit nach 2020 vorzubereiten.“

Der Automobilbranche schwebt vor, dass **Mineralölunternehmen** künftig pro verkauftem Liter Kraftstoff

Emissionszertifikate erwerben müssen. Da die Abrechnung an den rund 150 Tankzollagern der Mineralölbranche erfolgt, sei der bürokratische Aufwand äußerst gering. Die Kosten für die Emissionsberechtigungen werden dann auf den Literpreis Kraftstoff aufgeschlagen und an der Tankstelle dem Autofahrer, als dem direkten Verursacher der CO₂-Emissionen, gesondert in Rechnung gestellt. **Mit diesem Konzept folgt die Branche einem Vorschlag des Bundesverbandes Emissionshandel und Klimaschutz (bvek) in Berlin.**

Bei einem Emissionsfaktor von 2,33 Kilogramm pro Liter Normal- oder Superbenzin und einem CO₂-Preis von derzeit rund sechs Euro pro Tonne ergebe sich eine Belastung des Kraftstoffpreises von 1,4 Cent je Liter, heißt es im bvek-Konzept. Steigen die Marktpreise für Emissionsberechtigungen wie erwartet an, könnte der Aufpreis aber auch höher ausfallen.

Um die Belastung des Autofahrers gering zu halten, schlägt der bvek vor, die Erlöse aus der Versteigerung von Emissionsrechten in Zukunft nicht mehr dem Bundeshaushalt zuzuführen, sondern direkt an die Bevölkerung auszuzahlen, etwa durch eine jährliche Gutschrift auf die Einkommenssteuer. Die Lenkungswirkung des Emissionshandels für den Klimaschutz werde dadurch nicht beeinträchtigt, heißt es in dem Konzept weiter (siehe dazu den Gastbeitrag von bvek-Chef Jürgen Hacker in Ausgabe 17 vom 13. August 2014).

Die **Bundesregierung** will die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2030 im Vergleich zu 1990 um rund 26 Prozent verringern. Wie aus einer Antwort der Regierung auf eine **Kleine Anfrage** der Fraktion **Bündnis 90/Die Grünen** hervorgeht, entfallen 16 Prozent aller Emissionen auf den Verkehrssektor. Die Treibhausgasemissionen der Autos sanken zwischen 2001 und 2012 von rund 107 Millionen auf rund 90 Millionen Tonnen. Insgesamt gingen die Emissionen im Personen- und Güterverkehr von rund 161 Millionen Tonnen 2001 auf circa 140 Millionen Tonnen 2012 zurück.

*Silvia Rausch-Becker
MBI/sir*