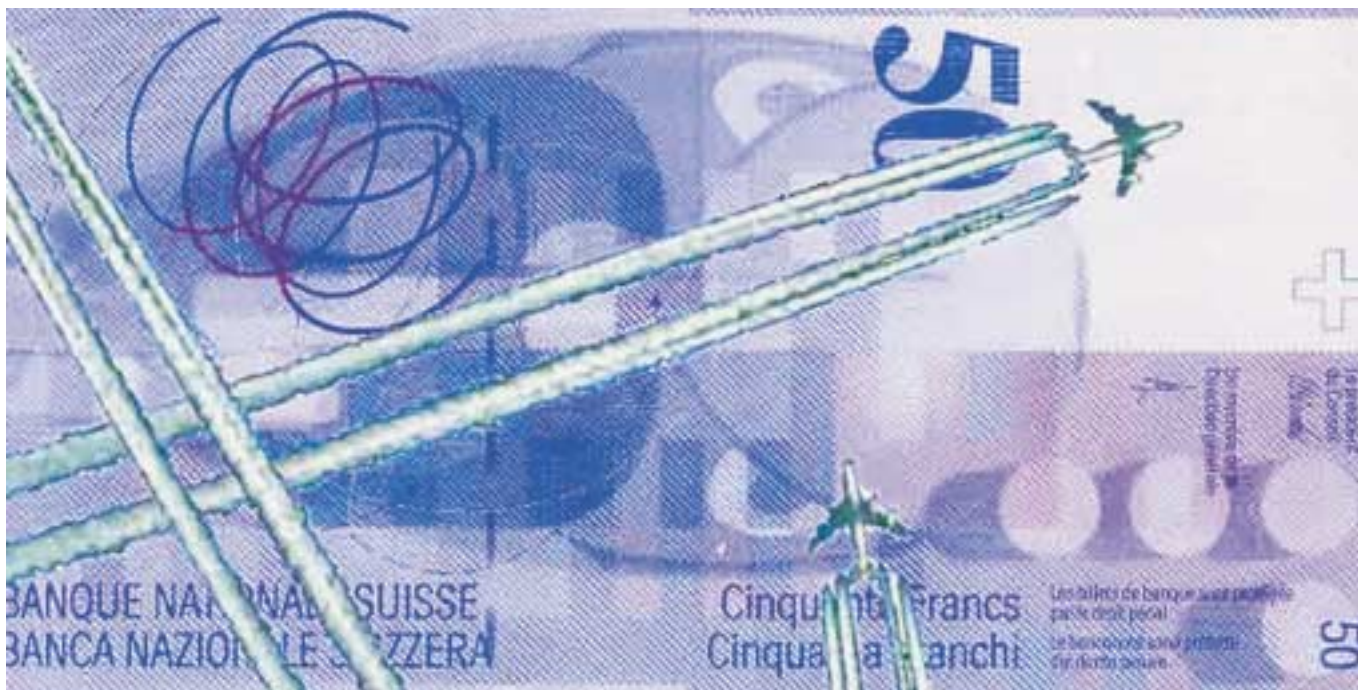


Trafic d'indulgences ou rédemption du climat?

Soyez «CarbonNeutral», comme l'acteur Leonardo DiCaprio: crachez des gaz déchaînement avec un impact climatique nul! C'est du moins ce qu'on nous promet avec certaines offres de compensation CO₂ pour les avions et les voitures. En échange, on plantera des arbres dans les pays pauvres et on investira dans les énergies douces. Ce système pose de nombreuses questions.



Pour 50 francs (6 heures de vol), l'association «Myclimate» vous permet de prendre l'avion en tenant compte des émissions de CO₂.

«Faites planter un arbre pour absorber un peu de dioxyde de carbone et dédiez-le à un être cher», voilà la nouvelle idée cadeau que la firme anglaise «Future Forest» propose pour les anniversaires. Le prix comprend un certificat pour le destinataire ainsi qu'une carte pour situer la plantation.

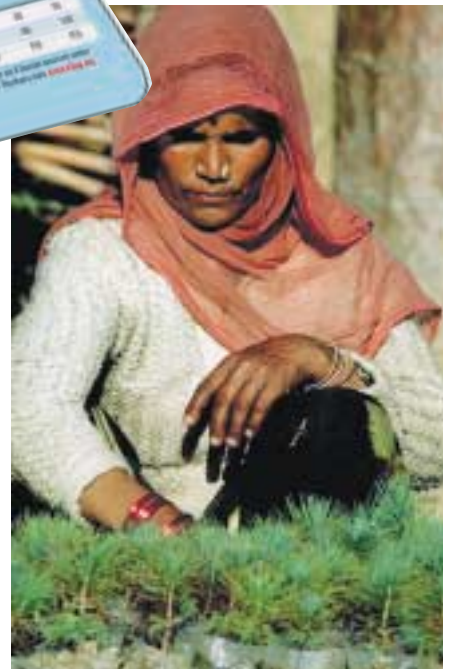
Le monde des affaires s'est laissé tenter, lui aussi, par ces paquets-cadeau d'un nouveau genre: l'an dernier, la société de conseil allemande ERM a envoyé à ses clients des compensations pour gaz à effet de serre à la place des

traditionnels vœux de Noël. Elle a acheté des bons d'émission pour plus de 300 tonnes de dioxyde de carbone, correspondant à une évaluation des quantités de CO₂ émises par ses 6000 clients durant les Fêtes.

**Supplément de 8 francs
par heure de vol**

En Suisse aussi le marché des offres écologiques s'étoffe. La notion «carboneutre» devrait bientôt atteindre, parmi les consommateurs responsables, la même cote que le label «Fair trade».

Myclimate, par exemple, une entreprise créée par les scientifiques écologistes de l'EPE, s'est spécialisée dans les transports aériens. Le voyageur qui verse 8 francs supplémentaires par heure de vol recevra un «Climate ticket». L'argent ainsi récolté sert à financer des projets qui s'attaquent à l'effet de serre. Au Costa Rica, par exemple, le chauffage d'une université passera du diesel à l'énergie solaire. Myclimate souhaite que les compagnies aériennes offrent toujours une option avec supplément climat. Plus de la moitié des passagers



Christian Küchli, OFEFP

seraient prêts, en principe, à payer pour une telle compensation, selon une enquête effectuée durant l'été 2003 à l'aéroport de Kloten.

Sports motorisés avec certificat vert!

La fondation suisse «Climate Protection Partnership» (CLiPP) œuvre, elle aussi, en faveur de la compensation des impacts climatiques. Elle propose des cadeaux-compensations et se targue de rendre les grandes manifestations «carbo-neutres». L'année dernière, par exemple, la course motorisée organisée au col du Klausen a pu se présenter comme neutre sur le plan climatique. Philippe Roch, directeur de l'OFEFP, critique sans ambages cet exemple douteux de label écologique attaché à une

Le troc est de retour:
plantation d'arbres dans le Tiers monde
contre des vols en avion.
Une offre controversée.

Des arbres contre des kilomètres
Les transports aériens n'ont pas l'exclusivité des offres à option climatique. Ainsi, AVIS promet une conduite responsable: elle propose la location de ses véhicules dans toute l'Europe avec une option «carbo-neutre». Louer une Opel Astra pendant une journée pour un voyage de 200 km coûtera CHF 176.– (au lieu de 159.–), supplément pour le climat inclus. Selon les dires de l'entreprise, 15 % des clients font usage de cette option. La taxe climatique volontaire est investie dans des projets de reboisement.

AVIS perçoit ses bons d'émission de «Future Forest», qui est, selon ses propres statistiques, le plus important fournisseur de compensation, tant pour les entreprises que pour les particuliers. La maison londonienne compte un nombre impressionnant de gros clients – allant de Swiss Re à Volvo en passant par Fiat. Elle n'hésite pas à recourir aux

relations publiques pour attirer ses clients. Ni de faire sa pub avec des stars: «Leonardo DiCaprio est un citoyen carbo-neutre», lit-on, par exemple, sur la page d'accueil du site!

Le caractère volontaire annule l'effet d'incitation

Celui qui veut être non plus «politiquement correct», mais «climatiquement correct» sans pour autant renoncer à l'avion a donc des possibilités d'agir. Mais quel sens ont-elles? Transparence et procédure de vérification sont déterminantes pour la fiabilité des offres. Mais on peut soulever des objections de principe: «On ne vole pas moins avec des billets climatiquement neutres, estime Markus Nauser, spécialiste climat de l'OFEFP. La participation étant volontaire, elle n'a quasiment aucun effet incitatif.» De plus, ajoute-t-il, beaucoup de ces «compensations» ne remplissent pas les critères du protocole

TRANSPARENCE ET CONTRÔLE SONT INDISPENSABLES

manifestation nocive pour l'environnement: «Il faudrait carrément interdire de telles courses!»

CLiPP prévoit d'investir l'argent des compensations dans un projet au Bangladesh, entre autres. Il s'agit de doter les petits taxis à trois roues de moteurs plus économes. Myclimate et CLiPP sont des organisations à but non-lucratif, qui veulent porter sur le devant de la scène l'aspect climatique lié aux transports, tout en offrant à l'individu des possibilités concrètes d'agir.

de Kyoto. Celui-ci exige que tout projet de protection climatique ait un effet vérifiable, attesté par des procédés de contrôle très stricts, et qu'il prenne en compte des aspects écologiques aussi bien que sociaux. Les mesures ne doivent pas nuire aux populations autochtones ou à l'environnement, notamment dans les pays en développement.

Projets douteux

La neutralisation des émissions de CO₂ est particulièrement sujette à caution. Il n'existe pas encore de règles de vérification validées internationalement. «Les projets de reboisement sont très problématiques, explique Markus Nausner, car personne n'est en mesure de garantir que le CO₂ ainsi piégé le restera à long terme. Qui assumera la responsabilité d'un nouveau reboisement, si le CO₂ est libéré par des incendies de forêt ou par une exploitation ultérieure?» Par ailleurs, les plantations existeront-elles encore dans quelques décennies? Dans les pays en développement, la protection climatique à long terme entre souvent en concurrence avec des préoccupations plus immédiates – la faim et la pauvreté...

Le WWF s'est penché sur le sens ou le non-sens écologique des projets de compensation. Son catalogue de critères «Gold Standard» garantit que les actions envi-

sagées aboutissent réellement à une protection climatique. Énergies renouvelables et utilisation efficace de l'énergie sont un aspect crucial. Ainsi, certains projets de reboisement sont en contradiction avec son label. De plus, le bénéfice pour la nature n'est pas évident,

Les projets sérieux ont un prix

Le coût d'une tonne de CO₂ neutralisée est un bon indice de crédibilité. Un projet alternatif sérieux a un coût certain. Et d'autant plus s'il prend en compte les conditions économiques et sociales des pays auxquels il s'adresse. Myclimate et CLiPP comptent par exemple 30 francs par tonne de CO₂. C'est sur la base de ce prix qu'on calculera la valeur du supplément volontaire pour le «billet climat». Ce prix ne compense pas seulement la quantité produite par passager, mais aussi les autres effets du trafic aérien, qui accentuent l'effet de serre.

«Future Forest» pratique des tarifs différents. Les offres démarrent déjà à partir de 10 francs par tonne de CO₂. Ce leader a misé dès le départ exclusivement sur des reboisements à bon marché, qui constituent toujours la majeure partie de son chiffre d'affaires.

AU MIEUX, CES MODÈLES SONT UN PIS-ALLER

affirme Patrick Hofstetter, du WWF Suisse: «Nombre de ces offres n'ont pas d'effet réel sur le climat. Il s'agit de projets énergétiques qui se réaliseraient de toute façon: on les vend simplement sous l'étiquette de la réduction des gaz à effet de serre.»

Éviter le CO₂ à la source

Pour un observateur critique, les modèles de compensations ne sont au mieux qu'un pis-aller. L'option est défendable, mais uniquement pour les émissions qui ne peuvent être évitées à la source. Patrick Hofstetter, du WWF, est formel: «Ces offres ne doivent pas détourner les pays industrialisés de l'obligation de réduire chez eux les émissions de gaz à effet de serre. Et Markus Nausner, de l'OFEFP, d'ajouter: «Les projets sérieux qui ont un réel effet bénéfique sur le climat, tout en restant financièrement alléchants, sont rares. Et encore, il faut prouver qu'on tient vraiment ce qu'on promet.»

■ Kaspar Meuli

INFOS

Markus Nausner
Section Économie et climat
OFEFP
031 324 42 80
markus.nausner@buwal.admin.ch

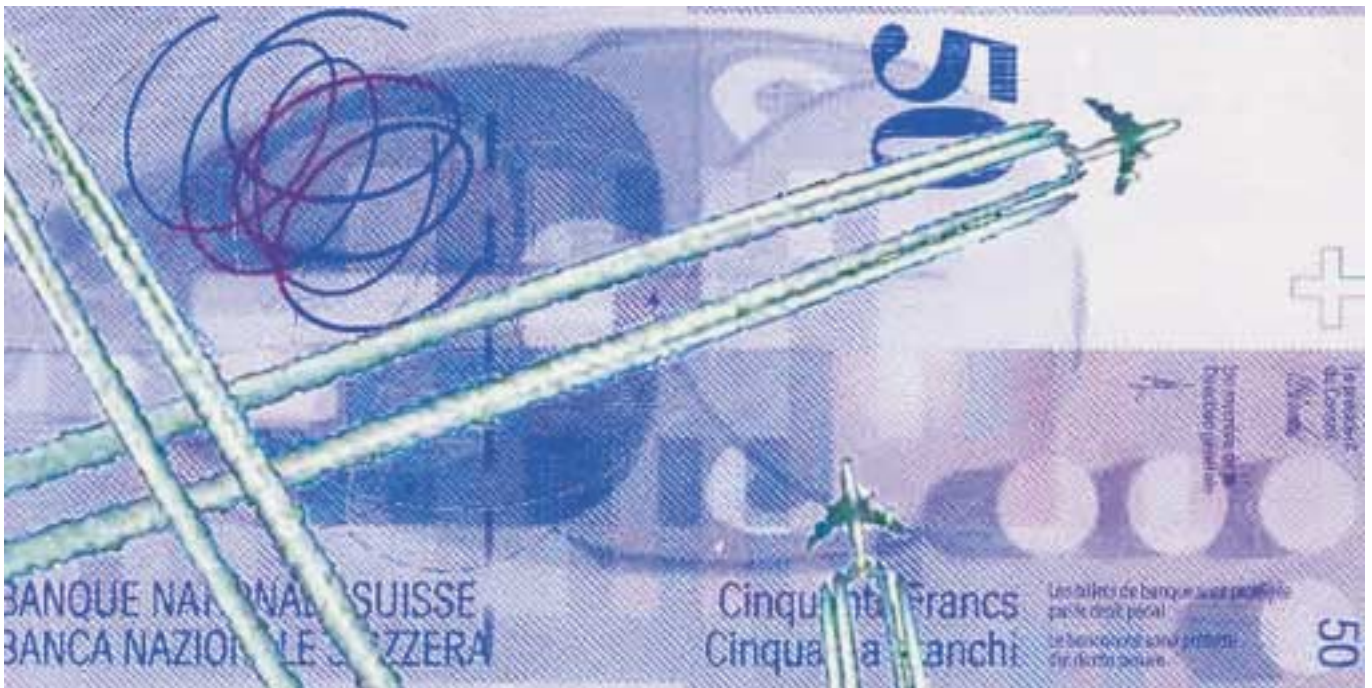


LIENS

www.clipp.org
www.flugverkehr.ch
www.futureforests.com

CO₂-Kompensation – Ablasshandel oder innovativer Klimaschutz?

Flugzeuge und die allermeisten Autos verbrennen fossile Treibstoffe – können sie dennoch klimaneutral unterwegs sein? Immer mehr Anbieter von «Kompensationsleistungen» versprechen dies. Sie lassen Bäume in Entwicklungsländern pflanzen, und sie setzen auf erneuerbare Energien. Kritische Fachleute anerkennen den guten Willen – aber sie setzen auch viele Fragezeichen.



Für einen freiwilligen Klimaaufpreis von 50 Franken bietet die Schweizer Organisation Myclimate die CO₂-Kompensation einer gut sechsstündigen Flugreise an.

Für die Festtage wartet auf Umweltbewusste eine neue Geschenkidee. «Lassen Sie einen Baum pflanzen, um etwas Kohlendioxid zu reabsorbieren, und widmen Sie ihn einem Ihrer Lieben», empfiehlt die englische Firma Future Forests. Im Preis ist ein Zertifikat für den Beschenkten und eine Karte vom Standort des Baumes inbegriffen.

Die neue Art des Schenkens hat auch die Geschäftswelt erfasst: Das deutsche Beratungsunternehmen ERM machte seinen Kunden im vergangenen Jahr an Stelle von Weihnachtsgrüssen Treib-

hausgas-Kompensationen zum Präsent. Die Umweltberater kauften Emissionsgutschriften für über 300 Tonnen Kohlendioxid – dies entspricht jener Menge CO₂, welche die über 6000 beglückten ERM-Kunden während der Weihnachtsfeiertage schätzungsweise verursachten.

8 Franken Aufpreis pro Flugstunde

Auch in der Schweiz sind inzwischen verschiedene Anbieter auf dem Markt. Sie wollen dafür sorgen, dass der Begriff «CarbonNeutral» unter verantwortungsbewusst Konsumierenden bald

ebenso zur Marke wird wie etwa das Label «Fair Trade». Das von Umweltnaturwissenschaftlern der ETH gegründete Unternehmen Myclimate hat sich zum Beispiel auf den Flugverkehr spezialisiert. Wer pro Flugstunde acht Franken in einen Fonds überweist, erhält ein so genanntes Climate Ticket. Mit dem Geld finanziert die Organisation Projekte zur Kompensation der Treibhausgase. So wird zum Beispiel die Warmwasseraufbereitung einer Hochschule in Costa Rica von Diesel- auf Solarbetrieb umgerüstet. Myclimate möchte die grossen



Reiseveranstalter dazu bringen, ihren Kunden bei Buchungen immer auch eine Option mit Klimaaufpreis zu offerieren. Gut die Hälfte der Passagiere, die Myclimate im Sommer 2003 im Flughafen Kloten befragte, erklärte sich im Prinzip damit einverstanden, für eine solche Kompensation zu bezahlen.

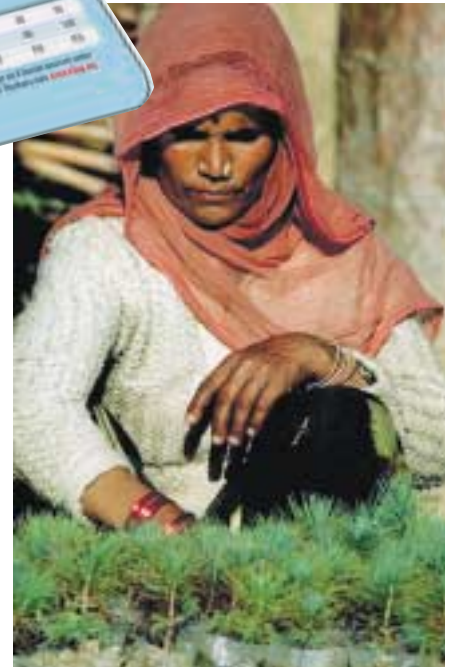
Motorsport mit Persilschein

Auch die Schweizer Stiftung Climate Protection Partnership – kurz CLiPP – will die durch Flüge verursachte Klimabelastung kompensieren. Sie bietet zudem Kompensationsgeschenke sowie die «CO₂-Neutralisierung von Grossanlässen» an. Im vergangenen Jahr ist etwa das Motorsportrennen über den Klausenpass unter der Flagge «klimaneutral» gesegelt. BUWAL-Direktor Philippe Roch kritisiert dieses Beispiel als fragwürdigen Ablasshandel für eine umweltschädigende Veranstaltung: «So ein Rennen sollte einfach verboten werden!»

TRANSPARENZ UND KONTROLLE SIND ENTSCHIEDEND

Mit den Kompensationszahlungen will CLiPP unter anderem ein Projekt in Bangladesh unterstützen. Geplant ist, dreirädrige Kleintaxis mit sparsameren Motoren auszurüsten. Sowohl Myclimate als auch CLiPP verstehen sich als Non-Profit-Organisationen, die Fliegen und Klima zum Thema machen wollen und dazu konkrete Handlungsmöglichkeiten für jeden Einzelnen offerieren.

Moderner Tauschhandel: neue Bäume in der Dritten Welt gegen Flugkilometer. Baumpflanzungen zur Kompensation der Treibhausgas-Emissionen aus dem Luftverkehr sind umweltpolitisch umstritten.



Christian Kuchli, BUWAL

Bäume gegen Autokilometer

Doch nicht nur Flüge werden klimaneutral angeboten. So verspricht etwa die Firma Avis klimabewusstes Autofahren und vermietet ihre Wagen auf Wunsch europaweit mit einer «CarbonNeutral»-Option. Wer zum Beispiel einen Tag lang einen Opel Astra bucht und damit 200 Kilometer fährt, zahlt mit Klimaaufpreis 176 statt 159 Franken. Von der Offerte für Umweltbewusste machen laut

Firmenangaben durchschnittlich 15 Prozent der Kundinnen und Kunden Gebrauch. Die freiwillige Klimasteuer wird in Aufforstungsprojekte investiert.

Avis bezieht seine Emissionsgutachten von Future Forests, dem nach eigenen Angaben grössten Anbieter von Kompensationslösungen für Firmen und Private. Das in London ansässige Unternehmen führt auf seiner Kundenliste eine beeindruckende Zahl von Grossfirmen – von Swiss Re bis Fiat und Volvo. Es macht ihnen die freiwilligen Kompensationsbeiträge nicht

zuletzt mit PR-Argumenten schmackhaft. Auch im verkaufsfördernden Umgang mit Stars kennt Future Forests keine Scheu. «Leonardo DiCaprio is a CarbonNeutral citizen», lautet etwa eine Schlagzeile auf der Homepage.

Freiwilligkeit bringt keinen Lenkungseffekt

Wer sich im Alltag klimabewusst verhalten möchte, aber zum Beispiel nicht auf Flüge verzichten kann, dem stehen also verschiedene Möglichkeiten offen. Aber sind diese auch sinnvoll? Entscheidend für die Glaubwürdigkeit von Kompensationsangeboten sind Transparenz und Kontrolle der erzielten CO₂-Reduktionen. Doch es gibt auch grundsätzliche Einwände. «Durch den Verkauf von klimaneutralen Tickets wird nicht weniger geflogen», kritisiert Markus Nausser, Spezialist für Klimafragen beim BUWAL. «Die Abgaben sind freiwillig und bewirken deshalb kaum einen Lenkungseffekt.» Zudem vermutet er, dass viele der heute gängigen

Kompensationsprojekte den Anforderungen des Kyoto-Protokolls nicht genügen. Dieses stellt durch ein strenges Beurteilungsverfahren sicher, dass Klimaschutzprojekte eine nachprüfbar Wirkung haben und neben ökologischen auch sozialen Zielen gerecht werden. So dürfen entsprechende Massnahmen – speziell in Entwicklungsländern – nicht auf Kosten der lokalen Bevölkerung oder der natürlichen Umwelt gehen.

Fragwürdige

Aufforstungsprojekte

Besonders umstritten ist die Tauglichkeit von Aufforstungen zur Neutralisierung von CO₂-Emissionen. International anerkannte Regeln für solche Projekte existieren noch nicht. «Diese Waldprojekte sind sehr problematisch», erklärt Markus Nauser, «weil niemand garantieren kann, dass kompensiertes Kohlendioxid dauerhaft gespeichert bleibt. Wer übernimmt die Verantwortung für die erneute Aufforstung, wenn das CO₂ durch Waldbrände oder spätere Holznutzungen wieder freigesetzt wird?» Fraglich sei auch, ob dort, wo heute Setzlinge für Kompensationsprojekte gepflanzt werden, in einigen Jahrzehnten noch immer Wald existiere. In Entwicklungsländern steht der langfristige Klimaschutz nämlich oft in Konkurrenz zu unmittelbaren Anliegen wie der Armut- oder Hungerbekämpfung.

Der WWF hat sich eingehend mit dem ökologischen Sinn und Unsinn von Kompensationsprojekten befasst. Mit ihrem «Gold Standard» legt die Umweltorganisation einen eigenen Kriterienkatalog fest. Dieser soll garantieren,

ren, dass Reduktionsvorhaben auch wirklich zum Klimaschutz beitragen. Für den WWF ist die Beschränkung auf erneuerbare Energien und effizientere Energienutzung dabei von zentraler Bedeutung. So können Aufforstungsprojekte den Gold Standard prinzipiell nicht erfüllen. Der

KOMPENSATIONSMODELLE SIND HÖCHSTENS ZWEITE WAHL

Seriöse Projekte haben ihren Preis

Ein gutes Indiz für die Glaubwürdigkeit von Kompensationsangeboten sind die Kosten für eine neutralisierte Tonne CO₂. Seriös ausgewählte und betreute Alternativenergieprojekte haben ihren Preis. Dies gilt erst recht, wenn sie auf die jeweiligen sozialen und wirtschaftlichen Bedingungen in Entwicklungsländern zugeschnitten sind. Myclimate und CLIPP zum Beispiel rechnen für ihre Projekte mit Kosten von je 30 Franken pro Tonne reduziertes CO₂. Anhand dieses Wertes wird auch der freiwillige Aufpreis für ein Klimaticket berechnet. Dabei fällt nicht nur die Menge CO₂ ins Gewicht, die ein Passagier mit seinem Flug verursacht. Berücksichtigt werden auch zusätzliche Effekte des Flugverkehrs, die den Treibhauseffekt verstärken.

Anders sieht die Preisgestaltung bei Future Forests aus. Hier gibt es Angebote bereits ab 10 Franken pro kompensierter Tonne CO₂. Der Marktleader im Kompensationsgeschäft hat von Anbeginn weg ausschliesslich auf die deutlich billigeren Aufforstungen gesetzt, welche auch heute noch den Grossteil seines Umsatzes ausmachen.

oft fehlende Zusatznutzen ist für Patrick Hofstetter vom WWF Schweiz ein weiterer Kernpunkt. «Viele Kompensationsangebote entlasten das Klima nicht wirklich», erklärt er. «Es handelt sich um Energieprojekte, die so oder so realisiert worden wären. Nun werden sie einfach unter dem Aspekt der Treibhausgasreduktion angepriesen.»

CO₂ an der Quelle vermeiden

Für kritische Beobachter sind Kompensationsmodelle höchstens zweite Wahl. Sie halten sie eigentlich nur für Emissionen vertretbar, die sich nicht an der Quelle vermeiden lassen. «Diese Angebote dürfen nicht von der Verpflichtung der industrialisierten Staaten ablenken, den Ausstoss von Treibhausgasen im eigenen Land zu reduzieren», fordert WWF-Klimaspezialist Hofstetter. Und BUWAL-Mitarbeiter Nauser doppelt nach: «Seriös dokumentierte und preislich attraktive Projekte mit einem echten Mehrwert für das Klima sind rar. Die Anbieter müssen erst noch den Nachweis erbringen, dass ihre Kompensationsangebote halten, was sie versprechen.»

■ Kaspar Meuli

LINKS

www.clipp.org
www.flugverkehr.ch
www.futureforests.com

INFOS

Markus Nauser
Sektion Ökonomie und Klima
BUWAL

Tel. 031 324 42 80

markus.nauser@buwal.admin.ch

