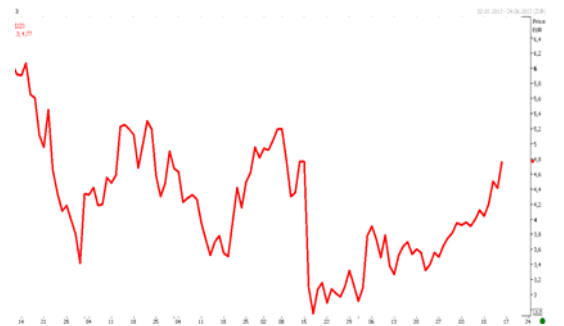




- Zakupimy dla Państwa CO2 na giełdzie
- Sprzedamy Państwa CO2 na giełdzie
- Doradzimy przy zawieraniu umów Forward
- Dokonamy dla Państwa wymiany EUA/CER; CER/CER
- Zarządzamy certyfikatami EUA i CER



DEC13 01.01.2013-17.06.2013

źródło: EXC London

2013-04 News-emisje CO2

Informacje z praktyki w handlu emisjami

Wydanie z 17.06.2013

Nowa bańka cenowa EUA dzięki zonglerom finansowym - Ruch powietrzny nie wesprze cen certyfikatów

Aż trudno uwierzyć, jak bardzo hazard związany z cenami EUA oraz Backloading sprzed 4 miesięcy jest identyczny z aktualną sytuacją.

Już w okresie od lutego do kwietnia 2013 można było zauważyć, jak przewidywana pozytywna decyzja Komisji Ochrony Środowiska oraz Parlamentu Europejskiego związana z Backloading wpłynęła na zmiwność cen EUA, a teraz sytuacja wydaje się dokładnie powtarzać. Obecnie można zauważyć, jak mimo braku fundamentalnych zmian związanych z występującym w systemie nadmiarem certyfikatów, cena EUA wynosząca 4,90 Euro/t (rozpoczęcie handlu 17.06.2013) zbliża się do granicy 5 Euro. Stwierdzić należy, że przed podjęciem decyzji przez Komisję Ochrony Środowiska w dniu 19 czerwca, na rynku ma miejsce sytuacja, w której popyt znacznie przewyższał podaż, co zdaniem Emissions-händler.com® spowoduje, że rynek- podobnie, jak miało to już miejsce w połowie lutego- jeszcze w czerwcu 2013 poniesie straty i że będą one wyższe, niż wtedy. Przyjmując, że ostateczna decyzja Parlamentu UE w pierwszym tygodniu lipca dotycząca Backloading będzie pozytywna, średniokresowy poziom cen będzie oscylował w przedziale 3,50 do 4,00 Euro, w przypadku odrzucenia Backloading 2 Euro.

O perspektywach cenowych, bańce spekulacyjnej EUA oraz o aktualnościach związanych z handlem emisjami dla ruchu powietrznego po corocznym zgromadzeniu IATA w Kapsztadzie piszemy w naszym [News-emisje 04-2013](#)

Historia Backloading

Od połowy listopada 2012 do końca stycznia 2013 cena EUA spadła z 9,47 Euro/t do 3,42 Euro/t. Głównym

powodem takiej sytuacji było stwierdzenie, że nadmiar certyfikatów w systemie handlu emisjami UE wynosi ponad 2 miliardy EUA, oraz że rozpoczęły się aukcje EUA dla 3 okresu rozliczeniowego.



Dotychezasowa najniższa cena 3,42 Euro/ w dniu 31.01.2013t

Po tym jak cena EUA spadła i w dniu 31.01.2013 wynosiła 3,42 Euro/t, zaczęły napływać pierwsze sygnały o tym, że aukcje EUA planowane na lata 2014-2016 mają zostać przesunięte na lata 2018- 2020 (Backloading).

W uczestnikach rynku wzbudziło to nadzieję, że przesunięcie w czasie może stanowić wsparcie dla cen niezależnie od tego, że taki rodzaj wsparcia cenowego nie jest spowodowany opuszczeniem systemu przez jakiegokolwiek certyfikaty.

Cena zaczęła ponownie wzrastać do ponad 4,30 Euro/t oraz w swoim dalszym przebiegu osiągnęła podejrzaną wysokość 5,25 Euro/t, co wyjaśnić można jedynie zakupami o charakterze spekulacyjnym.

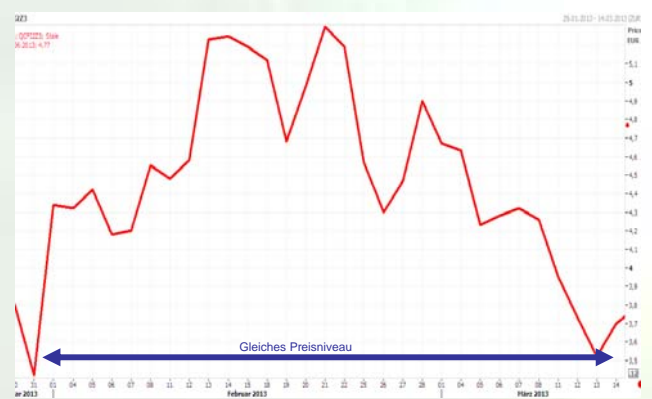


Rosnące ceny spowodowane nadzieją na Backloading

Po tym, jak 19.02.2013 Komisja Ochrony Środowiska Parlamentu UE podjęła pozytywną decyzję wstępną, cena najpierw na krótko wzrosła do 5,30 Euro/t, a następnie zaczęła systematycznie spadać.

Można wyjść z założenia, że zwykli żonglerzy finansowi chcieli zarobić poprzez szybką sprzedaż uprzednio zakupionych, tanich certyfikatów.

Dopiero w drugim tygodniu marca cena EUA w swojej tendencji spadkowej zaczęła się zatrzymywać i osiągnęła 19.03.2013 poziom 3,51 Euro/t.

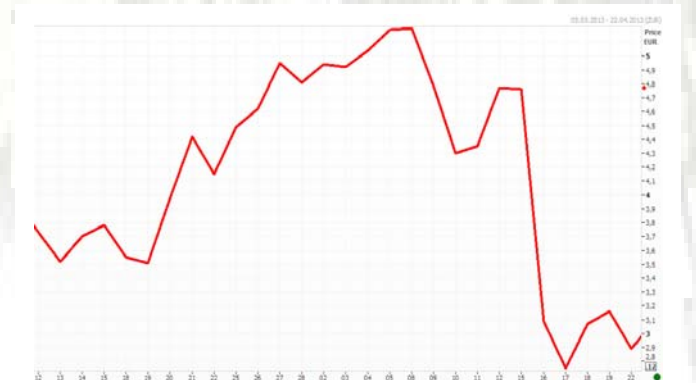


31.01.2013 i 19.03.2013 poziom cen prawie jednakowy

Spoglądając na powyższe wykresy cen mimowolnie zadajemy sobie pytanie jak to jest możliwe, że oczekiwane pozytywne wydarzenie (aprobata Parlamentu UE) zdławia cenę do poziomu 3,51 Euro/t, który to poziom został już osiągnięty 10 tygodni wcześniej w dniu 31.01.2013, kiedy to jeszcze nie było pozytywnych widoków. Odpowiedź wydaje się prosta: pomimo oczekiwanych pozytywnych perspektyw zaczęło na rynek wpływać co raz więcej certyfikatów, które nie znajdowały nabywców.

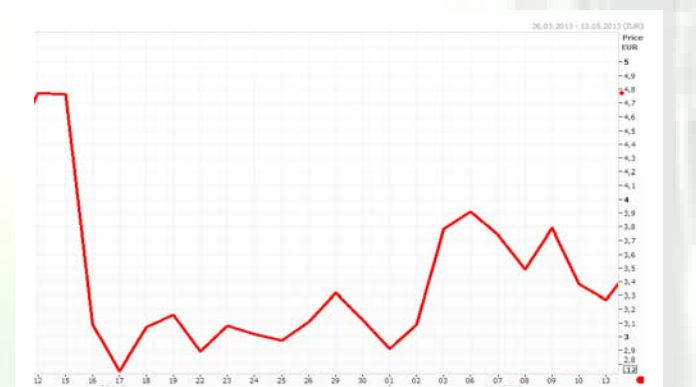
Od 20.03.2013 w oczekiwaniu na finalną decyzję odnośnie Backloading (o którym to decyzja zapasć miała w dniu 16.04.2013) cena zaczęła wzrastać.

Najprawdopodobniej na ring zaczęło wkraczać coraz więcej spekulantów, którzy w przededniu finalnego głosowania w dniu 16.04.2013, wywindowali cenę wynoszącą 5,20 Euro/t.



5,20 Euro/t spekulacyjne apogeum w dniu 08.04.2013

Później nastąpiło coś, czego prawie żaden z uczestników rynku się nie spodziewał. Parlament UE nieznaczną większością głosów odrzucił Backloading. Z racji tego, że posiedzenie oraz liczenie głosów było w czasie obiadowym przekazywane na żywo przez internet, cena na giełdach spadła w ciągu kilku sekund do 2,63 Euro/t. Po południu DEC 13 wzrósł do 3,08 Euro/t. Następnego dnia cena ponownie spadła do 2,38 Euro/t, a kurs zamknięcia wyniósł 2,75 Euro/t.



Od 08.04.2013 do 17.04.2013 strata ponad 50%

„Nie“ parlamentarzystów pokazuje, że bez pozytywnej decyzji odnośnie Backloading cena EUA wynosiła 2,20- 2,70 Euro/t.

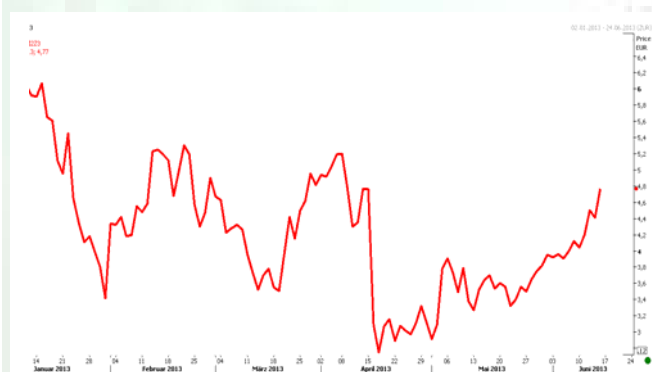
Drugie podejście do Backloading

Po tym, jak po 16.04.2013 w wyniku różnorodnych inicjatyw pojedynczych grup interesów oraz samych parlamentarzystów pomysł Backloading został zreanimowany, cena EUA zaczęła ponownie wzrastać. Można przyjąć, że dostawcy energii elektrycznej rozpoznali, że przy tak niskim poziomie cen



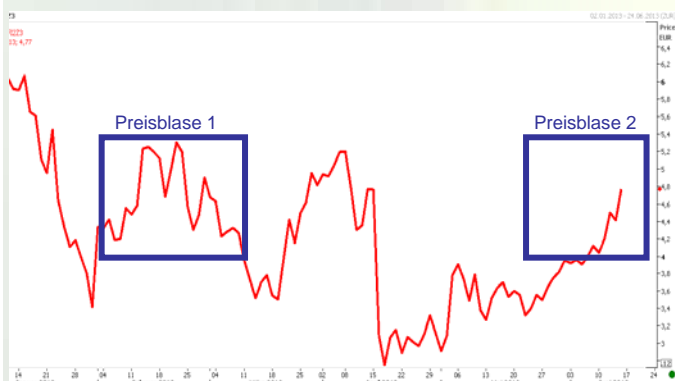
wynoszącym 3 Euro/t, ponadprzeciętny zakup certyfikatów nie może być błędem.

Dodatkowo oczywistym jest, że historycznie niskie ceny energii elektrycznej, z którymi w latach 2014-2016 będą musieli uporać się dostawcy energii spowodowało zabezpieczenie się przed dalszymi spadkami cen. Wydaje się, że producenci energii już teraz rozpoczęli, na ponad przeciętnym poziomie, sprzedaż kontraktów na lata 2015-2016 aby w ten sposób zapobiec dalszemu spadkowi ceny energii elektrycznej. Wiąże się to oczywiście z wcześniejszym zakupem potrzebnych do produkcji certyfikatów CO2



Przedwczesny popyt dostawców prądu i spekulantów na EUA powodują ponowne powstanie bańki cenowej.

Spekulanci po rozpoznaniu tego faktu wskoczyli do jadącego pociągu również dokonując zakupu EUA, aby w późniejszym terminie, z zyskiem, dokonać ich sprzedaży. W ten sposób cena EUA wzrosła, osiągając w dniu 17.06.2013 tymczasowe maximum 4,90 Euro/t, chociaż ostateczna, pozytywna decyzja jeszcze nie zapadła. W ten sposób powstała nowa bańka cenowa, stanowiąca prawie dokładną kopię bańki sprzed kilku miesięcy..



Bańka cenowa 2 powtórzy się jak w 02/03-2013

Około południa w dniu 19.06.2013 okaże się, czy powietrze z bańki po raz kolejny zostanie wypuszczone, co spowoduje powrót ceny do poprzedniego poziomu. Jako że tym razem decyzja finalna w Parlamencie odnośnie Backloading zapadnie już wkrótce, w

pierwszym tygodniu lipca, korekta całkowitego poziomu ceny nastąpi znacznie szybciej, niż miało to miejsce minionej wiosny.

W każdym razie przekonamy się, że cena spadnie. W przypadku (oczekiwanej) decyzji pozytywnej osiągnie ona w okresie średnim wartość pomiędzy 3,20 i 3,80 Euro. Nastąpi to przede wszystkim dlatego, że dostawcy energii już teraz, w ponadproporcjonalny sposób zaopatrzyli się w certyfikaty, a większość operatorów przemysłowych nadal borykać będzie się z nadwyżką.

Jeśli natomiast wystąpi negatywna niespodzianka i tym razem Backloading zostanie ostatecznie odrzucony, to zdaniem Emissionshändler.com® nastąpi taki spadek ceny, że prawdopodobnie osiągnie ona poziom 2 Euro.

Cena EUA oraz aktualna sytuacja w europejskim ruchu lotniczym

Najnowsze wydarzenia wśród operatorów statków powietrznych nie będą stanowić żadnego bodźca dla cen EUA. Na zgromadzeniu IATA (International Air Transport Association), które odbyło się na początku czerwca 2013 roku w Kapsztadzie został co prawda przedstawiony wniosek o ograniczenie emisji od roku 2020, jednak zdaniem Emissionshändler.com®, plan ten nie będzie miał pozytywnego wpływu na wzrost cen EUA do roku 2020.

Spojrzenie wstecz na rozwój ETS dla operatorów statków powietrznych

W celu bliższego zbadania obecnych wydarzeń w europejskim handlu emisjami w lotnictwie, należy pokrótce podsumować najważniejsze wydarzenia ostatnich 8 miesięcy.

Po tym, jak duże oraz mające istotny wpływ na ruch powietrzny państwa, takie jak USA, Chiny, Indie czy Rosja wypowiedziały się przeciw włączeniu ruchu powietrznego do europejskiego handlu emisjami, oraz zagroziły poważnymi sankcjami i wojną gospodarczą, decyzją Komisji UE zostały one tymczasowo wyłączone z obowiązku nieograniczonego udziału w tym handlu.

Odpowiednie postanowienia szczegółowe „Stop the Clock“, które wprowadzone zostały w listopadzie 2012 miały za zadanie przygotowanie poprzez ICAO (International Civil Aviation Organization) dla swoich członków, do momentu jej następnego corocznego zgromadzenia w listopadzie 2013, alternatywnego programu mającego na celu ochronę klimatu w taki sam sposób, jak czyni to EU-ETS dla operatorów statków powietrznych. Do momentu podjęcia decyzji odnośnie



stosownego programu w listopadzie 2013, operatorzy statków powietrznych musieli wiosną 2013 dokonać wyboru pomiędzy dwoma wariantami.

- W wariantcie a) bezpłatne przydziały oraz sprawozdawczość odnoszą się do lotów odbywających się wyłącznie na terenie UE. W tym przypadku otrzymane uprzednio certyfikaty musiały zostać po części zwrócone.
- W wariantcie b) obecny system, w którym wszystkie loty spoza UE do UE (i odwrotnie) podlegają sprawozdawczości oraz dla których wydane zostały bezpłatne certyfikaty, zostaje utrzymany.

Informacje odnośnie decyzji wyboru wariantu razem z odpowiednio przygotowanym sprawozdaniem emisyjnym należy przekazać do właściwego urzędu.

Jak można się było spodziewać, z powodu krótkich terminów nie wszystko się powiodło i niektórzy operatorzy statków powietrznych nie zdążyli zwrócić otrzymanych z nadwyżką certyfikatów (przy wyborze wariantu a) do dnia 27.05.2013 oraz dotrzymać ogólnego terminu zwrotu certyfikatów do 30.04.2013.

Doszło do tego, że niektórzy operatorzy statków powietrznych do ostatniej minuty zwlekali z otwarciem konta AOHA (konto rejestrowe UE dla operatorów statków powietrznych) oraz z zakupem certyfikatów CO₂, w wyniku czego przegapili termin 30.04.2013. Operatorzy ci, od dnia następnego po upływie terminu, nie mogą już dokonywać zwrotu certyfikatów do odpowiednich urzędów i muszą się liczyć z sankcjami.

Również drugi termin 27 maja dotyczący zwrotu certyfikatów dla tych, którzy brali udział w procesie „Stop-The-Clock“ często nie został dotrzymany. Spowodowane to było tym, że dla dokonania zwrotu nadwyżki przydziału certyfikatów należało uprzednio dokonać otwarcia konta zaufanego, czego niektórzy operatorzy pod względem terminowości po prostu nie docenili.

Działania korygujące oraz sankcje dla operatorów (instalacji stacjonarnych oraz statków powietrznych)

W przypadku, jeśli operator nie był w stanie dotrzymać terminu zwrotu certyfikatów za emisje w roku 2012 do 30 kwietnia, obowiązek zwrotu za ten rok zostanie oczywiście zachowany i dodany do roku 2013. Odpowiednie certyfikaty „2012“ (EUA i aEUA), które do tej pory znajdują się na kontach właściwych operatorów, ale nie mogą być dalej stosowane, zostaną od dnia 01.07.2013 automatycznie zamienione na certyfikaty EUA okresu 2013-2020.

Po tym okresie możliwym ma być, aby zarówno operatorzy statków powietrznych jak i instalacji stacjonarnych dokonali swoich opóźnionych zwrotów (nie zmienia to jednak sankcji).

Infobox

Określenie nowych EUA trudne do zrozumienia

Wielu operatorów jeszcze nie zauważyło, że w oprogramowaniu rejestru CO₂ w dniu 22.05.2013 zostały wprowadzone zmiany. Aktualna obecnie wersja 5.4.2#2103 ma w swoim menu punkt „stan konta“, oraz że w przypadku przeniesienia uprawnień dodana została nowa kolumna. Kolumna ta została nazwana „okres zobowiązania“ i pozwala na przykład rozpoznać, czy operator posiada na swoim koncie stare, czy też już nowe certyfikaty EUA.

Funkcja ta stanie się od połowy lipca, kiedy to stare EUA zostaną automatycznie zamienione na nowe EUA, z pewnością mało istotna.

Z punktu widzenia Emissionshändler.com® problem stanowi fakt, że Urząd Rejestrowy UE dla starych EUA oraz aEUA wprowadził określenie „1“, a dla nowych EUA określenie „2“. Uzasadnione jest to tym, że stare EUA (przez niemiecki DEHSt zwane również EB/ Emissionsberechtigungen- prawa do emisji) pochodzą z pierwszego okresu zobowiązań, a nowe EUA z drugiego okresu zobowiązań.

Tym samym oddalono się nagle od takiego określenia, jakiego do tej pory używała większość uczestników rynku. Dla nich stare certyfikaty EUA były certyfikatami EUA 2. okresu rozliczeniowego (z racji tego, że wliczony został okres próbnny 2005- 2007).

Ponieważ UE teraz najwidoczniej okres 2008- 2012 określa jako okres 1., a tym samym ostatecznie neguje „okres próbnny“, nowe certyfikaty EUA określane są jako EUA2 i obowiązują w 2. okresie handlowym 2013- 2020, a EUA 3 wprowadzone zostaną dopiero po roku 2020. Zdaniem Emissionshändler.com® tym samym staje się jasnym, że określenie EUA 2, które w ostatnich 5 latach często używane było w artykułach i analizach, było niewłaściwe. Z pewnością można to było uregulować w inteligentniejszy sposób!

Sankcje dla operatorów statków powietrznych, którzy przegapili termin 27.05.2013, jako ostateczny termin dokonania zwrotu, będą jednak znacznie bardziej dotkliwe. Jest uregulowane prawnie, że w tym przypadku automatycznie zostanie uznane dokonanie przez operatora wyboru wariantu b) (zachowanie obowiązku udziału w handlu emisjami w pełnym wymiarze). Tak więc występuje efekt zaniżonej ilości zwróconych do dnia 30.04.2013 roku certyfikatów, co pociągnie za sobą sankcje. O tym, czy sankcje ostatecznie zostaną nałożone, czy decyzje będą oddzielne dla każdego przypadku z osobna, po



przeprowadzeniu rozmów i negocjacji z krajowymi organami nadzorczymi powinno zostać ustalone.

Operatorom zarówno tym, działającym w zakresie stacjonarnym, jak i w zakresie lotnictwa można tylko polecić, aby powołały się na problemy IT w rejestrze UE, które wystąpiły po południu w dniu 30.04.2013.

Przeciążenie systemu spowodowało, że operatorzy przeprowadzić mogli z dużymi trudnościami odpowiednie transakcje zwrotu certyfikatów.

Niezależnie od tego pozostaje jeszcze jako argument przewidziana prawem sytuacja działania „siły wyższej“, na którą to operatorzy mogą się w uzasadnionych przypadkach powołać.

Jeśli chodzi o operatorów statków powietrznych ma tym razem miejsce sytuacja, że mogą oni uniknąć sankcji z racji tego, iż prowadzone dwustronne rozmowy z urzędami krajowymi oraz wprowadzenie prawa „Stop the Clock“ i związany z nim 4-tygodniowy termin na podjęcie decyzji odnośnie wyboru wariantu a) lub b) – ten precedens spowoduje przedłużenie terminu.

Posiedzenie IATA w Afryce Południowej proponuje wzrost neutralnego CO₂ „CNG2020“

IATA (International Air Transport Association) na swoim 69 generalnym posiedzeniu w Kapsztadzie w dniach od 2- 4.06.2013 reatyfikowała umowę odnośnie neutralnego wzrostu CO₂ w ruchu powietrznym od roku 2020

(Carbon Neutral Growth 2020 / CNG2020).

Jak już zostało wcześniej opisane, do listopada roku 2012 obowiązywała zasada, że linie lotnicze zobowiązane są do składania sprawozdań dotyczących wszystkich lotów do europejskiej przestrzeni powietrznej i przelotów w jej obrębie oraz, że są zobowiązane do zwrotu uprawnień do emisji (EUA, aEUA, CER, ERU). W listopadzie ubiegłego roku UE wprowadziła opcjonalne, opisane wcześniej uregulowania szczególne „Stop the Clock“.

Wtedy powodem podjęcia takiej decyzji był fakt, iż w listopadzie 2013 wyglądało na to, że ICAO (International Civil Aviation Organization) bliska była stworzenia takich przepisów globalnych dotyczących emisji, na podstawie których wszystkie państwa, w których swoje siedziby mają linie lotnicze wspólnie będą ponosić ich koszty. W międzyczasie wydawało się również, że sformułowane polubowne rozwiązanie ICAO doprowadzi do tego, iż ograniczenie emisji pochodzących z lotnictwa po raz kolejny ulegnie przesunięciu w czasie. Poszukiwaniu rynku opartego na systemie (MBM) towarzyszyło zbyt wiele różnorodnych założeń. W konsekwencji nastąpiło zintensyfikowanie działań, aby w czerwcu 2013 roku, na zgromadzeniu

ICAO w Afryce Południowej, możliwe było zaprezentowanie wspólnej propozycji.

Zawarty w tej propozycji wariant przewiduje, że od roku 2020 będzie miał miejsce wzrost neutralnego CO₂ w ruchu powietrznym, który nastąpi pomimo ciągłego wzrostu ruchu lotniczego. Propozycja ta zawiera dwa kluczowe elementy dotyczące państw- siedzib linii lotniczych:

- Utworzenie systemu umożliwiającego regulację cen rynkowych uprawnień do emisji w ruchu lotniczym (np. przez ETS)
- Włączenie systemu MBM, jako części składowej pakietu działań zmierzających do osiągnięcia celu CNG 2020

Podstawowe zasady rozwiązania ICAO oraz wynikające z nich zadania

W okresie 2018- 2020 utworzone zostaną benchmarki uwzględniające średnie, roczne emisje. Oprócz tego uwzględnione zostaną rezerwy oraz dostosowanie do Early Movers, jak również problematyka związana ze zwiększającą się liczbą członków rynku oraz szybko rozwijającymi się liniami lotniczymi.

Ponadto konieczne będzie znalezienie sprawiedliwego wyrównania dla pojedynczych linii lotniczych, dla których zachodzą szczególne okoliczności, np. element „Emissionen Share“, który uwzględni udział emisji linii lotniczych w całkowitym udziale emisji przemysłu danego kraju. Przewidziany jest również „element powzrostowy 2020“, który reguluje ponadproporcjonalny wzrost przy dotrzymaniu benchmarku emisji.

Do uzgodnionych obowiązków należeć będą również sprawozdawczość oraz weryfikacja emisji dwutlenku węgla bazującej na ogólnoświatowym standardzie, która jeszcze znajduje się w fazie przygotowań przez ICAO. System sprawozdawczości ma być prosty oraz możliwy do skalowania i dopasowania dla poszczególnych operatorów w zależności od ich wielkości oraz złożoności. W celu umożliwienia późniejszej kontroli systemu, ustanowiony ma zostać cykl, w którym elementy składowe oraz parametry CNG 2020 będą mogły być zaktualizowane.

Podsumowanie inicjatywy CNG 2020 oraz jej wpływ na cenę EUA

Pojawiające się rozwiązanie ograniczenia od roku 2020 wzrostu CO₂ w ruchu powietrznym nie doprowadzi do jakiegokolwiek wiążącego efektu dla ochrony środowiska ani teraz, ani do roku 2020. Z pewnością nie będzie miał miejsca wzrost zapotrzebowania operatorów statków powietrznych na certyfikaty EUA w



ETS. Przeciwnie: jeśli Komisja UE przyjmie tę propozycję bez żadnych ograniczeń oznaczać to będzie odejście pozaeuropejskich operatorów statków powietrznych z handlu emisjami związanymi z obecnymi przelotami w obrębie Europy. Następstwem będzie dalszy spadek popytu na EUA, który to popyt uległby wzrostowi w przypadku, gdyby EUA zastępowały niewystarczającą ilość aEUA.

Z drugiej strony zauważyć można, że rezolucja IATA nadeszła wystarczająco wcześniej, aby krajom członkowskim, które jesienią 2013 spotkają się na posiedzeniu generalnym ICAO wskazać wyraźny kierunek, do którego zobowiązał się przemysł lotniczy (reprezentowany przez IATA).

Patrząc w ten sposób rezolucja jest próbą zapobieżenia całkowitemu niepowodzeniu ICAO, a tym samym do ponownego „wskoczenia“ UE do całkowitego systemu handlu emisjami UE dla linii lotniczych.

Należy zatem odczekać, czy Komisja UE rozpozna te znaki i ustanowi handel emisjami dla lotów wewnątrz europejskich na okres czasu dłuższy, niż tylko rok 2012. Następstwem byłoby, że w zapotrzebowaniu na EUA przez operatorów statków powietrznych nic się nie zmieni, a tym samym –przynajmniej z tego powodu- nie ulegnie zmianie poziom cen EUA.

GEMB mbH nie ponosi ani wyraźnej, ani milczącej odpowiedzialności za dokładność oraz kompletność zamieszczonych informacji, jak również ich przydatności do konkretnych celów. News-emisje CO2 opublikowane na stronie www.handel-emisjami.pl przez GEMB mbH służą wyłącznie celom informacyjnym.

Informacje w nim zawarte nie podlegają gwarancji ze względu na ich dokładność oraz kompletność. Decyzje kupna lub sprzedaży wykonane na podstawie zawartych w liście informacji zawarte są przez przedsiębiorcę dobrowolnie oraz bez oddziaływania osób trzecich.

Wszystkie pokazane tutaj wykresy cen bazują na danych ICE- Londyn i zostały wygenerowane z systemu informacyjnego Reutersa.

Emissionshändler.com[®]

Odpowiedzialny za treść: Michael Kroehnert

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

KRS 101917 Sąd Rejonowy Berlin Charlottenburg, NIP: DE249072517

Web: www.emissionshaendler.com, www.handel-emisjami.pl

Mail: nielepiec@handel-emisjami.pl, info@emissionshaendler.com