

Mit einem Papiertiger gegen CO₂-Ausstöße



Wer in Frankreich Logistikdienstleistungen anbieten will, muss künftig seine CO₂-Emissionen kennen

La Poste

In Frankreich müssen ab Ende 2013 Transportunternehmen die von ihrer Aktivität verursachten Kohlendioxidwerte ausweisen. Eine Maßnahme, die bei den meisten Branchenvertretern auf wenig Begeisterung stößt.

Güter verteilen – nach Masse, Volumen etc. Zum anderen können sie sie aber auch nach Kategorien aufteilen, wie dem Fahrzeugtyp oder der Art der zurückgelegten Strecke. Oder aber – und das ist die genaueste Art des Emissionsausweises – die Unternehmen berechnen den CO₂-Ausstoß pro Produkt.

Fr Frankreich will Europa den Weg weisen: Ab der zweiten Hälfte 2013 müssen Güter- und Personentransporteur die Menge an Kohlendioxid (CO₂) angeben, die bei jeder Transportleistung entsteht. So sollen deren Kunden die Möglichkeit bekommen, das umweltverträglichste Angebot auszuwählen.

Mit dieser Maßnahme will die Regierung Verkehrsteilnehmer und Verladeunternehmen für das Klimaproblem sensibilisieren und so letztendlich den CO₂-Ausstoß des Transports senken. Bei den Betroffenen im Gütertransportsektor stößt die neue Regel jedoch weitgehend auf Unverständnis.

CO₂-Tabelle nur für kleine Unternehmen

Die Unternehmen müssen laut dem Dekret sowohl den CO₂-Ausstoß bei der Herstellung des Treibstoffes (Well-to-tank) als auch den beim eigentlichen Transport des Gutes (Tank-to-wheel) angeben. Die Emissionswerte können proportional zur Masse, dem Volumen, der in Anspruch genommenen Fläche, der Länge, der Anzahl transportierter Güter oder einer anderen Referenzgröße berechnet werden. Dabei helfen soll eine Tabelle mit durchschnittlichen CO₂-Werten für das jeweilige Transportmittel.

„Können unseren Kunden endlich zeigen, was für Fortschritte wir in Sachen CO₂-Ausstoß machen“

BENJAMIN GARCIA,
La Poste

Die wird die Regierung Anfang des nächsten Jahres herausgeben. Unternehmen mit weniger als 50 Angestellten können diese Werte langfristig benutzen. Größere Firmen können die Tabelle bis 2016 einschließlich verwenden, müssen dann aber eigene, genauere Angaben liefern.

Genau diese unterschiedlichen Berechnungsweisen jedoch kritisiert Patrice Salini, ehemaliges Mitglied des Transportausschusses des Verkehrsministeriums und heute Unternehmensberater im Transportbereich: „Das läuft darauf hinaus, Äpfel mit Birnen zu vergleichen“, sagt er. „Die Unternehmen werden CO₂-Werte angeben, die auf komplett unterschiedlichen Messweisen basieren.“ Gute Indikatoren für die Umweltverträglichkeit seien diese Emissionswerte keineswegs, so der Verkehrsexperte.

Die Transporteur können zum einen die gesamten Emissionen ihrer jährlichen Aktivität proportional auf die transportierten

Zusätzliche Kosten durch Berechnung

Doch in jedem Fall werden die Auflagen für zusätzliche Kosten sorgen, meint Georges-Yves Chenaux. Er ist Chef des Kühltransporteurs TGC und Vorsitzender des Straßentransportverbands Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) im ostfranzösischen Département Ain. „Wir entwickeln bereits heute eine jährliche CO₂-Bilanz für unsere gesamten Aktivitäten – und die alleine stellt eine zusätzliche halbe Stelle dar“, sagt er. Eine Berechnung des CO₂-Ausstoßes pro hergestelltem Gut würde mit Sicherheit weitere Kosten verursachen – die im Endeffekt vom Verbraucher geschultert werden müssten.

Zudem merkt Chenaux an, dass eine genaue CO₂-Bilanz pro Produkt oft schwer zu berechnen sei: „Wenn eine Palette von A nach B transportiert wird, halten wir häufig auf dem Weg dorthin an und laden andere Paletten ab“, meint er. Dabei verringere sich das Gewicht des Kühlwagens und somit auch dessen CO₂-Ausstoß.

Ein weiteres Problem sind ausländische Dienstleister: Das Verkehrsministerium sagt zwar, die seien ebenfalls französischem Recht unterworfen – wenn sie denn an französische Firmen lieferten. Auch zum Beispiel deutsche Kabotagefirmen müssten sich theoretisch an die neue Regelung halten.

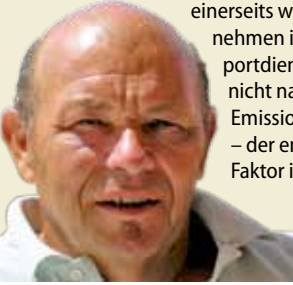
INTERVIEW

„Diese CO₂-Werte sind keine guten Umwelt-Indikatoren“

Interview mit **Patrice Salini**, ehemaliges Mitglied des Transportausschusses des französischen Verkehrsministeriums und heute Unternehmensberater im Transportbereich.

Ab 2013 müssen Transportunternehmen den CO₂-Ausstoß ihrer Dienstleistungen ausweisen. Ist das eine wirksame Maßnahme für den Umweltschutz?

Patrice Salini: Nein, diese Regelung bringt gar nichts. Die CO₂-Emissionen werden dadurch bestimmt nicht gesenkt. Denn einerseits wählen Unternehmen ihren Transportdienstleister ja nicht nach deren Emissionswerten aus – der entscheidende Faktor ist der Preis.



Salini

Patrice Salini

Andererseits ist die Berechnungsmethode, die die Regierung vorgeschlägt, unsinnig.

Inwiefern?

Die Unternehmen haben verschiedene Möglichkeiten, ihre Kohlendioxid-Emissionen zu ermitteln: Sie können einen generellen Mittelwert angeben, einen Durchschnittswert pro Kategorie – also zum Beispiel pro Transportmittel oder Kunde –, einen genauen Wert pro transportierter Ware oder in bestimmten Fällen auf von der Regierung bereitgestellte Durchschnittswerte zurückgreifen. Das läuft darauf hinaus, Äpfel mit Birnen zu vergleichen. Die Unternehmen werden CO₂-Werte angeben, die auf völlig unterschiedlichen Bezugsgrößen basieren. Gute Indikatoren für die Umweltver-

träglichkeit sind diese Emissionswerte keineswegs.

Denken Sie nicht, dass trotzdem manche Unternehmen durch das Gesetz angeregt werden, ihren CO₂-Ausstoß zu verringern?

Doch – vor allem große Unternehmen. Denn die werden merken, dass ein umweltfreundliches Image eine gute Marketingstrategie ist. Außerdem sehen sie durch ihre Berechnungen, an welcher Stelle der Wertschöpfungskette sie noch CO₂ und damit vielleicht auch Geld einsparen können. Kleine Unternehmen hingegen haben gar nicht die Ressourcen, ihren CO₂-Ausstoß zu berechnen. Deswegen werden sie wohl auch alle auf die Durchschnittswerte des Ministeriums zurückgreifen. //

Doch Christian Rose, Vorsitzender des Verbands der Benutzer des Güterverkehrs Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), meint, ohne europäische Regelung mache eine französische Gesetzgebung keinen Sinn. „Nur so können wir sicher sein, auch aus dem Ausland halbwegs zuverlässige Daten zu bekommen“, sagt er. Laut Regierung ist mit einer solchen europäischen Gesetzgebung bis 2013 zu rechnen. Eigentlich, fügt Rose hinzu, brauche man aber natürlich eine weltweite Regelung. Doch wie eine solche durchzusetzen sei, das wisse keiner.

Selbst in Frankreich bleibt im Übrigen abzuwarten, inwiefern Unternehmen sich an die Regelung halten beziehungsweise verlässliche Werte abliefern: Der Gesetzestext sieht zwar vor, dass Zertifizierungsagenturen die Berechnungsweise der Unternehmen überprüfen und gegebenenfalls Qualitätssiegel verleihen. Für schlichtweg falsche Werte sind jedoch keine Sanktionen vorgesehen. „Strafaufgaben sind nicht im Sinne dieser Maßnahme“, sagt ein Sprecher des Verkehrsministeriums und fügt hinzu, dass schließlich alle Beteiligten – also auch die Transporteure selbst – gemeinsam mit der

Auch ausländische Spediteure sind dem französischen Recht unterworfen

Regierung dieses Gesetz ausgearbeitet hätten. Mit Verstößen rechne der Staat deswegen nicht. Und wenn es solche doch gäbe, könne man ja immer noch darauf reagieren.

Ablehnung und Zustimmung

Selbst wenn die Transporteure sich an das neue Gesetz hielten, würde das jedoch nicht viel an der CO₂-Bilanz des Landes ändern, meint zumindest Stéphane Kerckhove, der Vorsitzende der Umweltorganisation Agir pour L'Environnement. „Diese Maßnahme war der kleinste gemeinsame Nenner, und die Regierung umgeht wirklich wirksame Umweltschutz-Maßnahmen, die zum Beispiel den Transfer von der Straße auf die Schiene begünstigen“, sagt er.

Doch Georges Sorel, Chef des Einzelhandelsverbands Fédération Française des Associations de Commerce (FFAC), meint, ein Modaltransfer auf die Schiene sei zurzeit einfach kein Thema. Der Schienentransport

in Frankreich sei unzuverlässig, teuer und ineffizient. Dennoch schließt Sorel nicht aus, dass die neue Regelung langfristig eine Tendenz zu mehr Schienentransport begünstigt – zumindest, was Strecken von mehreren Hundert Kilometern angeht.

Auch die französische Post sieht die Sonnenseite der neuen Regelung: „So können wir unseren Kunden endlich zeigen, was für Fortschritte wir in Sachen CO₂-Ausstoß machen“, sagt Benjamin Garcia, Umweltbeauftragter des Unternehmens. Der Zustellerdienst benutzt bereits unterschiedliche Modelle von Elektroautos. In den vergangenen Jahren hat die Post einen Teil des Brief- und Päckchentransports vom Flugzeug auf die Straße beziehungsweise von der Straße auf die Schiene übertragen. Das neue Gesetz sei ein Ansporn, diese Tendenz weiter voranzutreiben, so Garcia. Den CO₂-Ausstoß pro Zustellung werde das Unternehmen aber wohl nicht ausrechnen – sondern eher Mittelwerte erstellen. Und diese würde die Post auch gerne nur im Internet ausweisen – und nicht auf jedem einzelnen Brief oder Päckchen. ■■■

Lisa Louis, Korrespondentin in Paris

Container optimal kombiniert
per Binnenschiff, Bahn
und LKW transportieren.
Just-in-time und umweltschonend.



CONTARGO®
trimodal network

www.contargo.net · Freecall 00800 CONTARGO