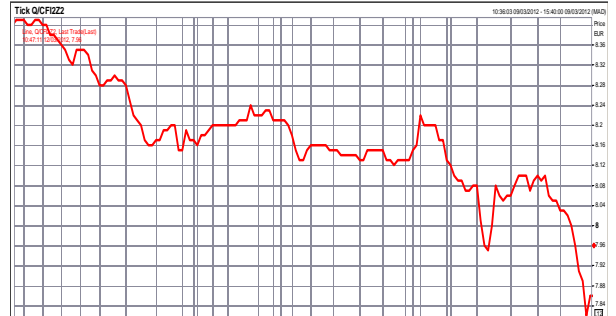




- Zakupimy dla Państwa CO2 na giełdzie
- Sprzedamy Państwa CO2 na giełdzie
- Doradzimy przy zawieraniu umów Forward
- Dokonamy dla Państwa wymiany EUA/CER; CER/CER
- Zarządzamy certyfikatami EUA i CER



2012-02 News-emisje CO2

Praktische Informationen zum Emissionshandel

Ausgabe vom 12.03.2012

EUADDEC12 am 09.03.2012

Quelle: ECX

Übermenge von 2 Mrd. t EUA, Set-aside und Entwicklung im Luftverkehrskrieg geben dem CO2-Preis keine Chance

Es war ein kurzes und lehrreiches Kursfeuerwerk, welches der EUA-Preis in den 6 Wochen vor den Brüsseler Vor-Entscheidungen zum Set-aside abbrannte. Allzu viele Spekulanten hatten auf steigende Preise und klare Aussagen der Kommission zu Terminen und Mengen bei eventuellen EUA-Kürzungen gesetzt, so dass der Preis seit dem 29.02.2012 wieder ständig dem vorherigen Niveau von 6 Euro entgegenstrebt. Hierzu trägt insbesondere auch der drohende Handelskrieg von 23 Ländern gegen die EU-Kommission bei, die den CO2-Handel im Luftverkehr ablehnen und sich erfolgreich organisiert haben.

Zudem werden von Analysten und kompetenten Marktteilnehmern immer größere Zahlen zu den Übermengen von CO2-Zertifikaten in der EU bekannt, die erstmals nun auch weit über denen von Emissionshändler.com® seit fast 2 Jahren prognostizierten 1,6 Mrd. t liegen.

Zu diesen Entwicklungen, zu den Regeln und Mechanismen im Flugverkehr und deren Beeinflussung des EUA-Preises sowie zu den letzten attraktiven Tauschmöglichkeiten von EUA in CER/ERU durch Anlagenbetreiber berichtet unser News-emisje 02-2012.

Im Umwelt-Ausschuss des EU-Parlamentes begann die Hoffnung auf höhere CO2-Preise

Schon im Dezember 2011 deutete sich an, dass die EU-Kommission ihr Ziel eines höheren CO2-Preises einen kleinen Schritt näher kommen wird. Der Umweltausschuss des EU-Parlamentes hatte mit knapper Stimmenmehrheit beschlossen, einen gesetzlichen Weg zu einem Set-aside zu beschreiten.

Set-aside bedeutet in diesem Zusammenhang, dass CO2-Zertifikate „beiseite gelegt“ werden sollen. Naturgemäß sagt dies nicht aus, dass diese aus dem Markt für immer verschwinden und es sagt auch (noch) nicht aus, wie, wann und in welchem Umfang dies einen Betreiber treffen könnte.

Selbstverständlich hatte diese Entscheidung zur Folge, dass die Lobbyisten der Europäischen Industrie in Brüssel Sturm liefen, um eine entsprechende Entwicklung in Richtung einer eventuellen „Zuteilungskürzung“ zu verhindern.

Dankbar nahmen auch die Märkte das Signal einer möglichen Verknappung der EUA auf und es begann ein spürbarer Anstieg der Zertifikate-Preise.

Aber schon nach 4 Tagen war der Kursanstieg vorbei, weil den meisten Marktteilnehmern klar wurde, welcher steiniger und langwieriger politischer Weg beschritten werden muss, damit auch nur ein Teil des Vorschlages des Umweltausschusses (Set-aside von 1,4 Mrd. t EUA) eventuell umgesetzt werden kann. In der Folge ging der EUA-Preis am Spotmarkt um 26,5% von 8,46 Euro/t auf 6,22 Euro/t zurück und ein gesunder Realismus zu den Chancen eines solchen noch nie erlebten Vorhabens kehrte wieder ein.



EUA-Spot 10-2011 bis 01-2012 Quelle: Bluenext Paris

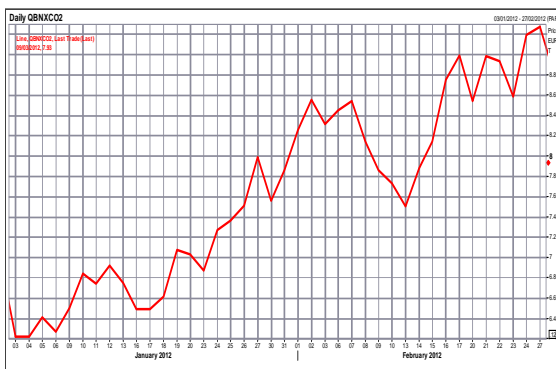


Im Industrie-Ausschuss wurden die Hoffnung auf baldige höhere CO2-Preise weitestgehend begraben

Dennoch war auch bald klar, dass es durch eine Empfehlung des Industrieausschusses des EU-Parlaments einen zweiten, vorgeschriebenen Schritt im Gesetzgebungsverfahren geben würde, welcher dann nach einigen Verzögerungen auf den 28.02.2012 terminiert wurde.

Kontinuierlich fingen Spekulanten nun an, sich mit EUA Zertifikaten einzudecken, darauf hoffend, dass der Industrieausschuss ebenfalls für einen Set-aside stimmen würde und diesen auch in Zeitpunkt, Menge und Art detaillieren würde.

Infolge dessen stieg der EUA bis zum 27.02.2012 bis auf 9,26 Euro/t, eine Preisentwicklung von 33% Plus im Verhältnis zum Tiefststand vom 03.01.2012 von 6,22 Euro/t.



EUA-Spot 03.01.2012-27.02.2012 Quelle: Bluenext Paris

Als dann am Vormittag des 28.02.2012 die Nachricht kam, dass der Industrieausschuss, der hauptsächlich in Sachen Energieeffizienzrichtlinie zusammengekommen war, sich (nur) auf einen Kompromiss zu einer künstlichen Marktverknappung geeinigt hatte, der weder Menge noch Zeitpunkt noch Art und Weise der Verknappung näher festlegt, ging der EUA sofort auf Talfahrt. Eine Verknappung sollte auch nur stattfinden, wenn die Zertifikatepreise weiter nachgeben, was schlussendlich auch nur ein Eingreifen ab einem Preis von unter 6 Euro unterstellt.

Die EU-Kommission erhielt mit diesem Abstimmungsergebnis eine freie Hand bei Entscheidungen, ob ein Set-aside (beiseite Legung) stückchenweise oder in einem Schritt erfolgt oder auch, ob dies für immer oder nur zeitweise geschieht und vor allem wann und ob das bei welchem Preisniveau geschehen kann.

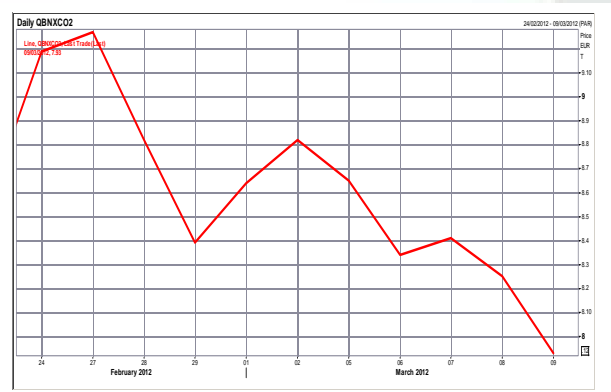
Der entsprechende Beschluss wird sich nun in Artikel 19 der Energieeffizienz-Richtlinie wiederfinden, in dem die EU-Kommission dazu aufgefordert wird, bald eine Untersuchung einzuleiten und einen Bericht zu erstellen, um dann geeignete Maßnahmen gegen ein niedriges Preisniveau aufzuzeigen. Einzig die

Terminvorgabe war konkret: Das Problem müsse bis zum Beginn der nächsten Handelsperiode zum 01.01.2013 angegangen sein. An detaillierten Formulierungen gegenüber der Kommission wird anscheinend noch gearbeitet, da die finale Fassung noch nicht verfügbar ist.

Die Preisentwicklung nach der Vor-Entscheidung zum Set-aside

Das Ergebnis der Sitzung des Industrieausschusses am 28.02.2012 kann man einordnen wie man will, es ist in jedem Falle kein Signal, dass nun durch die EU-Kommission garantiert etwas in naher Zeit geschieht und auch nicht, dass dies in jedem Falle zu Lasten von Zuteilungen der Anlagenbetreiber gehen würde. Auch aus diesem Grunde ging der EUA-Preis von 9,27 Euro/t gleich anschließend innerhalb einer Woche in eine rasche Talfahrt bis zuletzt auf 7,80 Euro/t beim DEC12, das entspricht rund 7,45 Euro/t am Spotmarkt.

Hier spielte wohl auch eine große Rolle, dass allzu viele Spekulanten, die sich mit EUAs im Vorfeld der Sitzung des Industrieausschusses eingedeckt hatten, wohl von einer detaillierteren und härteren Entscheidung zu Kürzungen bei Zuteilungen ausgegangen waren, welche nun scheinbar erst einmal in ferne Zeiten verschoben werden, wenn sie denn überhaupt so kommen. Fakt ist, dass ein solcher Eingriff in eine feststehende Gesetzeslage dem Grundgedanken des Emissionshandels - der gerade als eigener, wirtschaftlicher Markt durch die EU geschaffen wurde - vollkommen widerspricht.



EUA-Spot 27.02.2012-09.03.2012 Quelle: Bluenext Paris

CO2-Preise ab 2013 können auf 3-6 Euro zurückgehen

Eine nun zu erwartende Preisentwicklung für die nächsten 12 Monate scheint nicht allzu schwer zu treffen zu sein. Es wird voraussichtlich im Mai 2012 eine abschließende Abstimmung zur Energieeffizienzrichtlinie und des Artikels 19 geben, in deren Folge dann die EU-Kommission zur Tätigkeit gegen



niedrigere CO₂-Preise aufgefordert wird. Frühestens zum Ende 2012 ist dann mit der Vorlage eines Berichtes und eines Konzeptes der Kommission zu rechnen, aus dem dann nähere Details der weiteren Vorgehensweise ersichtlich werden könnten.

Bis dahin wird der EUA-Preis weiter auf Talfahrt sein und nach Meinung von Emissionshändler.com® die Grenze von 5 Euro/t nach unten testen und im schlimmsten Falle klar unterschreiten.

Nach Meinung der deutschen Bank und deren letzter Untersuchung liegt die Untergrenze des EUA in 2012 bei weiterhin 6 Euro, was mindestens 1 Euro über den Prognosen von Emissionshändler.com® liegen würde. Das obere Ende liegt hier nach Meinung der Bank übrigens bei 10 Euro/t. Man erinnere sich allerdings, dass die Prognosen dieser Bank bezüglich des EUA meist immer zu hoch waren. Bestes Beispiel waren die legendären 50 Euro /t für das Perioden-Ende 2007.

Realistischer gehen da schon die Analysten der schweizerischen Bank UBS an die Thematik heran. Aus deren Sicht werden sich die aktuellen Preise nicht halten. Die Verantwortlichen haben – was auch sehr viel Sinn macht - ihre entsprechenden Berechnungen den Konjunkturaussichten im Euro-Raum und der Schuldenkrise angepasst und zudem die Übermenge an Zertifikaten mit nunmehr schon 2 Milliarden Tonnen errechnet.

Daher sehen diese erst nach dem Jahr 2020 eine bessere Preis-Situation am Markt, da es wahrscheinlich ist, dass sich die entsprechenden Überbestände erst in 10 Jahren abgebaut haben.

Konkret bedeutet dies, dass bis dahin bei der UBS offensichtlich mit weiter sinkenden Preisen gerechnet und der untere Preis des EUA durch die Spezialisten weiterhin bei 3 Euro/t gesehen wird.

Nach einem Bericht des Branchenmagazins Dowjones TradeNews Emissions vom 02.03.2012 erwartet die Schweizer UBS tiefgreifende Änderungen nur dann, „wenn das gesamte europäische Handelssystem EUETS auf seine Effektivität untersucht werde, und das dauere eher Jahre als Monate. Solange die Regeln blieben wie bisher, messen sie CO₂ keinen echten eigenen Wert bei. Daher sehen sie die EUA-Preise im Abwärtstrend. Die Marktbeobachter halten so an ihrem Ausblick fest, der den Preisboden für EUAs bei drei Euro die Tonne sieht.“

Nach Meinung von Emissionshändler.com® kann es aber auch noch viel eher etwas schlimmer kommen, wenn das spezielle Szenario des teilweisen Aussetzens des Emissionshandels für Luftfahrzeuge eintreten sollte (siehe auch das beschriebene Szenario am Ende dieses Infobriefes).

Infobox

CO₂-Tausch bis April 2012 dringend empfohlen

Viele Marktteilnehmer haben es schon registriert: Der Spread (Preisabstand) zwischen EUA und CER/ERU hatte im Februar 2012 einen Höchststand erreicht und lag bei teilweise 4 Euro/t. Dies hatte mit dem Höhenflug des EUA zu tun, bei gleichzeitigem hohem Angebot von CER-Zertifikaten. Zurzeit sind aber immer noch Spreads von über 3 Euro erreichbar, sofern der Anlagenbetreiber ein wenig Geduld hat.

Eine nicht geringe Anzahl von Betreibern in Polen, die ihre zulässige Tauschquote von 10% ihrer Zuteilungsmenge in 2008-2012 noch nicht durch einen Zertifikatetausch in voller Höhe realisiert haben, droht endgültig das Szenario, auf einen hohen Gewinn zu verzichten. Wenn die emittierte CO₂-Menge der Jahre 2011 und 2012 unter der möglichen Tauschmenge liegt, dann ist für den entsprechenden Teil endgültig die Chance vergeben. Das ergibt sich aus der Regel, dass ein Betreiber nicht mehr als 10% seiner Zuteilung als CER oder ERU-Zertifikate im Zeitraum 2008-2012 abgeben darf und dass eine Mitnahme der Tauschquote und von herkömmlichen CERs nach 2013 nicht möglich sein wird.

Zu beachten ist auch, dass wenn ein Betreiber noch im März/April 2012 seinen Zertifikate-Tausch durchführt das Risiko vermieden wird, dass dieser im Folgejahr in spekulatives Fahrwasser gerät.

Dies ist auch deswegen zu erwarten, weil bei sinkenden EUA-Preisen und infolge eines zu vermutenden Überangebotes an CERs der Spread im Zeitraum Dezember 2012 bis April 2013 zwischen 1 und 5 Euro extrem stark schwanken wird. Aus diesem Grunde werden vermutlich nur Spekulanten und Zocker ihren Tausch zu diesem Zeitpunkt durchführen, aber kein risikobewusster Anlagenbetreiber.

Kontakt: Małgorzata Nielepiec +49 30 897 26 954

EU-Kommission setzt Luftfahrt-Richtlinie 2008/101/EG kompromisslos durch

Seit 1990 haben sich die Emissionen der Luftfahrt in der EU fast verdoppelt. Von daher ist es nur konsequent, dass die EU-Kommission mit der Emissionshandels-Richtlinie 2008/101/EG vom 19.11.2008 auch ein wirksames Instrument entwickelt hat, um dieses immer größere werdende Problem in den Griff zu bekommen. Damit sind nicht nur wie bisher Industrie und Kraftwerke im verpflichtenden Emissionshandel angekommen, sondern auch die Luftfahrt.

Durch die Ausweitung des EU Emissionshandels-systems wird der CO₂-Ausstoß von Flügen nach, in und von Europa begrenzt und damit rund ein Drittel der weltweiten Emissionen des Luftverkehrs.

Es werden also auch Airlines in die Verantwortung genommen, die nicht aus der Europäischen Union



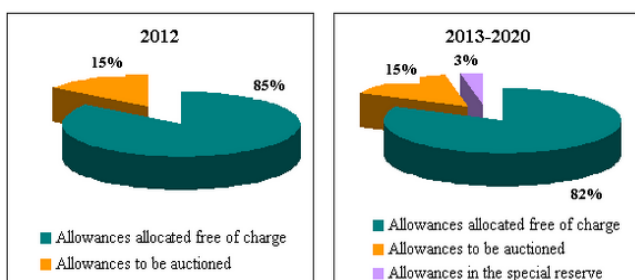
stammen. Dass dagegen mehrere US-Airlines geklagt hatten, war zu erwarten. Nicht ganz so klar war jedoch, dass diese vor dem Europäischen Gerichtshof in Luxemburg im Dezember 2011 scheiterten und dass die EU-Kommission trotz Androhung eines Amerikanischen „Handelskrieges“ auf ihrer Richtlinie so kompromisslos beharren würde.

Ab dem 1. Januar 2012 ist dadurch der gesamte Luftverkehr in Europa in den Emissionshandel für Treibhausgase einbezogen. Betroffen sind also nicht nur Luftfahrzeugbetreiber aus Europa inkl. Island, Norwegen und Liechtenstein, sondern auch alle Airlines außerhalb Europas, die auf europäischem Gebiet landen und starten wollen.

Hohe, kostenlose Zuteilungen reichen trotzdem nicht

Für die kostenlose Zuteilung der Emissionsberechtigungen hat die Europäische Kommission Benchmarks festgelegt: Je 1.000 so genannte Tonnenkilometer werden 2012 0,6797 Emissionsberechtigungen zugeteilt. Dieser Wert wird für den Zeitraum 2012 bis 2020 auf 0,6422 Emissionsberechtigungen gesenkt. Bei der Verbrennung von einer Tonne Flugzeugbenzin (Kerosin) entsteht übrigens 3,15t CO₂

Die den Berechnungen zugrunde gelegte Obergrenze der Gesamtemissionen liegt für das Jahr 2012 bei 97 Prozent (der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004 bis 2006 aller einbezogenen Airlines). Bei einem Zuteilungsfaktor von 85% für kostenlose Zuteilungen werden 182.561.019 Zertifikaten für 2012 kostenlos zugeteilt werden bzw. 15% ersteigert (auktioniert) oder zugekauft werden müssen.



Ab 2013 werden nur noch 82% des Bedarfes (der durchschnittlichen Emissionen der Jahre 2004-2006) kostenlos verteilt

Die Obergrenzen für die CO₂-Emissionen (Caps) entsprechen für das Jahr 2012 214,8 Millionen und in den darauf folgenden acht Jahren 210,4 Millionen Tonnen CO₂. Auch der Anteil der kostenlos zugeteilt Emissionsberechtigungen wird von 85 Prozent im Jahre 2012 auf 82 Prozent gesenkt. 15 Prozent der Zertifikate sind für Versteigerung durch die Luftverkehrsunternehmen vorgesehen. Dieser Prozentsatz kann

später nach oben angepasst werden. Drei Prozent sind für neue oder schnell wachsende Airlines reserviert. Umweltverbände kritisieren das Cap als zu anspruchslos und den Auktionsanteil bei der Vergabe der Zertifikate als zu niedrig, da die kostenlosen Zuteilungen als zu hoch eingestuft werden. Verschärft wird die Skepsis der Umweltverbände zusätzlich dadurch, dass die Luftverkehrssteuer ab 2012 abgesenkt werden soll.



Auch für Interkontinentalflüge ab/nach Europa werden Emissionsrechte benötigt

Um Kosten zu sparen, haben die Luftverkehrsunternehmen im Wesentlichen jetzt zwei Möglichkeiten: Sie können für bis zu 15 Prozent der notwendigen Zertifikate auch Emissionsgutschriften aus internationalen Klimaschutzprojekten (Clean Development Mechanism – CDM bzw. Joint Implementation – JI) verwenden. Dieser Wert sinkt jedoch ab 2013 auf 1,5 Prozent. Als Schlupfloch im Emissionshandelsnetz könnte sich dann vor allem der Einsatz von Biokraftstoffen erweisen. Flugzeuge, die mit solchen Biokraftstoffen betankt werden, fallen nämlich nicht unter den Emissionshandel. Entsprechend großes Interesse haben einige Airlines entwickelt, in einem größeren Umfang solche Treibstoffe einzusetzen, was den Flächenbedarf in Europa oder die Abholzung von Regenwäldern in Übersee erhöhen und dann die Klimaschutzziele ad-absurdum führen könnte, so die Kritik von Umwelt- und Entwicklungsorganisationen. Dennoch ist die kostenlos zugeteilte Menge aus Sicht der Airlines als zu wenig einzustufen. Dies liegt vor allem daran, dass die Luftfahrt immer weiter und stärker wächst. Das bedeutet, es müssen in hohem Maße Emissionsrechte zugekauft werden.

Wer genau muss in der Luft Emissionsrechte haben?

Von der Verpflichtung zum Emissionshandel ausgenommen sind Flüge mit Start und Ziel außerhalb der EU und die in Anhang I der Richtlinie 2008/101/EG ausdrücklich genannten Aktivitäten.

Im Wesentlichen begrenzen sich die Ausnahmen des Anhang I auf vier Arten:



1. Gewicht des Flugzeuges
2. Anzahl der Flüge
3. Höhe der Emissionen
4. Sonderflüge

Wer nur im Sichtflug unter den Wolken bleibt und leicht genug ist, muss nicht am Emissionshandel teilnehmen. Als Gewichtsgrenze wurde eine Startmasse von weniger als 5,7 Tonnen festgelegt. Das entspricht ungefähr zwei Kleintransportern. Der private Besitzer einer kleinen Cessna, die lediglich eine Tonne auf die Waage bringt, braucht den Emissionshandel also nicht zu fürchten.

Ebenfalls ausgenommen sind gewerbliche Luftfahrtunternehmen, die weniger als 243 Flüge in zwölf Monaten durchführen oder in dem Zeitraum weniger als 10.000 Tonnen CO₂ emittieren. Der arabische Scheich, der mit seinem großen Jumbojet an die Côte d'Azur will, braucht also ab sofort Emissionszertifikate. Der deutsche Zahnarzt, der mit seiner kleinen Cessna zum Urlaub nach Sylt fliegt, dagegen nicht. Dazu müsste er wahrscheinlich die Erde unzählige Male umkreisen, bis er ausreichend CO₂ emittiert hat, um unter den Emissionshandel zu fallen. Auf diese Weise wollen die Behörden unangemessenen Verwaltungsaufwand vermeiden.

Das bedeutet aber auch, das Unternehmen, die weniger als 243 Flüge pro Jahr haben und nicht als gewerblich einzustufen sind (z. B. Firmen-Jets), dennoch am Emissionshandel teilnehmen müssen. Hier lohnt sich das genaue Studium der entsprechenden Emissionshandels-Richtlinie (2008/101/EG) und ihrer Definitionen.

Ebenfalls ausgenommen sind gemäß der Richtlinie Rettungs-, Polizei-, Militär- und Forschungsflüge.



Kleinflugzeuge unter 5,7t sind nicht im Emissionshandel

Die von der EU-Richtlinie erfassten 4200 Flugzeugbetreiber, die zum Stichtag 01.01.2006 ein oder mehrere Flugzeuge betrieben, sind in der

Verordnung Nr. 394/2011 der Kommission vom 20. April 2011 aufgelistet. Die Auflistung erfolgt unterteilt nach Registrierungsland des Betreibers und nach dem Land des zuständigen Verwaltungsmitgliedstaats, der für die Ausgabe und Rückgabe der Zertifikate zuständig ist.

Im Jahr 2010 hatten 145 Luftfahrzeugbetreiber in Deutschland über 21.000 Flugzeuge registrieren lassen, die insgesamt 28 Millionen Tonnen CO₂ emittiert haben. Von diesen Luftfahrzeugbetreibern haben 63 einen Antrag auf Zuteilung der kostenlosen Emissionszertifikate gestellt, denn diese verursachen über 99,7 Prozent der Emissionen aller 145 Deutschland zugeordneten Betreiber. Der Rest profitiert schlichtweg von den Ausnahmeregelungen.

In Polen sind 39 Luftfahrtunternehmen registriert, von denen bisher nur 5 eine kostenlose Zuteilung erhalten haben. Dies liegt anscheinend vor allem daran, dass die restlichen Anträge entweder gar nicht oder unvollständig von den Betreibern bearbeitet worden sind. Diese werden nunmehr ihre benötigten Emissionsrechte mit eigenem Geld zukaufen müssen.

Ende Dezember wurden durch die nationalen Behörden der Mitgliedsstaaten eine Liste der Betreiber veröffentlicht, die Anträge bis zum 31. März 2011 gestellt hatten und denen daraufhin Zertifikate kostenlos zugeteilt wurden. Darunter befinden sich nicht nur die klassischen Airlines wie Lufthansa, LOT, Poland-Air und Air Berlin, sondern auch vor allem in Deutschland ansässige Firmen, die bisher eher für andere Produkte und Dienstleistungen bekannt waren wie BASF, BMW, Bosch, SAP, Südzucker, ThyssenKrupp oder Volkswagen. Die Erklärung ist einfach: Auch Geschäftsflugzeuge fallen unter den Emissionshandel! Wie groß der Kreis der Passagiere ist, spielt nämlich keine Rolle. Wer sein Flugzeug in eine Tochterfirma ausgelagert hat, kann folglich nicht mehr von der „Kleinemittentenregelung“ profitieren.

Der Handel mit EUAA-Zertifikaten

Die Zertifikate für Airlines, die von der EU auf die Registerkonten der Betreiber ausgegeben werden, werden als European Aviation Allowances (EUAA) bezeichnet oder auch als aEUA (Aviation European Allowances).

EUAA werden von der EU frühestens zum 28.02.2012 auf die von den Betreibern bis zum 30.01.2012 zu beantragenden EU-Register-Konten ausgegeben, jedoch wird das einheitliche Registersystem der EU, das Unionsregister erst zum Juni 2012 seine Arbeit aufnehmen. Das bedeutet, dass die Betreiber mindestens wohl bis dahin nicht an Ihre EUAA herankommen und



diese auch noch nicht verkaufen können. Dies wird wohl in der Regel auch nicht notwendig sein, da kein Luftfahrzeugbetreiber über zu viele Zertifikate verfügen dürfte.

Hat er dennoch zuviel und möchte diese vor dem 30.04.2013 verkaufen, benötigt er gemäß der am 18.11.2011 verabschiedeten Verordnung 1193/2011 der EU und hier speziell der Artikel 9 und 15 eine Ausnahmegenehmigung. Diese hat zum Ziel, dass der Status seines Registerkontos vorzeitig von gesperrt auf offen gesetzt wird, damit der Kontoinhaber zu Handelszwecken agieren kann.

Das gegenteilige Problem dürfte jedoch alle Luftfahrzeugbetreiber derzeit beschäftigen. Wie und wann müssten die zuwenig vorhandenen EUAA durch EUA aus dem normalen, stationären Emissionshandel aufgefüllt werden?

Das „wie“ lässt sich derzeit dadurch lösen, dass die Flugzeugbetreiber verantwortliche Personen in ihren Unternehmen definieren, die dann über rasch zu beantragende Personenkonten mit der Registernummern-Kennung „121“ verfügen können. Auf diese dann noch bei den nationalen Behörden (DEHSt, KOBIZE, ECRA, usw. einzurichtende Personenkonten können schon EUA transferiert werden, die jetzt schon zu niedrigen Preisen gekauft werden können.

Hohe Strafen können Flugzeugbetreiber in den Ruin führen

Für denjenigen, der sich darauf verlassen möchte, dass dieses System des Emissionshandels nicht funktionieren wird oder der der Meinung sein sollte, dass die Strafen nicht durchgesetzt werden könnten, halten die Europäischen Behörden einige böse Überraschungen bereit.

Das Emissionshandelssystem besteht schon seit 2005 und die Strafen haben sich von 30 auf jetzt 100 Euro pro Tonne CO₂ erhöht für die Emissionen, für die keine entsprechenden Emissionszertifikate vorliegen sollten. Zusätzlich kann der Betrieb der Anlage oder des Flugzeuges von den nationalen Behörden untersagt werden bzw. die Flugzeuge keine Startgenehmigung mehr bekommen.

Das nicht rechtzeitige Abgeben von Zertifikaten zum 30. April eines jeden Jahres bedeutet also für Betreiber von Flugzeugen, die nicht über ausreichend Zertifikate verfügen, in der Regel das wirtschaftliche Aus.

Als Berechnungsbeispiel kann folgender Fall dienen:

Bei einer Zuteilung von z. B. nur 2.000 Zertifikaten für einen Luftfahrzeugbetreiber und einem im Laufe eines Jahres entstandenen Ausstoß von 13.000 Tonnen CO₂, bei denen dann nicht 11.000 Zertifikate nachgekauft

werden, wird eine Strafe von 1,1 Mio. Euro fällig, was in der Regel die Insolvenz eines kleineren Betriebes bedeuten würde.

Fazit zum Emissionshandel im Luftverkehr

Ein Großteil der Luftfahrzeugunternehmen hat sich längerfristig auf die EU-Richtlinie zum Emissionshandel vorbereitet und dementsprechend in innovative Flugtechnik investiert, um den CO₂-Ausstoß zu verringern. Laut Internationaler Zivilluftfahrtorganisation ist der durchschnittliche Treibstoffverbrauch pro geflogenen Passagierkilometer seit 1995 um 30 Prozent gesunken. Bis 2020 wollen die Airlines die Treibstoffeffizienz jährlich um durchschnittlich 1,5% zu verbessern. Ab 2020 soll jegliches weitere Transportwachstum im Luftverkehr gänzlich CO₂-neutral erfolgen, und bis 2050 wird angestrebt, die spezifischen CO₂-Emissionen der Branche um die Hälfte zu senken. In diesem Zusammenhang gibt es auch schon erste Vorstöße, Kerosin durch Biodiesel bei der Betankung zu ersetzen.

Für viele Kleinflugzeuge wie die bereits erwähnte Cessna wird sich ab 2012 dagegen kaum etwas ändern. Da diese meist mit Kolbenmotoren ausgestattet sind, können sie nur mit Avgas (Aviation Gasoline, also Super Benzin) betankt werden. An einem Umstieg auf Biodiesel ist hier also nicht zu denken. Für die Betreiber dieser Kleinflugzeuge wäre dies aber auch nicht attraktiv. Aufgrund des geringen Gewichts unter der 5,7-Tonnen-Grenze sind diese Flugzeuge ohnehin vom Emissionshandel ausgenommen und damit nicht auf das Schlupfloch Biodiesel angewiesen.



Großflugzeuge beeinflussen auch die Ozonbildung

Vergessen wird bei der Diskussion um die Emissionen des Luftverkehrs oft, dass das CO₂ nur einen Teil der Klimawirkung von Flugzeugen ausmacht. Ozonbildung, Wasserdampf und Kondensstreifen spielen mindestens eine genauso große Rolle. Dazu wird noch intensiv geforscht. Sollte sich in ein paar Jahren ein wissenschaftlicher Konsens abzeichnen, könnte die Politik gezwungen sein, noch einmal „nachzulegen“.



Bis dahin ist der Emissionshandel für den Luftverkehr in Europa ein Versuch, ambitionierte Klimaschutzziele zu erreichen. Ob dies tatsächlich gelingen wird, bleibt aber fraglich, denn zum einen steigt das Luftverkehrsaufkommen seit Jahren. Prognosen des Deutschen Umweltbundesamtes rechnen damit, dass sich die deutsche CO₂-Emissionen des zivilen Luftverkehrs in den nächsten zwei Jahrzehnten fast verdoppeln könnten. Und zum anderen könnte sich das Schlupfloch Biodiesel als Bumerang erweisen, da diese bei niedrigen CO₂-Zertifikatpreisen wirtschaftlich nicht interessant ist und zudem wegen möglicher Preiserhöhender Effekte bei Nahrungsmitteln in der Kritik steht.

Neue Entwicklungen zu einem Handelskrieg bedrohen zusätzlich den EUA-Preis.

Eine Koalition von 29 außereuropäischen Ländern – darunter China, Russland und die USA – einigten sich Ende Februar 2012 bei einer Zusammenkunft in Moskau auf Gegenmaßnahmen, um gegen die Einbeziehung des Flugverkehrs in den Emissionshandel der EU vorzugehen. Hierbei wurde zum Beispiel von Russland angedroht, dass Flüge europäischer Airlines über Sibirien begrenzt würden oder hohe Gebühren für den Überflug verlangt werden würden. Auch die Aussetzung von bereits bestellten 45 Airbus-Flugzeugen im Wert von mehreren Milliarden Euro durch die chinesische Regierung heizt den Handelskrieg weiter an.

Sollte die EU dem stark steigenden Druck nachgeben, die außer-europäische Fluggesellschaften aus dem Emissionshandel zu entlassen, könnte dies den CO₂-Preis weiter im Niveau drücken, da dies den Wegfall der Nachfrage von mehreren Millionen EUA bedeuten würde, die dann nicht mehr benötigt werden.

Auch die Analysten der Bank Société Générale kommen in ihrem jüngsten Marktbericht zu dem Ergebnis, dass dies ein bis zwei Euro Preisrückgang zu Folge haben wird.

Die Situation strebt auch deswegen einem Höhepunkt und einer baldigen Entscheidung zu, weil beide Parteien immer schneller unter Zeitdruck geraten: Die EU will bei ihrer konjunkturellen Lage keine Handelseinbußen hinnehmen und die Internationale Zivilluftfahrtsorganisation ICAO müsste, um nicht einen Gesichtsverlust zu erleiden, schnellstmöglich eine Alternative zum Schutz des Klimas aus dem Boden stampfen, wenn sie weiterhin die Emissionshandelspflicht für ihre außereuropäischen Mitglieder ablehnt.

Sollte also in den nächsten Monaten die EU zu einem Kompromiss kommen wollen/müssen, z. B. zu einer

zeitlichen Verschiebung des Emissionshandels für alle außereuropäischen Airlines, dann würde die Bekanntgabe dieses Kompromisses den EUA sofort weiter um 1-2 Euro/t absinken lassen. Die Wahrscheinlichkeit dafür ist hoch, weil es nach den Regeln unserer Ökonomie noch immer so gewesen ist, dass Klimaschutz den Interessen der Wirtschaft meist hinten angestellt wird vor allem dann, wenn es auch um die heimische Luftfahrtindustrie und insbesondere Airbus geht.

Disclaimer

Dieser Emissionsbrief wird von www.handel-emisjami.pl der GEMB mbH herausgegeben und dient ausschließlich zu Informationszwecken. Die in diesem Emissionsbrief enthaltenen Informationen werden ohne Übernahme einer Gewähr zur Verfügung gestellt und es wird keine Garantie für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen gegeben. Kauf- oder Verkaufsentscheidungen, die aufgrund von Informationen in diesem Brief getätigt werden, sind vom Unternehmen ausschließlich freiwillig und ohne Beeinflussung erfolgt.

Emissionshaendler.com®

Mitglied der Österreichischen Energiebörse EXAA
Teilnehmer der Niederländischen Energiebörse APX
Handelszugang zur EEX Leipzig
Mitglied im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK www.bvek.de

GEMB mbH, Helmholtzstraße 2-9, Niemcy -10587 Berlin
Telefon: +49 30 – 897 25 954, Telefon: +49 30 – 398 8721-31
Telefax: +49 30 – 398 8721-29
Web: www.emissionshaendler.com, www.handel-emisjami.pl
Mail: nielepiec@handel-emisjami.pl, info@emissionshaendler.com