

## LETS GO: LOGISTICS EMISSIONS TRADING SYSTEM FOR GREEN OPTIMIZATION

### Nationaler Allokationsplan

In den Nationalen Allokationsplänen der Mitgliedsländer werden die Emissionsobergrenzen für alle Sektoren gemäß der Kyoto-Ziele festgelegt. Die Aufteilung des deutschen Emissionsbudgets für die Handelsperiode 2008-2012 erfolgt im sogenannten Makroplan, der schematisch in Abbildung 4 dargestellt wird. Im ersten Schritt wird das jährliche Emissionsbudget auf 972 Mio. t CO<sub>2</sub>e begrenzt, um das Ziel von 21 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen. Davon wird der Anteil der Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen abgezogen, für die ein eigenes Budget von 120,5 Mio. t pro Jahr eingeplant wird. Das verbleibende Budget für reine CO<sub>2</sub>-Emissionen von 851,5 Mio. t pro Jahr verteilt sich dann zwischen den Emissionshandelssektoren und den restlichen Sektoren, v. z. B. Verkehr und Haushalte, die ihren Reduktionsbeitrag über andere Maßnahmen (z. B. Erhöhung des Anteils von Biokraftstoffen) leisten sollen. Auf der letzten Stufe werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen kleiner Anlagen unter 20 MW, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, herausgerechnet, so dass sich schließlich ein Gesamtbudget von 482 Mio. t CO<sub>2</sub> pro Jahr bzw. 2410 Mio. t CO<sub>2</sub> für die gesamte Handelsperiode 2008-2012 ergibt.

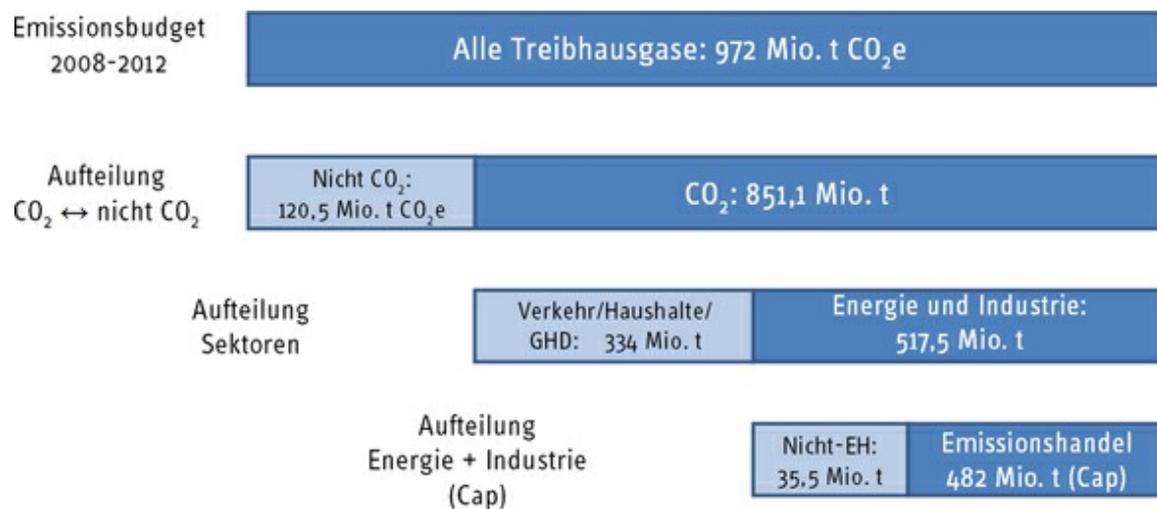


Abbildung 7: Aufteilung des gesamten jährlichen THG-Emissionsbudgets in Deutschland (2008-2012) (eigene Darstellung in Anlehnung an: [BMU06, S. 19])

Insgesamt werden nur etwa 50 Prozent der THG-Emissionen mithilfe von Zertifikaten effektiv begrenzt, während für die andere Hälfte lediglich Emissionsziele vorgegeben werden, welche für die Emittenten nicht verbindlich sind. Der Verkehrsbereich soll sein Reduktionsziel durch andere Maßnahmen erreichen, wie z. B. eine emissionsbezogene Kfz-Steuer oder eine freiwillige Selbstverpflichtung der Automobilindustrie zur Reduzierung des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs um 25 Prozent [BMU06, S. 20]. Das Problem dieser Maßnahmen besteht allerdings darin, dass die Zielerreichung im Gegensatz zum Emissionshandel nicht garantiert werden kann, da die Erfolge von technischen Effizienzsteigerungen jederzeit durch ein stärkeres Verkehrswachstum konterkariert werden können.

#### Quellenangabe:

[BMU06] Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Nationaler Allokationsplan 2008-2012 für die Bundesrepublik Deutschland. Berlin, 2006