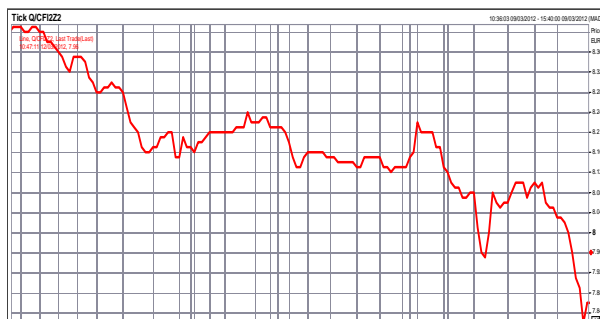




- Zakupimy dla Państwa CO2 na giełdzie
- Sprzedamy Państwa CO2 na giełdzie
- Doradzimy przy zawieraniu umów Forward
- Dokonamy dla Państwa wymiany EUA/CER/ERU; CER/CE
- Zarządzamy certyfikatami EUA i CER



EUADEC12 dla 09.03.2012

Źródło: Bluenext

2012-02 News-emisje CO2

Informacje z praktyki w handlu emisjami

Wydanie z 12.03.2012

Nadmiar EUA w wysokości 2 miliardów ton, Set-aside oraz rozwój „wojny” o ruch lotniczy nie dają cenom EUA żadnych szans

To, co w stosunku do cen EUA miało miejsce w ciągu 6 tygodni od wstępnej decyzji Brukseli odnośnie Set-aside, było tylko odpaleniem krótkich i pouczających fajerwerków kursowych.

Zbyt wielu spekulantów postawiło na jednoznaczną wypowiedź Brukseli odnośnie terminów oraz wielkości ewentualnej redukcji EUA, co spowodowało, że od 29.02.2012 ceny EUA ponownie zaczęły się systematycznie zbliżać do poprzedniego poziomu 6 Euro. Swoją rolę w takim rozwoju sytuacji miało również zagrożenie „wojną handlową” spowodowaną przez 23 kraje członkowskie, które zorganizowały się po to, aby sprzeciwić się Komisji UE, odrzucając handel emisjami dla ruchu powietrznego.

Ponadto analitycy oraz kompetentni uczestnicy rynku podali do wiadomości dane o coraz większym nadmiarze certyfikatów CO2, który po raz pierwszy ustalono na poziomie znacznie wyższym niż ten, prognozowany przez Emissionshändler.com® 1,6 miliarda prawie od 2 lat.

Na temat rozwoju, zasad i mechanizmów odnośnie handlu emisjami dla ruchu powietrznego oraz jego wpływu na ceny EUA, jak również na temat ostatnich, atrakcyjnych dla prowadzących instalacje możliwości wymiany CER/ERU piszemy w naszym **News-emisje 02-2012**.

Komisja Ochrony Środowiska Parlamentu UE zaczyna mieć nadzieję na wyższe ceny CO2

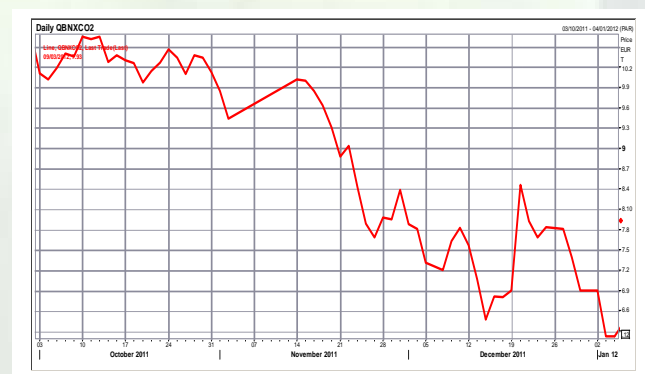
Już w grudniu 2012 roku okazało się, że Komisja UE wykonała pierwszy mały krok przybliżający ją do celu, jaki stanowi wzrost cen CO2. Komisja Ochrony Środowiska Parlamentu UE nieznacznie większością głosów postanowiła o wejściu na drogę prawną w odniesieniu do Set-aside. Set-aside oznacza tutaj

„odłożenie na bok” certyfikatów CO2. Naturą rzeczy nie oznacza to, że certyfikaty te na zawsze znikną z rynku oraz nie mówi (jeszcze) jak, gdzie oraz w jakim stopniu dotknie to operatorów instalacji.

W następstwie takiej decyzji oczywistym jest, że lobbyści przemysłu europejskiego przeprowadzili atak na Brukselę w celu uniemożliwienia podjęcia odpowiednich działań zmierzających do ewentualnej redukcji przydziałów.

Również rynki z wdzięcznością przyjęły sygnał o możliwym niedoborze EUA i zapoczątkowały odczuwalny wzrost cen certyfikatów.

Jednak już po 4 dniach wzrost kursu się zakończył. Dla większości uczestników rynku stało się jasnym, na jak bardzo wyboistą i długą drogę polityczną musiano by wkroczyć, aby ewentualnie i jedynie częściowo osiągnąć to, co proponowała Komisja Ochrony Środowiska (Set-aside 1,4 Mrd. t EUA). W rezultacie na rynku Spot cena EUA spadła o 26%, z 8,46 Euro/t na 6,22 Euro/t, a wśród uczestników rynku ponownie zapanował zdrowy realizm odnośnie takiego, jeszcze nigdy wcześniej niemającego miejsca, przedsięwzięcia.



EUA-Spot 03.01.2012-27.02.2012 Źródło: Bluenext Paris

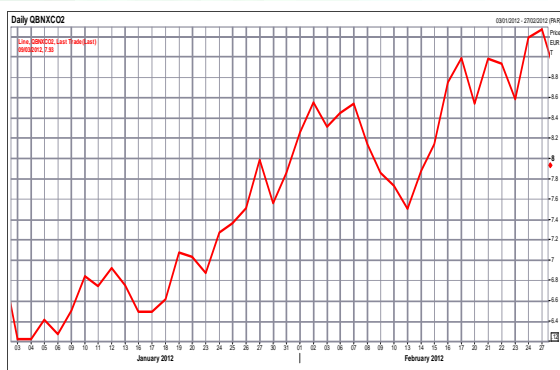


W Komisji Przemysłu nadzieja na rychły wzrost cen CO2 została w dużej mierze „pogrzebana”.

Już wkrótce stało się jasnym, że Komisja Przemysłu Parlamentu UE zaleci drugi, wynikający z przepisów krok postępowania legislacyjnego, którego termin- po kilku opóźnieniach- zaplanowano na 28.02.2012.

Spekulanci zaczęli zaopatrywać się systematycznie w certyfikaty EUA z nadzieją, że Komisja Przemysłu wypowie się również za Set-aside oraz że szczegółowo zostanie określony jej termin, ilość oraz rodzaj.

W efekcie cena EUA wzrastała 27.02.2012 do wysokości 9,26 Euro/t, rozwój ceny o + 33% w stosunku do ceny najniższej w dniu 03.01.2012, kiedy to wynosiła ona 6,22 Euro/t.



EUA-Spot 03.01.2012-27.02.2012 Źródło: Bluenext Paris

Kiedy to przed południem dnia 28.02.2012 nadeszła wiadomość o tym, że tematem spotkania Komisji Przemysłu było przede wszystkim określenie wytycznych w związku ze sprawą poprawy wydajności energii oraz że zawarto (tylko) kompromis dotyczący sztucznego niedoboru na rynku, nie ustalając bliżej ani terminu, ani rodzaju i sposobu jego wprowadzenia, ceny EUA natychmiast zaczęły spadać. Niedobór może mieć miejsce dopiero wtedy, gdy ceny certyfikatów będą nadal spadać, a interwencję zakłada się dopiero po spadku ceny poniżej 6 Euro/t.

W wyniku głosowania Komisja UE otrzymała „wolną rękę” przy podejmowaniu decyzji czy Set-Aside wprowadzane będzie stopniowo, czy jednorazowo oraz czy stanie się to raz na zawsze, czy tylko na określony okres czasu oraz przede wszystkim przy podejmowaniu decyzji, przy jakim poziomie ceny Set-Aside może zostać wprowadzone.

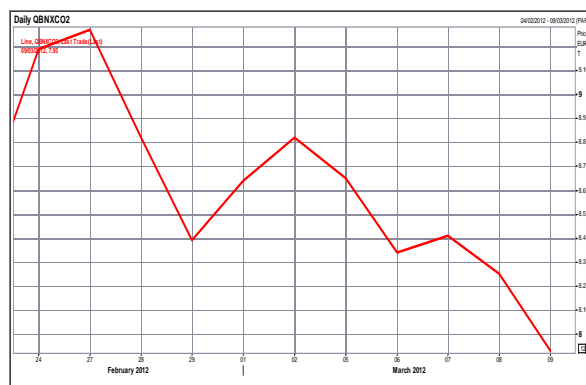
Odpowiednia decyzja znajdować się będzie w artykule 19 Dyrektywy dotyczącej wydajności energii, która wzywa Komisję UE do wszczęcia wkrótce postępowania oraz przygotowania sprawozdania w celu umożliwienia podjęcia działań przeciwko niskim poziomom cen.

Jedynie podany termin był konkretny: Problem musi zostać rozwiązany do momentu rozpoczęcia kolejnego okresu rozliczeniowego, tj. do 01.01.2013. Najprawdopodobniej trwają jeszcze prace nad przedstawieniem Komisji szczegółowych sformułowań i w związku z tym wersja końcowa nie jest jeszcze dostępna.

Rozwój cen po wstępnej decyzji odnośnie Set-Aside

Wyniki posiedzenia Komisji Przemysłu z dnia 28.02.2012 można oceniać dowolnie, w każdym razie nie stanowi to ani sygnału, że w najbliższym czasie coś się wydarzy, ani że w każdym przypadku stanie się to kosztem przydziałów dla operatorów instalacji. Z tego powodu cena EUA spadła w ciągu tygodnia w szybkim tempie z 9,27 Euro/t na ostatecznie poniżej 7,80 Euro/t / DEC12, co oznacza cenę 7,45 Euro/t na rynku Spot.

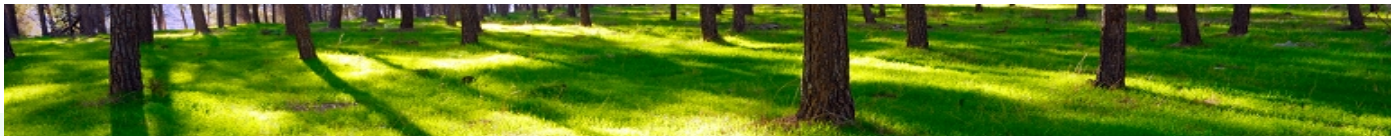
Również w tym przypadku dużą rolę odegrał fakt, że wielu spekulantów, którzy przed posiedzeniem Komisji Przemysłu zaopatrzyli się w certyfikaty, wychodziło z założenia, że decyzje odnośnie zmniejszenia ilości certyfikatów będą bardziej szczegółowe i uciążliwe. Tymczasem okazało się, że zostały one przesunięte w odległą przyszłość i nie ma żadnej gwarancji, że zostaną one rzeczywiście podjęte. Faktem jest, że taka ingerencja w istniejącą sytuację prawną całkowicie zaprzecza podstawowym założeniom handlu emisjami, który przez UE utworzony został jako niezależny rynek gospodarczy.



EUA-Spot 27.02.2012-09.03.2012 Źródło : Bluenext Paris

Ceny CO2 mogą od 2013 spaść na 3-6 Euro

Ocena sytuacji dotyczącej rozwoju cen, jakich należy oczekiwać w ciągu następnych 12 miesięcy, wydaje się nie być zbyt trudna. Przepuszczalnie w maju 2012 będzie miało miejsce ostateczne głosowanie w sprawie dyrektywy odnośnie wydajności energii oraz artykułu 19, w wyniku którego Komisja UE zostanie zobligowana do podjęcia działań przeciwko niskim cenom CO2. Najwcześniej pod koniec roku 2012 oczekiwać można przedstawienia przez Komisję raportu oraz



koncepcji, z których wynikać będą szczegóły dotyczące dalszego postępowania.

Do tego czasu ceny EUA będą przesuwane się w dół. Zdaniem Emissionshändler.com® osiągnięta zostanie granica 5 Euro/t, a w najgorszym przypadku cena spaść może wyraźnie poniżej tej wartości.

Zdaniem Deutscher Bank i przeprowadzonych przez niego badań cena graniczna EUA w roku 2012 pozostanie na poziomie 6 Euro/t, co stanowi prognozę o przynajmniej 1 Euro wyższą od prognozy Emissionshändler.com®. Górna granica według opinii banku znajduje się w punkcie 10 Euro/t. Przypominamy sobie, że prognozy tego banku odnośnie cen CO2 przeważnie były za wysokie. Przypominamy sobie również legendarne 50 Euro/t na koniec okresu rozliczeniowego 2007.

Bardziej realistycznie podchodzą do tego tematu analitycy szwajcarskiego banku UBS. Z ich punktu widzenia, aktualne ceny się nie utrzymają. Odpowiedzialni za przeprowadzenie analizy - co jest bardzo sensowne - dokonując odpowiednich obliczeń uwzględnili perspektywy gospodarcze w strefie Euro oraz kryzys zadłużenia. Ich zdaniem nadmiar certyfikatów wynosi 2 miliardy ton.

Z tego powodu analitycy stwierdzają, że dopiero po roku 2020 sytuacja cenowa na rynku ulegnie poprawie, jako że w ciągu 10 lat nastąpi wyrównanie nadwyżki.

Konkretnie oznacza to, że UBS do tego momentu najwidoczniej oczekuje dalszego spadku cen, a najniższa cena EUA, jakiej spodziewają się specjaliści wynosi w dalszym ciągu 3 Euro/t.

Według relacji magazynu branżowego DowJones TradeNews Emissions z 02.03.2012 szwajcarski UBS oczekuje większych zmian tylko wtedy, gdy „europejski handel emisjami EUETS przebadany zostanie całościowo pod względem swojej skuteczności, a potrwa to raczej lata niż miesiące. Tak długo, jak obowiązujące dzisiejsze zasady pozostaną niezmiennione, CO2 nie będzie posiadać żadnej realnej wartości. W kwestii cen przewidywany jest trend spadkowy. Obserwatorzy rynku trwają w przekonaniu, że najniższa cena EUA wyniesie trzy Euro za tonę.”

Zdaniem Emissionshändler.com® stać się może jednak znacznie wcześniej, jeszcze znacznie gorzej wtedy, gdy potwierdzi się specjalny scenariusz częściowego wystąpienia z handlu emisjami dla ruchu powietrznego.

Infobox

Wymiana CO2 do końca kwietnia 2012 usilnie zalecana

Wielu uczestników rynku już to zarejestrowało: Spread (różnica w cenie) pomiędzy EUA i CER/ERU osiągnęła w lutym 2012 swój najwyższy poziom, wynoszący niekiedy 4 Euro/t. Miało to związek z wysokimi cenami EUA, przy jednoczesnej wysokiej podaży certyfikatów CER. W chwili obecnej w dalszym ciągu możliwe jest osiągnięcie spread powyżej 3 Euro, ale tylko pod warunkiem, że prowadzący instalacje uzbroi się w cierpliwość.

Pewnej, niemałej ilości operatorów w Polsce, którzy jeszcze nie zrealizowali w pełnym wymiarze dopuszczalnej wymiany 10 % przydzielonych certyfikatów na lata 2008-2012, grozić może scenariusz rezygnacji z wysokich zysków. Jeśli wyemitowana ilość CO2 w latach 2011 i 2012 jest niższa od dozwolonej ilości certyfikatów do wymiany, to dla odpowiadającej jej części szansa została ostatecznie utracona. Wynika to z zasady, że operator w okresie 2008-2012 nie może oddać więcej niż 10% swojego przydziału w postaci certyfikatów CER albo ERU oraz że nie może on przenieść pochodzących z wymiany tradycyjnych CERs na rok 2013.

Należy pamiętać, że jeśli operator jeszcze w marcu / kwietniu 2012 przeprowadzi wymianę certyfikatów, uniknie tym samym ryzyka, że w roku następnym „popłynie z wodami spekulacji”. Takiej sytuacji należy się spodziewać. Przy spadających cenach EUA oraz w wyniku przewidywanego nadmiaru CERs wartość spread w okresie od grudnia 2012 do kwietnia 2013 będzie ulegać ekstremalnie dużym wahaniom pomiędzy 1 i 5 Euro. Z tego powodu przypuszczalnie tylko spekulanci i hazardziści będą w tym czasie przeprowadzać wymianę, ale na pewno nie żaden świadomy ryzyka operator instalacji.

Kontakt: Małgorzata Nielepiec +49 30 897 26 954

Komisja Europejska przeforsowała bezkompromisowo dyrektywę 2008/101/WE dla lotnictwa

Od 1990 w UE niemal podwoiły się emisje pochodzące z lotnictwa. Konsekwencją tego jest, że Komisja Europejska wraz z dyrektywą handlu emisjami 2008/101/WE z dnia 19.11.2008 stworzyła skuteczne narzędzie do opanowania tego rosnącego problemu. W ten sposób w zobowiązującym handlu emisjami znalazły się nie tylko przemysł i elektrownie, ale także lotnictwo.

Poprzez rozszerzenie europejskiego handlu emisjami zostanie ograniczona emisja CO2 w lotach do, w i z Europy, która obejmuje jedną trzecią światowej emisji lotnictwa.

Do odpowiedzialności zostaną pociągnięte także linie lotnicze, które nie wywodzą się z Unii Europejskiej. Oczywiście było, że kilka amerykańskich linii lotniczych zaskarzy tę decyzję. Jednak nie tak



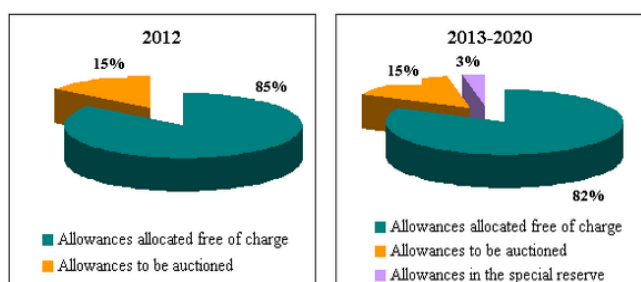
oczywistym było, że przegrają one w grudniu 2011 przed Europejskim Trybunałem Sprawiedliwości w Luksemburgu i że Komisja Europejska mimo pogroźek o amerykańskiej „wojnie handlowej” tak bezkompromisowo będzie trwać przy tej dyrektywie.

Od 1 stycznia 2012 roku zatem cała komunikacja lotnicza w Europie została wciągnięta w system handlu gazami cieplarnianymi. Dotknięte są więc nie tylko właściciele linii lotniczych z Europy łącznie z Islandią, Norwegią i Lichtensteinem, ale także linie lotnicze spoza Europy, które chcą lądować lub startować na obszarze europejskim.

Wysokie bezpłatne przydziały mimo to nie wystarczą

Dla bezpłatnego przydziału uprawnień do emisji Komisja Europejska ustaliła benchmark: na każdy 1.000 tzw. tonokilometrów zostanie w 2012 przyznane 0,6797 uprawnień do emisji. Ta wartość zostanie w okresie 2012 do 2020 zredukowana do 0,6422. Przy spalaniu jednej tony paliwa lotniczego (kerozyny) powstaje 3,15t CO₂.

Leżąca u podstaw obliczeń ustanowiona górna granica emisji dla roku 2012 leży na poziomie 97% (średnich emisji z lat 2004 do 2006 wszystkich włączonych linii lotniczych). Przy wskaźniku przydziału na poziomie 85% darmowych przydziałów w roku 2012 zostanie przydzielone 182.561.019 bezpłatnych przydziałów a 15% musi zostać wylicytowanych (na aukcjach) lub zakupionych.



Od 2013 darmowo zostanie rozdane już tylko 82% zapotrzebowania (średniej emisji z lat 2004-2006)

Górna granica emisji CO₂ (Cap) wynosi dla roku 2012 214,8 milionów, a w kolejnych ośmiu latach 210,5 milionów ton CO₂. Także udział bezpłatnie przydzielonych praw do emisji zostanie zmniejszony z 85% w roku 2012 do 82%. 15% certyfikatów jest przewidziane do aukcji dla przedsiębiorstw lotniczych. Ten udział procentowy może zostać później dopasowany w górę. Dla nowych lub szybko rozwijających się linii lotniczych jest zarezerwowane 3%. Organizacje ekologiczne krytykują ustaloną górną

granice emisji CO₂ oraz udział aukcji przy rozdawaniu certyfikatów jako zbyt niski, ponieważ bezpłatne przydziały zostały ocenione za wysoko. Sceptycyzm organizacji ekologicznych pogłębia się dodatkowo z powodu zmniejszenia od 2012 podatku od komunikacji lotniczej.



Także loty międzykontynentalne z/do Europy będą potrzebowały praw do emisji

Aby zaoszczędzić koszty, przedsiębiorstwa lotnicze mają w zasadzie teraz dwie możliwości: Mogą użyć do 15% potrzebnych certyfikatów także z praw emisyjnych pochodzących z międzynarodowych projektów klimatycznych (Clean Development Mechanism – CDM lub Joint Implementation – JI). Ta wartość spadnie od 2013 do 1,5%.

Wyjściem awaryjnym z sieci handlu emisjami może okazać się użycie biopaliw. Samoloty, które są zatankowane takim paliwem, nie wchodzi bowiem w system handlu emisjami. Niektóre linie lotnicze zasygnalizowały już odpowiednio duże zainteresowanie wykorzystaniem tego typu paliw, co może spowodować braki pól uprawnych w Europie lub wykarczowanie lasów deszczowych za oceanem, co doprowadzi do absurdalności celów klimatycznych – krytykują organizacje środowiskowe i rozwojowe.

Jednak wielkość bezpłatnych przydziałów jest z punktu widzenia linii lotniczych niewystarczająca. Wynika to przede wszystkim z powodu, że lotnictwo coraz bardziej i mocniej wzrasta. Oznacza to, że w dużym wymiarze muszą one dokupić prawa do emisji.

Kto w lotnictwie musi mieć prawa do emisji?

Z obowiązku uczestnictwa w handlu emisjami są zwolnione loty ze startem i lądowaniem poza Unią Europejską oraz wymienione wyraźnie działania w dyrektywie 2008/101/WE. Zasadniczo ograniczają się wyjątki z załącznika I do 4 rodzajów:



1. Waga samolotu
2. Liczba lotów
3. Wysokość emisji
4. Loty specjalne

Kto w lotach z widocznością zostaje poniżej chmur i jest wystarczająco lekki, ten nie musi brać udziału w handlu emisjami. Granicę wagi ustalono na masie startowej mniejszej niż 5,7 tony. Odpowiada to mniej więcej dwóm małym transporterom. Prywatny posiadacz małej Cessny, która waży jedynie tonę, nie musi więc martwić się handlem emisjami.

Zwolnione są również operatorzy wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze, którzy wykonali mniej niż 243 loty w 12 miesięcy albo wyemitowali w tym okresie mniej niż 10.000 ton CO2. Tak więc arabski szejk, który chce swoim jumbojetem dostać się na Lazurowe Wybrzeże, potrzebuje od zaraz certyfikaty CO2. Natomiast niemiecki dentysta, który swoją małą Cessną lata na urlop na wyspę Mallorca, takich nie potrzebuje. Aby ich potrzebował, musiałby prawdopodobnie okrążyć niezliczoną ilość razy ziemię, zanim wyemitowałby wystarczającą ilość CO2, aby podlegać pod handel emisjami CO2. W ten sposób władze chcą uniknąć niestosownych nakładów administracyjnych.

Oznacza to jednak także, że przedsiębiorstwo, które wykonuje rocznie mniej niż 243 loty ale nie jest zakwalifikowane jako operator wykonujący zarobkowe przewozy lotnicze (np. firmowe odrzutowce), musi podlegać handlowi emisjami. Opłaca się więc dokładnie przeanalizować odpowiednią dyrektywę handlu emisjami (2008/101/WE) oraz jej definicje.

Zgodnie z dyrektywą z handlu emisjami wyłączone są również loty ratownicze, policyjne, wojskowe i służące badaniom naukowym.



Małe samoloty do 5,7 t nie są objęte handlem emisjami

4200 operatorów objętych dyrektywą unijną, którzy w dniu 1.01.2006 użytkowali jeden lub więcej samolotów, są wyszczególnieni w rozporządzeniu nr 394/2001 Komisji z 20 kwietnia 2011. Lista jest podzielona według kraju rejestracji operatora oraz państwa administracyjnego, które jest właściwe do wydawania oraz umarzania certyfikatów.

W roku 2010 w Niemczech 145 operatorów miało zarejestrowanych 21.000 samolotów, które łącznie wyemitowały 28 milionów ton CO2. Spośród tych operatorów linii lotniczych 63 złożyło wnioski na przydział bezpłatnych certyfikatów emisji, ponieważ operatorzy ci spowodowali 99,7 % emisji wszystkich 145 przyporządkowanych w Niemczech operatorów. Reszta skorzystała z regulacji wyjątkowych.

W Polsce zarejestrowanych jest 39 przedsiębiorstw lotniczych, z których na razie tylko 5 otrzymało bezpłatne przydziały. To zapewne wynika z tego, że reszta wniosków albo w ogóle nie została opracowana albo została opracowana niewystarczająco przez operatorów. Będą oni musieli potrzebne prawa do emisji dokupić z własnych pieniędzy.

Pod koniec grudnia narodowe instytucje Państw członkowskich UE opublikowały listy operatorów, którzy złożyli wnioski do 31 marca 2011 i którym na tej podstawie przydzielono darmowe certyfikaty. Znajdują się tam nie tylko klasyczne linie lotnicze jak Lufthansa, LOT, Poland-Air czy Air Berlin, ale także firmy przede wszystkim osiadłe w Niemczech, które do tej pory były znane raczej z innych usług i produktów, jak BASF, BMW, Bosch, SAP, Südzucker, ThyssenKrupp czy Volkswagen. Wyjaśnienie jest proste: także samoloty służbowe podlegają pod handel emisjami! Ilość pasażerów nie odgrywa przy tym żadnej roli. Kto swój samolot przechowywał w firmie-córce, nie może zatem już korzystać z „regulacji dla małych emitentów”.

Handel certyfikatami EUAA

Certyfikaty dla linii lotniczych, które zostaną wydane przez UE na konta operatorów w rejestrze, będą określane jako European Aviation Allowances (EUAA) lub także jako aEUA (Aviation European Allowances).

Certyfikaty EUAA zostaną przekazane przez UE najwcześniej 28 lutego 2012 na wnioskowane do 30 stycznia 2012 przez operatorów europejskie konta w rejestrze, jednak jednolity europejski system rejestru, tzw. rejestr unijny, rozpocznie swoją pracę w czerwcu 2012 roku. Oznacza to, że operator conajmniej do tego czasu nie będzie miał dostępu do swoich EUAA oraz nie będzie mógł ich sprzedać. Chociaż to z reguły i tak



nie będzie konieczne, ponieważ żaden operator lotniczy nie powinien posiadać nadwyżki certyfikatów.

Ma jeszcze zbyt wiele i chce je sprzedać przed 30.04.2013, zgodnie z przyjętym rozporządzeniem z dnia 18.11.2011 UE 1193/2011 a w szczególności atrykół 9 i 15 musi otrzymać zezwolenie. Ma to na celu zmianę statusu konta rejestrowego z zablokowanego na otwarte tak, że posiadacz tego rachunku może działać w celach handlowych. Raczej odwrotny problem powinien obecnie zaprzętać operatorom lotniczym głowę. Jak i kiedy muszą niewystarczająco posiadane EUAA zostać zrównoważone przez EUA z normalnego, stacjonarnego handlu emisjami.

Pytanie *jak* da się teraz w ten sposób rozwiązać, że operator samolotu określi w swoim przedsiębiorstwie osoby odpowiedzialne, które mogą zostać szybko uposażone w dostęp do kont osobistych z numeracją „121” w rejestrze. Na te zakładane w narodowych instytucjach (DEHSt, KOBIZE, ECRA, etc.) konta osobiste mogą być już przesyłane EUA, które można już teraz kupić po niskich cenach.

Wysokie kary mogą zrujnować operatorów lotniczych

Dla tych, którzy chcą liczyć na to, że system handlu emisjami nie będzie funkcjonował, lub którzy są zdania, że kary nie będą mogły być egzekwowane, instytucje europejskie przygotowały niemiłą niespodziankę.

System handlu emisjami istnieje już od 2005 i kary zwiększyły się z 30 Euro do 100 Euro za tonę CO₂ dla emisji, na które nie posiada się odpowiednich certyfikatów. Dodatkowo użytkowanie instalacji lub samolotu może zostać zabronione przez narodowe instytucje, ewentualnie samoloty nie otrzymają zezwolenia do startu.

Nie na czas umorzenie certyfikatów do 30 kwietnia każdego roku oznaczają dla operatora samolotów, który nie posiada wystarczającej liczby certyfikatów, z reguły gospodarczy koniec.

Jako przykładowe obliczenie może posłużyć następujący przypadek:

Przy przydziale np. tylko 2.000 certyfikatów dla operatora lotniczego i powstałej w ciągu roku emisji w wysokości 13.000 ton CO₂, gdy nie zakupiono 11.000 certyfikatów, zostanie naliczona kara w wysokości 1,1 Miliona Euro, co z reguły oznaczałoby bankructwo małego zakładu.

Podsumowanie handlu emisjami i lotnictwa

Większość przedsiębiorstw lotniczych przygotowało się długoterminowo na dyrektywę unijną dotyczącą handlu emisjami i odpowiednio zainwestowało w innowacyjną technikę lotniczą aby zminimalizować emisje CO₂.

Według Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego średnie zużycie paliwa na przebyty pasażerokilometr spadł od 1995 roku o 30%. Do 2020 linie lotnicze chcą polepszać średnio o 1,5% rocznie efektywność paliwową. Od 2020 jakkolwiek dalszy przyrost transportu w komunikacji lotniczej ma się odbywać całkowicie neutralnie pod względem CO₂ a do 2050 dąży się, aby specyficzne emisje CO₂ branży lotniczej zmniejszyć o połowę. W tym kontekście pojawiają się także pierwsze próby zastępowania kerozyny biodieslem przy tankowaniu.

Dla wielu małych samolotów jak już wcześniej wymieniona Cessna od 2012 roku prawie nic się nie zmieni. Ponieważ najczęściej wyposażone są w silniki tłokowe, mogą być tankowane tylko avgasem (ang. Aviation Gasoline, czyli benzyną super). Dla operatorów tych małych samolotów zmiana nie byłaby jednak atrakcyjna. Nie ma więc tutaj mowy o przejściu na biodiesel. Z powodu swojej małej wagi poniżej granicy 5,7 ton samoloty te są i tak zwolnione z handlu emisjami i związku z tym nie muszą uciekać w biodiesel.



Wielkie samoloty mają także wpływ na powstawanie ozonu

Przy dyskusji o emisje z komunikacji lotniczej często zapomina się, że CO₂ stanowi tylko część oddziaływań samolotów na klimat. Tworzenie się ozonu, pary wodnej oraz smugi kondensacyjne odgrywają co najmniej taką samą rolę. W tej kwestii prowadzone są jeszcze intensywne badania. Jeśli za kilka lat będzie zarysowywało się naukowe porozumienie, polityka może być zmuszona jeszcze „dodać” obciążenia.

Do tego momentu handel emisjami dla komunikacji lotniczej jest próbą osiągnięcia ambitnych celów klimatycznych. Czy to się faktycznie uda zostaje na razie kwestią otwartą, ponieważ od lat obserwuje się przyrost komunikacji lotniczej. Prognozy niemieckiego Urzędu Ochrony Środowiska szacują, że niemieckie emisje CO₂ z cywilnego lotnictwa w następnych dwóch



dekadach mogą się prawie podwoić. Poza tym wyjście w postaci ucieczki w biodiesel może odbić się bumerangiem, gdyż przy niskich cenach certyfikatów CO2 jest ono gospodarczo mało atrakcyjne a przy tym może być krytykowany z powodu możliwych efektów wzrostu cen produktów spożywczych.

Aktualny rozwój sytuacji w związku z „wojną handlową“ dodatkowo zagraża cenom EUA

Koalicja 29 pozaeuropejskich państw- wśród nich Chiny, Rosja i USA- zawarły na koniec lutego 2012 podczas spotkania w Moskwie porozumienie, na podstawie którego chcą wystąpić przeciwko wprowadzeniu ruchu powietrznego do handlu emisjami UE. Rosja na przykład zagroziła, że ograniczone zostaną przeloty samolotów europejskich linii lotniczych nad Syberią lub też, że zostaną wprowadzone wysokie opłaty za przelot. Również zapowiedź rządu Chin o wycofaniu zamówienia 45 samolotów Airbus o wartości wielu miliardów Euro nadal rozgrzewa do „wojny handlowej”.

W sytuacji, jeśli UE ulegnie mocno nasilającemu się naciskowi, który wywierany jest przez pozaeuropejskie spółki lotnicze w celu wyłączenia ich z handlu emisjami, może dojść do dalszego zduśniania poziomu cen CO2. W momencie wyłączenia tych spółek z handlu emisjami spadnie bowiem o wiele milionów popyt na EUA, które w takiej sytuacji nie będą potrzebne. Analitycy banku Société Générale w swoim najświeższym raporcie rynkowym doszli do wniosku, że w rezultacie oznaczałoby to spadek ceny o 1-2 Euro.

Sytuacja ta zmierza do osiągnięcia apogeum i domaga się szybkiego podjęcia decyzji, jako że obie strony w coraz szybszym tempie ulegają presji czasu: UE w obecnym położeniu koniunkturalnym nie chce pozwolić na straty handlowe, a Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO, aby nie stracić twarzy, musiałaby jak najszybciej wykopać spod ziemi jakąś alternatywę dla ochrony klimatu, jeśli w dalszym ciągu odrzucać będzie włączenie do handlu emisjami swoich pozaeuropejskich członków.

Jeśli UE w najbliższych miesiącach będzie chciała/musiła pójść na kompromis- np. poprzez przesunięcie w czasie wprowadzenia handlu emisjami dla wszystkich pozaeuropejskich linii lotniczych, to podanie tego do publicznej wiadomości spowoduje natychmiast dalszy spadek ceny o 1-2 Euro. Prawdopodobieństwo takiego rozwoju sytuacji jest bardzo wysokie. Z reguły w naszej ekonomii było tak, że interesy gospodarcze wyprzedzały ochronę środowiska zwłaszcza jeśli związane to jest z lokalnym przemysłem lotniczym a w szczególności gdy to dotyczy Airbus.

Handel emisjami CO2 w Polsce

5. nieodpłatne seminarium, wspierane przez UE

Również w roku 2012 polscy przedsiębiorcy otrzymają od UE pierwszorzędą szansę, aby uzyskać zarówno kupieckie, jak i techniczne informacje związane z tematyką handlu emisjami. Dokładnie przed rozpoczęciem letnich wakacji odbędzie się w **Berlinie (Niemcy)**, częściowo dotowane seminarium, podczas którego przedsiębiorcom zostaną przedstawione w języku polskim różne, aktualne tematy związane z europejskim handlem emisjami CO2.

Seminarium to jest dla operatorów małych i średnich instalacji oraz dla klientów Emissionshändler.com® bezpłatne (pozostałe szczegóły w zaproszeniu z początkiem maja 2012). Nocleg w hotelu będzie dotowany, wyżywienie i napoje również, koszty dojazdu będą częściowo dotowane.

2- dniowe seminarium zorganizowane przez Emissionshändler.com® zawiera również, dla zainteresowanych uczestników, program wieczorny statkiem po Berlinie z muzyką i tańcami.

Seminarium ma na celu przekazanie pracownikom polskich instalacji i operatorom statków powietrznych podlegających obowiązkowemu handlowi emisjami informacji dotyczących trzeciego okresu rozliczeniowego 2013-2020, w szczególności dotyczących składania w lecie 2012 planów monitorowania/koncepcji monitoringu.

Miejsce i data seminarium:

14.06.2012, 12:30h do 15.06.2012, 15:30h, Berlin, DE

Informacja i rejestracja możliwa od maja 2012.

Disclaimer

GEMB mbH nie ponosi ani wyraźnej, ani milczącej odpowiedzialności za dokładność oraz kompletność zamieszczonych informacji, jak również ich przydatności do konkretnych celów.

List dotyczący emisji wydany jest na stronie www.handel-emisjami.pl przez GEMB mbH i służy wyłącznie celom informacyjnym. Informacje w nim zawarte nie podlegają gwarancji ze względu na ich dokładność oraz kompletność. Decyzje kupna lub sprzedaży podjęte na podstawie zawartych w liście informacji zawarte są przez przedsiębiorcę dobrowolnie oraz bez oddziaływania osób trzecich.

Emissionshändler.com®

Członek Austriackiej Gieldy Energetycznej EXAA
częściowy udziałowiec APX(Amsterdam Power Exchange)
z EEX Leipzig (Europen Energy Exchange)
z Zarządem Niemieckiego Związku Handlu Emisjami
i Ochrony Klimatu 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