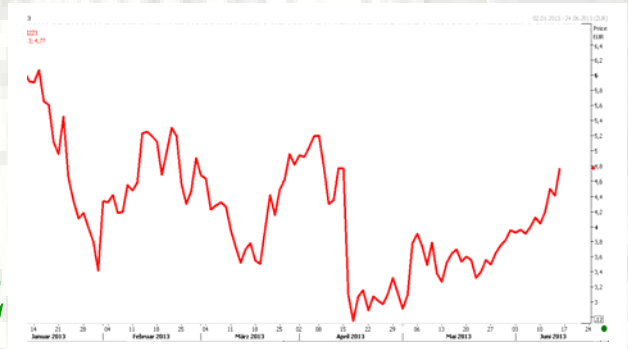




- Zakupimy dla Państwa CO2 na giełdzie
- Sprzedamy Państwa CO2 na giełdzie
- Doradzimy przy zawieraniu umów Forward
- Dokonamy dla Państwa wymiany EUA/CER; CER/CER
- Zarządzamy certyfikatami EUA i CER



DEC13 01.01.2013 bis 14.06.2013 Quelle: ECX London

## 2013-04 News-emisje CO2

### Praktische Informationen zum Emissionshandel

Ausgabe vom 17.06.2013

## Neue EUA-Preisblase durch Finanzjongleure entstanden – Luftverkehr wird den Zertifikatepreis nicht stützen können

Es ist eigentlich kaum zu glauben, wie sich die Zockerei rund um den EUA-Preis und das Backloading derzeit fast deckungsgleich nach 4 nur Monaten wiederholt.

Konnte man schon im Zeitraum Februar bis Mitte April 2013 beobachten, wie sich im Vorfeld einer zu erwartenden positiven Entscheidung des Umweltausschusses und des EU-Parlamentes zum Backloading die Preise mit höchsten Volatilitäten bewegten, so scheint sich dies nun fast exakt zu wiederholen.

Aktuell ist zu beobachten, wie sich ein EUA-Preis von 4,90 Euro/t (Handelsbeginn 17.06.2013) der 5-Euro-Marke nähert, ohne das sich fundamental irgendetwas an den bestehenden Übermengen im System geändert hätte. Festzustellen ist, dass sich im Vorfeld der Entscheidung des Umweltausschusses am 19. Juni nach Meinung von Emissionshändler.com® ein völlig überkaufter Markt zeigt, der - wie schon Mitte Februar 2013 – noch im Juni 2013 höhere Verluste erleiden wird. Ausgehend von einer schlussendlich positiven Backloadingentscheidung in der ersten Juliwoche im EU-Parlament, wird sich das Preisniveau mittelfristig bei 3,50 bis 4 Euro einpendeln, im Falle der Ablehnung bei 2 Euro.

Zu diesen Preis-Aussichten, zur EUA-Spekulationsblase und zu den aktuellen Entwicklungen des Emissionshandels im Luftverkehr nach der IATA-Jahrestagung in Kapstadt berichtet unser **News-emisje 04-2013**.

### Die Historie des Backloadings

Seit Mitte November 2012 hatte sich der EUA-Preis von ehemals 9,47 Euro/t bis Ende Januar 2013 auf 3,42 Euro/t dezimiert.

Hauptgrund war die Erkenntnis, dass das EU-Emissionshandelssystem über einen Überbestand von mehr als 2 Milliarden EUA verfügt und dass die Versteigerungen von EUA der 3. Handelsperiode 2013-2020 begannen.



Vorläufiger Tiefpunkt am 31.01.2013 mit 3,42 Euro/t

Nachdem am 31.01.2013 der Preis auf den neuen Tiefpunkt von 3,42 Euro/t gesunken war, kamen erste Hinweise auf, dass die Verschiebung von EUA-Auktionen, die in den Jahren 2014-2016 geplant waren, in die Jahre 2018-2020 vorgenommen werden sollten (Backloading).

Daraufhin begann für die Marktteilnehmer Hoffnung aufzukeimen, dass diese Verschiebung den Preis stützen könnte, obwohl bei dieser Art der Preisstützung keinerlei Zertifikate das System verlassen würden.

Der Preis begann wieder auf über 4,30 Euro/t zu steigen und erreichte im weiteren Verlauf ein merkwürdig



hohes Niveau von 5,25 Euro/t, welches nur durch spekulative Käufe zu erklären war.

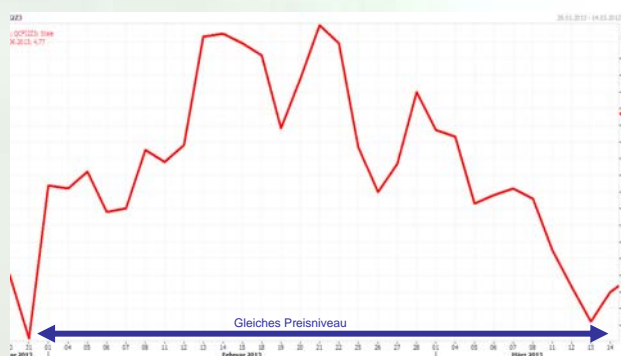


*Nach Hoffnung auf Backloading: Steigende Preise*

Als dann am 19.02.2013 durch den Umweltausschuss des EU-Parlamentes eine positive Vorentscheidung fiel, stieg zunächst der Preis noch einmal kurz auf 5,30 Euro/t an, bevor er in den darauffolgenden Tagen ständig abfiel.

Man konnte davon ausgehen, dass die üblichen Finanzjongleure ihre zuvor billig eingekauften Zertifikate mehr oder weniger rasch wieder abstießen und damit Kasse machten.

Erst in der zweiten Märzwoche fing sich der EUA-Preis auf seinem Weg nach unten, der ihn bis auf 3,51 Euro/t am 19.03.2013 führte.



*Am 31.01.2013 und am 19.03.2013 fast gleiches Preisniveau*

Beim Anblick vorgenannter Preiskurve fragt man sich unwillkürlich wie es sein kann, dass ein erwartetes positives Ereignis (Zustimmung des EU-Parlamentes) den Preis auf ein Niveau von 3,51 Euro/t hinunterdrückt, welches bereits 10 Wochen zuvor am 31.01.2013 erreicht war, ohne dass es einen positiven Ausblick gab.

Die Antwort schien einfach: Trotz vermeintlich positiver Aussichten kamen immer mehr Zertifikate aus Auktionen auf den Markt die kaum noch Abnehmer fanden.

Ab dem 20.03.2013 fing dann im Vorfeld der vermeintlich finalen Backloadingentscheidung (die am 16.04.2013 fallen sollte) der Preis an zu steigen. Offensichtlich war es so, dass immer mehr Spekulanten in den Ring stiegen, die im Vorfeld der finalen



Abstimmung zum 16.04.2013 den Preis wieder auf eine Höhe von 5,20 Euro/t trieben.

*5,20 Euro/t als spekulativer Höhepunkt am 08.04.2013*

Dann kam das, was kaum ein Marktteilnehmer am 16.04.2013 erwartete hatte. Das EU-Parlament lehnte das Backloading mit knapper Mehrheit ab. Da die Sitzung und die Auszahlung der Stimmen in der Mittagszeit live im Internet übertragen wurden, fielen nur Sekunden später die Preise an den Börsen bis auf 2,63 Euro/t ab.

Am Nachmittag erholte sich der DEC13 dann noch auf 3,08 Euro/t. An nächsten Tag ging es noch einmal bis auf 2,38 Euro/t hinunter, ehe der Schlusskurs bei 2,75 Euro/t festgestellt wurde.



*Vom 08.04.2013 bis 17.04.2013 Verlust von über 50%*

Das Nein der Parlamentarier zeigte, dass der EUA-Preis ohne eine positive Backloading Entscheidung bei rund 2,20-2,70 Euro/t liegen würde.

**Das Backloading nimmt einen zweiten Anlauf**

Nachdem nun nach dem 16.04.2013 durch verschiedene Initiativen einzelner Interessengruppen und durch die

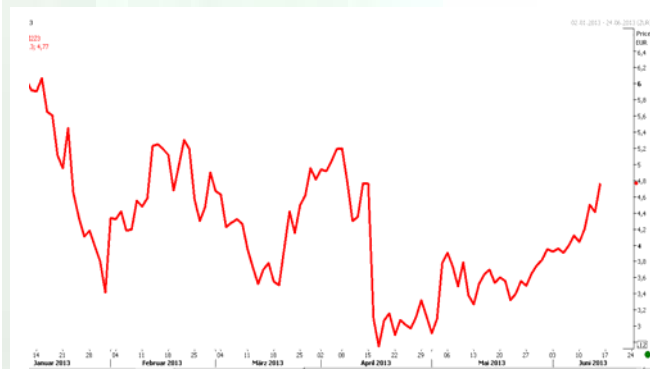




Parlamentarier selbst die Idee des Backloadings wiederbelebt wurde, fing der EUA-Preis wieder an zu steigen.

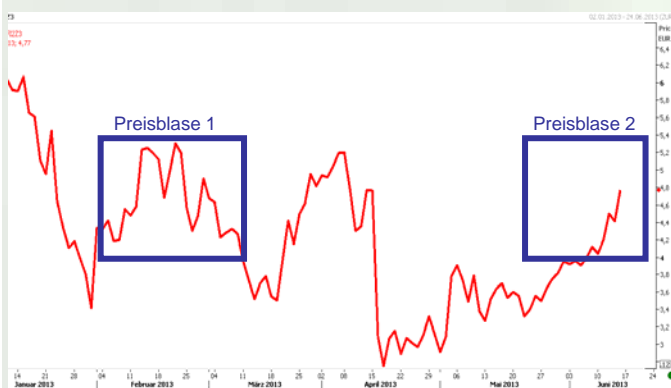
Man kann davon ausgehen, dass die Stromversorger erkannten, dass auf einem solch niedrigen Preisniveau von rund 3 Euro/t ein überdurchschnittlicher Zukauf von Zertifikaten nicht falsch sein kann.

Hinzugekommen ist offensichtlich auch, das durch die historisch niedrigen Strompreise, die die Versorger für 2014-2016 verkraften müssen, eine Absicherung gegen weitere Niedrigpreise erfolgte. So scheint es, dass die Stromproduzenten bereits in einem höheren Maße angefangen haben Kontrakte für 2015 und 2016 zu verkaufen um einen weiteren Preisverfall bei Strom zuvorzukommen. Dies zieht natürlich auch einen frühzeitigen Einkauf der für die Produktion benötigten CO<sub>2</sub>-Zertifikate nach sich.



*Frühzeitige Nachfrage nach EUA durch Stromversorger und Spekulanten lassen erneute Preis-Blase ab 4 Euro/t entstehen*

Als das die Spekulanten erkannten, sprangen sie auf den fahrenden Zug auf und kauften ebenfalls EUA ein, um diese dann später mit Gewinn zu verkaufen. So pushte sich der EUA-Preis bis zum 17.06.2013 auf ein Zwischenhoch von 4,90 Euro/t, ohne dass eine positive, endgültige Entscheidung gefallen wäre. Damit ist eine neue Preisblase entstanden, fast exakt eine Kopie der Blase wenige Monate zuvor.



*Preisblase 2 wiederholt sich wie schon in 02/03-2013*

Am 19.06.2013 gegen Mittag wird dann mit hoher Wahrscheinlichkeit erneut die Luft aus der Blase gelassen und der Preis wird sich zurückbilden.

Da diesmal aber die finale Entscheidung zum Backloading schon wenig später in der ersten Juliwoche im Parlament fällt, wird es rascher als im Frühjahr zuvor eine Korrektur des gesamten Preisniveaus geben.

Man wird sehen, das sich in jedem Falle der Preis zurückbildet. Im Falle der (zu erwartenden) positiven Entscheidung mittelfristig auf einen Wert der zwischen 3,20 und 3,80 Euro liegen wird. Dies vor allem, da sich die Stromversorger überproportional schon mit Zertifikaten eingedeckt haben und die große Mehrheit der Industriebetreiber nach wie vor auf Überschüssen sitzt.

Sollte es allerdings wiederum eine negative Überraschung geben und diesmal das Backloading endgültig abgelehnt werden, dann wird es nach Meinung von Emissionshändler.com® einen Preissturz geben, der wahrscheinlich die Marke von 2 Euro testen wird.

### Der EUA-Preis und die aktuelle Lage im europäischen Luftverkehr

Die neueste Entwicklung bei den Luftfahrzeugbetreibern wird dem EUA-Preis keine neuen Impulse geben können. Auf der Anfang Juni 2013 in Kapstadt stattgefundenen Versammlung der IATA (International Air Transport Association) wurde zwar ein Vorschlag gemacht, der die Emissionen ab 2020 begrenzen soll, jedoch wird dieser Plan nach Meinung von Emissionshändler.com® keine positiven Auswirkungen auf einen steigenden EUA-Preis bis 2020 haben.

### Rückblick auf die Entwicklung im ETS bei Luftfahrzeugbetreibern

Um die aktuellen Entwicklungen im Europäischen Emissionshandel beim Luftverkehr näher beleuchten zu können, sollte man noch einmal kurz zusammenfassen, was die wesentlichen Entwicklungen in den letzten 8 Monaten waren.

Nachdem sich große und relevante Luftfahrzeugnationen wie USA, China, Indien und Russland gegen die Einbeziehung ihres Luftfahrzeugverkehrs in den europäischen Emissionshandel ETS gestellt hatten und massiv mit Sanktionen und einem Wirtschaftskrieg gedroht hatten, wurde durch die EU-Kommission die Pflicht zur uneingeschränkten Teilnahme durch eine Ausnahmeregelung zunächst ausgesetzt.

Die entsprechende Ausnahmeregelung „Stop the Clock“ die im November 2012 eingeführt worden war hatte das



Ziel, dass die ICAO (International Civil Aviation Organization) bis zu ihrer nächsten Jahrestagung im November 2013 ein alternatives Programm für ihre Mitglieder entwickelt, welches in der Lage ist das Klima genauso zu schützen, wie es das EU-ETS für Luftfahrzeugbetreiber getan hätte. Bis zu diesem Beschluss eines geeigneten Programms im November 2013 mussten dann Luftfahrzeugbetreiber im Frühjahr 2013 zwischen zwei Varianten wählen:

- In der Variante a) bezieht sich die kostenlose Zuteilung und das Berichtswesen nunmehr nur auf die rein innerhalb der EU stattfindenden Flüge. In diesem Falle waren zuvor erhaltene Zertifikate zu einem Teil zurückzugeben
- In der Variante b) wird das bisherige System beibehalten und es wird nach wie vor für alle Flüge von außerhalb der EU in die EU (und umgekehrt) Bericht erstattet und kostenlose Zertifikate zugeteilt.

Diese Information, für welche der beiden Varianten man sich entscheidet, sollte den jeweiligen Behörden mitgeteilt werden und der jährliche Emissionsbericht entsprechend aufgebaut werden.

Es war abzusehen, dass bei entsprechend kurz gesetzten Fristen einiges danebengehen würde und nicht alle Luftfahrzeugbetreiber die Rückgabe von zuviel erhaltenen Zertifikaten (bei Variante a) zum 27.05.2013 und den allgemeinen Rückgabetermin zum 30.04.2013 schaffen würden.

Es kam dann so, dass einige Luftfahrzeugbetreiber die Eröffnung ihres AOHA-Kontos (EU-Registerkonto für Luftfahrzeugbetreiber) sowie den Kauf der CO<sub>2</sub>-Zertifikate bis zur letzten Minute hinausgezögerten und den Termin 30.04.2013 verpassten. Diese Betreiber konnten dann ab dem folgenden Tag keine Zertifikate mehr an die Behörden zurückgeben und müssen nun mit Sanktionen rechnen.

Auch die zweite Frist zur Rückgabe der Zertifikate für diejenigen, die am „Stop-The-Clock“-Prozess zum 27. Mai teilgenommen haben, wurde oftmals nicht eingehalten. Dies lag auch daran, dass zuvor ein Vertrauenskonto für die Rückgabe der zuviel erhaltenen Zertifikate eingerichtet werden musste, was von einigen Luftfahrzeugbetreiber terminlich schlicht unterschätzt wurde,

### **Korrekturmaßnahmen und Sanktionen für Betreiber (Stationär und Luft)**

Im Falle, dass ein Betreiber die Frist vom 30. April für seine ausgestoßenen Emissionen in 2012 nicht einhalten konnte, bleibt die Verpflichtung die Zertifikate

zurückzugeben natürlich erhalten und wird auf das Jahr 2013 addiert. Die entsprechenden „2012-er“ Zertifikate (EUAs und aEUAs), die sich derzeit in den Konten der jeweiligen Betreiber befinden, können aber nicht länger genutzt werden und werden ab dem 01.07.2013 in EUA der Phase 2013-2020 automatisch umgewandelt. Danach soll es möglich sein, dass Luftfahrzeugbetreiber und auch Betreiber stationärer Anlagen ihre verspätete Rückgabe durchführen können (Sanktionen bleiben davon ungerührt).

#### **Infobox**

##### **Bezeichnung der neuen EUA verwirrend**

*Von vielen Betreibern noch unbemerkt hat am 22.05.2013 eine Softwareänderung des CO<sub>2</sub>-Registers stattgefunden. Die momentan aktuelle Version 5.4.2#2103 hat im Menüpunkt Kontostand bzw. bei der Übertragung von Berechtigungen eine neue Spalte eingefügt. Diese neue Spalte, die mit „Verpflichtungsperiode“ überschrieben ist, lässt zum Beispiel erkennen, ob ein Betreiber alte oder schon neue EUA Zertifikate in seinem Konto hält.*

*Diese Funktion wird ab Mitte Juli 2013, wenn die alten EUA in neue EUA automatisch umgetauscht worden sind, sicherlich eher unbedeutend sein, was die EUA betrifft.*

*Problematisch aus Sicht von Emissionshändler.com® ist jedoch, dass die EU-Registerbehörde damit den alten EUA und aEUA die Bezeichnung „1“ gegeben hat und den neuen EUA die Bezeichnung „2“ gegeben hat. Begründet wird dies damit, dass die alten EUA (bei der deutschen DEHSt auch EB / Emissionsberechtigungen genannt) aus der Verpflichtungsperiode 1 stammen und die neuen EUA aus der Verpflichtungsperiode 2 stammen. Damit entfernt man sich plötzlich von der Bezeichnung, die die meisten Marktteilnehmer bisher verwendet hatten. Für diese waren die alten EUA, EUA-Zertifikate der 2. Handelsperiode (weil die „Probepériode“ 2005-2007 bisher mitgezählt wurde).*

*Weil die EU nun offensichtlich die Periode 2008-2012 als 1. Periode bezeichnet und damit die „Probepériode“ endgültig negiert, werden nun also die neuen EUA als EUA2 bezeichnet die in der 2. Handelsperiode 2013-2020 gelten und die EUA3 erst ab 2020 kommen. Damit ist aus Sicht von Emissionshändler.com® auch klar, dass die Bezeichnung EUA2, die in den vergangenen 5 Jahren oftmals auch in Artikeln und Analysen verwendet wurde, im Nachhinein falsch war. Das hätte man sicherlich intelligenter regeln können!*

Die Luftfahrzeugbetreiber die den Termin 27.05.2013 verpassten, trifft es jedoch um einiges härter. Hier ist gesetzlich geregelt, dass man sich damit automatisch für die Variante b) entschieden hat (Beibehaltung der vollen Emissionshandlungspflicht). Dadurch tritt der Effekt ein, dass die Rückgabemenge zum 30.04.2013 zu niedrig gewesen sein wird, welches dann auch die volle Sanktion nach sich ziehen wird. Ob Sanktionen





letztendlich verhängt werden, wird dann von Fall zu Fall in Gesprächen und Verhandlungen mit den nationalen Aufsichtsbehörden zu klären sein.

Hier kann man Betreibern aus dem stationären Bereich und dem Bereich der Luftfahrt nur empfehlen, sich auf IT-Probleme des EU-Registers zu beziehen, die sich am 30.04.2013 nachmittags ergaben. Resultierend aus einer möglichen Überbelastung des Systems war es Betreiber hier nur schwermöglich, eine ordnungsgemäße Rückgabe durchzuführen.

Unabhängig davon bleibt als Argument nach wie vor der gesetzlich vorgesehene Umstand der „höheren Gewalt“ bestehen, auf den sich ein Betreiber bei vorliegen entsprechender Gründe berufen kann.

Allerdings wird es gerade bei Luftfahrzeugbetreiber diesmal so sein, dass diese einer Sanktionierung dadurch auch entgehen könnten, weil in bilateralen Verhandlungen mit den nationalen Behörden die rechtliche Umsetzung der „Stop the Clock“ Gesetzgebung und die damit verbundene 4-wöchige Entscheidungsfrist - Option a) oder b) - eine aufschiebenden Wirkung hätte haben müssen.

### **Die IATA Tagung in Südafrika schlägt ein neutrales CO<sub>2</sub>-Wachstum „CNG2020“ vor**

In Kapstadt verabschiedet die IATA (International Air Transport Association) auf ihrer 69ten Generalversammlung vom 2.-4.6.2013 ein Abkommen zum CO<sub>2</sub> neutralen Wachstum des Luftverkehrs ab 2020 (Carbon Neutral Growth 2020 / CNG2020).

Wie schon zuvor beschrieben, galt bis November 2012 die Regelung, dass Fluggesellschaften über alle Flüge in und innerhalb des europäischen Luftraumes zu berichten haben und dafür erstmals auch Emissionsrechte (EUA, aEUA, CER, ERU) abgeben mussten. Im November letzten Jahres beschloss die EU dann die zuvor beschriebene optionale Ausnahmeregelung „Stop the Clock“. Grund für die Entscheidung damals war, dass es im November 2012 so aussah, als ob ICAO (International Civil Aviation Organization) nah an einer globalen Emissionsvereinbarung war, die von allen Heimatstaaten der Fluggesellschaften mitgetragen worden wäre. Zwischenzeitlich schien es denn auch, dass die Ausformulierung einer einvernehmlichen ICAO-Lösung zur Eindämmung der Emissionen des Flugverkehrs wieder in weite Ferne gerückt wäre. Zu viele unterschiedliche Ansätze gab es auf der Suche nach einem Markt basierendem System (MBM). Daraufhin wurden die Bemühungen intensiviert, um auf der IATA Tagung im Juni 2013 in Südafrika einen gemeinsamen Vorschlag zu präsentieren.

Die dort nun vorgeschlagene Variante eines MBM sieht vor, dass ein neutrales CO<sub>2</sub>-Wachstum des Luftverkehrs ab 2020 stattfindet, welches trotz eines ständig steigenden Luftverkehrsaufkommens umgesetzt werden soll.

Dieser Vorschlag beinhaltet folgende zwei Kernelemente für die Mitgliedsstaaten der Fluggesellschaften:

- Aufbau eines Systems zur Marktpreis Steuerung der Emissionsrechte des Luftverkehrs (z.B. ein ETS)
- Einbeziehung des MBM-Systems als Bestandteil eines Maßnahmen-Paketes zur Erreichung des Zieles CNG2020

### **Die Grundprinzipien der ICAO Lösung und die sich daraus ergebenden Aufgaben**

Es werden im Zeitraum 2018-2020 Benchmarks erstellt, die die durchschnittlichen jährlichen Gesamtemissionen berücksichtigen. Darüber hinaus werden Rückstellungen und Anpassungen für Early Movers berücksichtigt, sowie die Problematik neuer Marktteilnehmer und schnell wachsende Fluggesellschaften einbezogen.

Weiterhin wird ein gerechter Ausgleich für einzelne Fluggesellschaften gefunden werden müssen, bei denen besondere Umstände vorliegen, wie z. B. ein "Emissionen Share"-Element, welches den Anteil der Fluggesellschaft an dem Anteil der gesamten Industrie-Emissionen des Staates berücksichtigt. Aber auch ein Post-2020 Wachstums-Element ist vorgesehen, welches ein überproportionales Wachstum nach 2020 regelt, sofern die Benchmark-Emissionen eingehalten werden

Zu den vereinbarenden Pflichten werden auch eine Berichterstattung und eine Überprüfung der Kohlendioxid-Emissionen gehören, die auf einem weltweiten Standard basiert, der von der ICAO noch entwickelt wird. Das Berichterstattungssystem soll einfach sein und zudem skalierbar auf die Größe und die Komplexität des Betreibers anpassbar sein. Um dann die Wirkungsweise des System kontrollieren zu können, soll ein periodischer Zyklus festgelegt werden, in dem einzelnen Elemente und Parameter des CNG2020 gegebenenfalls revidiert werden.

### **Fazit zu CNG2020 Initiative und zur Auswirkung auf einen EUA-Preis**

Die sich abzeichnende Lösung, ein CO<sub>2</sub>-Wachstum der Luftfahrt erst ab 2020 zu begrenzen hat für die Umwelt in der Gegenwart und bis zum Jahre 2020 keinerlei bindenden Effekt. Schon gar nicht werden dadurch mehr EUA-Zertifikate durch Luftfahrzeugbetreiber im ETS benötigt. Ganz im Gegenteil: Sollte die EU-Kommission diesem Vorschlag uneingeschränkt folgen,



dann würde sogar die jetzigen innereuropäischen Flüge außereuropäischer Luftfahrzeugbetreiber aus dem Emissionshandel wieder wegfallen. Ein weiterer Rückgang der Nachfrage an EUA wäre die Folge, der ansonsten die nicht ausreichende aEUA-Ausgabe gestützt hätte.

Andererseits ist zu erkennen, dass die Resolution der IATA früh genug gekommen ist, um den Mitgliedsstaaten, die im Rahmen der ICAO Vollversammlung im Herbst 2013 zusammenkommen, eine deutliche Richtung aufzuzeigen, wozu sich die Luftfahrtindustrie (vertreten durch IATA) verpflichtet hat. So gesehen ist die Resolution ein Versuch ein vollständiges Scheitern der ICAO und damit ein Zurückspringen der EU zum einem vollständigen EU-Emissionshandelssystem für Fluggesellschaften, abzuwenden.

Es bleibt also abzuwarten, ob die EU-Kommission dieses Zeichen anerkennt und den Emissionshandel für einen längeren Zeitraum als nur für das Jahr 2012 für innereuropäische Flüge gelten lässt. Dies hätte dann zur Folge, dass sich am jetzigen EUA-Bedarf der Luftfahrzeugbetreiber nichts ändert, und das sich zumindest deswegen das Preisniveau der EUA nicht ändert.

### Disclaimer

Dieser News-emisje wird von [www.handel-emisjami.pl](http://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.

Alle hier gezeigten Preiskurven basieren auf Daten der ICE-London, generiert aus einem Reuters-Informationssystem.

### Emissionshaendler.com®

Verantwortlich für den Inhalt: Michael Kroehnert

GEMB mbH, Helmholtzstraße 2-9, Deutschland -10587 Berlin

Telefon: +49 30 – 897 25 954, Telefon: +49 30 – 398 8721-31

Telefax: +49 30 – 398 8721-29

HRB 101917 Amtsgericht Berlin Charlottenburg, USt-ID-Nr. DE249072517

Web: [www.emissionshaendler.com](http://www.emissionshaendler.com), [www.handel-emisjami.pl](http://www.handel-emisjami.pl)

Mail: [nielepiec@handel-emisjami.pl](mailto:nielepiec@handel-emisjami.pl), [info@emissionshaendler.com](mailto:info@emissionshaendler.com)