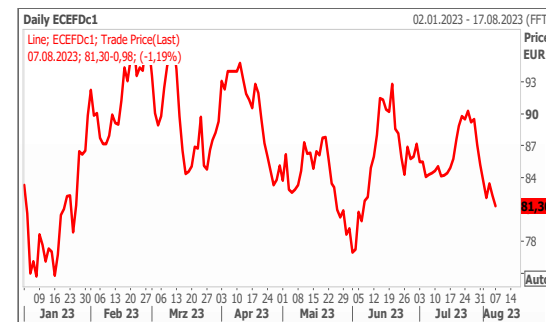


- CO₂ Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG
- Info- und Beratungstermine zum nationalen Emissionshandelssystem nEHS
- Kauf- und Verkauf von THG-Quoten von E-Fahrzeugen und E-Flotten
- Schulungen und Infoveranstaltungen für Unternehmen jeder Branche

Emissionsbrief 07-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 08.08.2023



EUA Daily 01.01.2023 bis 07.08.2023 Quelle: ICE Amsterdam

Überwachungspläne im nEHS sind bis 31.10.23 einzureichen - Elektronische Zugänge können durchaus Hürden darstellen

Am 31.07.2023 wurde durch das Umweltbundesamt bekannt gegeben, wie und wann vom BEHG betroffene Unternehmen einen Überwachungsplan (ÜP) abzugeben haben. Dieser ÜP kann in einer vereinfachten oder regulären Version erstellt werden und muss dann bis zum 31.10.2023 bei der Deutschen Emissionshandelsstelle DEHSt zur Prüfung eingereicht werden.

Getrieben durch die Erfahrungen der letzten 15 Jahre und einer bereits im Juli 2023 stattgefundenen Infoveranstaltung der DEHSt hat sich Emissionshändler.com die Thematik im Detail angeschaut und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass es in vielen Unternehmen allerhöchste Zeit ist, Entscheidungen zur Wirtschaftlichkeit und Compliance in dieser Angelegenheit zu treffen. Dabei ist die Entscheidung, ob ein ÜP in vereinfachter oder regulärer Version erstellt werden soll noch eher das kleinere Problem. Viel relevanter scheint zu werden, dass der überwiegende Teil der Unternehmen wahrscheinlich unterschätzt, was da an technischer Komplexität in elektronischer Hinsicht auf sie zukommt. Des Weiteren wird vielen neuen Unternehmen im nationalen Emissionshandelssystem (nEHS) noch nicht klar sein, mit welcher systematischen Art und Weise eine Behörde im Umweltrecht gegen säumige Unternehmen vorgehen kann, wenn der Überwachungsplan und der Emissionsbericht formal nicht vollständig, transparent, konsistent und rechtzeitig bei dieser vorliegt.

Im heutigen **Emissionsbrief 07-2023** geht Emissionshändler.com aus diesem Grunde insbesondere auf die technischen/kaufmännischen Fragestellungen zum ÜP ein, die sich für betroffene Unternehmen ergeben. Ebenso setzen wir unsere Serie zur Compliance von Airlines in der EU fort.

Gemäß der Veröffentlichung am 31.07.2023 im Bundesanzeiger hat das Umweltbundesamt die Verpflichtung zur Abgabe des Überwachungsplans nach § 3 Absatz 2 Satz 2 der EBeV 2030 zum **31.10.2023** festgelegt. Auch wenn bereits die Vorgängerversion der EBeV 2030, die EBeV 2022 und auch alle Fassungen des BEHG das Thema Überwachungsplan beinhalteten, erscheint diese Veröffentlichung zum letztmöglichen Zeitpunkt, um die gesetzliche 3-Monats-Frist zu wahren.

Unternehmen, die bisher noch keine Gedanken an den Überwachungsplan und damit verbundene interne Prozessdokumentationen verloren haben, setzt das unter größeren Zeitdruck. Ein erklärender Leitfaden ist bis zum heutigen Tage ebenfalls noch nicht veröffentlicht. Es bestätigt sich leider erneut der Eindruck, dass die technischen, personellen und organisatorischen Ausstattungen der DEHSt von der Politik nicht an den deutlich gestiegenen Umfang der gesetzlichen Anforderungen angepasst wurden, sehr zum Leidwesen der Mitarbeiter der DEHSt sowie natürlich der betroffenen Unternehmen.

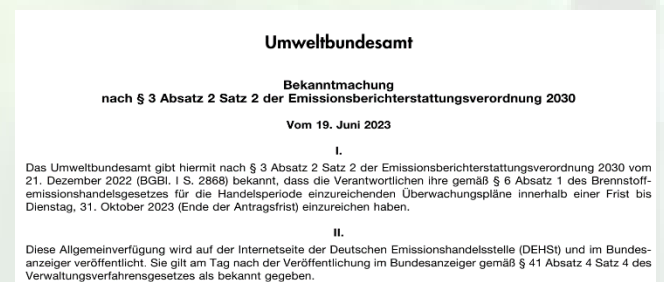


Abbildung: Bekanntmachung im Bundesregister 31.07.2023

Wer muss einen Überwachungsplan abgeben?

Nunmehr sind also nicht nur die seit 2021 zur Teilnahme am nEHS verpflichteten Inverkehrbringer von Gas und Mineralölen zur Abgabe eines Überwachungsplans aufgerufen, sondern auch die ab 01.01.2023 verpflichteten Inverkehrbringer von



Koks&Kohle, 100 % biogener Brennstoffe und weiterer spezieller Stoffe wie z. B. Schmieröle etc. Auch die erst ab 2024 inkludierten Abfallverbrennungsanlagen sind sozusagen schon „vorab“ bereits in 2023 zur Abgabe eines Überwachungsplans verpflichtet. Ab 01.01.2024 müssen diese ihre Emissionen anhand eines von der DEHSt genehmigten Überwachungsplans berichten. Um diesen bis Ende 2023 genehmigt zu bekommen, muss der Überwachungsplan bis Ende Oktober eingereicht worden sein.

Wen trifft die kurze Frist am härtesten?

Um das zu beurteilen, muss nach zwei Faktoren unterschieden werden: Wie erfahren sind die Unternehmen im nEHS und ist ein Unternehmen zur Abgabe eines vereinfachten oder regulären Überwachungsplans verpflichtet?

Beginnen wir mit der Beurteilung der ersten Frage: Inverkehrbringer von Gas und Mineralölen sind bereits seit 2021 geübte Teilnehmer im nEHS. Diese Unternehmen mussten bereits zwei Mal Emissionsberichte anfertigen und an die DEHSt übermitteln. Sie greifen daher auf die Erfahrung aus zwei Berichtsjahren und die dafür geschaffenen internen Prozesse zurück. Außerdem sind sich diese Unternehmen ihrer Verpflichtung bewusst und sollten daher vom Termin zur Abgabe des Überwachungsplans 31.10.2023 weniger überrascht werden.

Ganz anders geht es Unternehmen, die erst seit dem 01.01.2023 zur Teilnahme am nEHS verpflichtet sind. Während seit 2021 verpflichtete Unternehmen ihre ersten Berichtstätigkeiten spätestens zum 31.07.2022 erledigt haben mussten, starten die ab dem Jahr 2023 verpflichteten Unternehmen nun nicht mit der Erstellung ihres ersten Emissionsberichtes, sondern bereits jetzt mit der Erarbeitung und Abgabe des Überwachungsplans, ohne dass diese jegliche Erfahrung im Umgang mit der sehr formalen Institution DEHSt sammeln konnten. Unangenehme Überraschungen in Form von Mahnschreiben und Ordnungswidrigkeiten bis zur Sanktion sind da bei nicht exakter Umsetzung fast schon sicher zu erwarten. Inverkehrbringer von Kohlen, von 100% biogener Brennstoffe und von Schmierstoffen etc., die bisher geglaubt haben, dass der Abgabetermin des Emissionsberichts für das Berichtsjahr 2023 am 31.07.2024 die erste wichtige Deadline sei, werden nun eines Besseren belehrt. Terminlich noch härter trifft es hier die Betreiber von Müllverbrennungsanlagen, die sicherlich gehofft haben, für ihre Tätigkeiten zur Erfüllung der Pflichten gemäß BEHG bis zum Sommer 2025 Aufschub zu haben bzw. die geglaubt haben, erst einmal einige Erfahrungen im Umgang mit der DEHSt sammeln zu können.

Zur rechtssicheren Abgabe eines Überwachungsplans müssen alle neu betroffenen Unternehmen bereits zeitnah ein Registerkonto sowie daraus folgend einen DEHSt-Plattformzugang beantragen und ferner mit der internen Prozessdokumentation, die Grundlage für den Überwachungsplan ist, beginnen. Das alles bis zum 31.10.2023 rechtssicher abzuschließen, ist sehr ambitioniert und gerade für die neu betroffenen Unternehmen ohne externes Know-how nahezu unmöglich.

➤ **Bei der Überlegung, externe Unterstützung in Anspruch zu nehmen, ist zu bedenken, dass schon die nicht rechtzeitige Abgabe eines vereinfachten Überwachungsplans eine Ordnungswidrigkeit in Höhe von 50.000€ zur Folge haben kann.**

Wer hat die Möglichkeit einen vereinfachten Überwachungsplan abzugeben?

Die beiden Bedingungen, die vorliegen müssen, damit ein Unternehmen zur Einreichung eines vereinfachten Überwachungsplans berechtigt ist, sind in der EBeV 2030 geregelt. Zum einen müssen sich die zu berichtenden Brennstoffmengen ausschließlich aus den Energiesteueranmeldungen ergeben (§ 6 Absatz 1 EBeV 2030) und zum anderen besteht die Pflicht, bei der rechnerischen Ermittlung der Brennstoffemissionen standardisierte Berechnungsfaktoren zu verwenden, sofern die EBeV 2030 in Anlage 2 Teil 4 für einen Brennstoff Standardwerte ausweist (§ 7 Absatz 1 EBeV 2030).

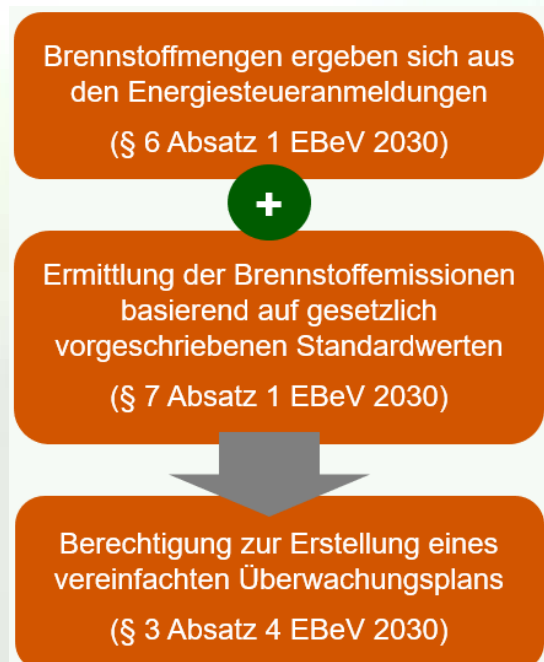


Abbildung: Voraussetzungen für einen vereinfachten Überwachungsplan



Für den Brennstoff Kohle macht die EBeV 2023 jedoch an dieser Stelle eine Ausnahme. Sofern für Kohlen ein analytisch bestimmter Heizwert nach DIN-Normen vorliegt, gilt dieser ebenfalls als Standardwert und ist anstelle der Standardwerte in Anlage 2 Teil 4 EBeV 2030 zu verwenden (§ 7 Absatz 2 EBeV 2030).

Die Voraussetzungen für einen vereinfachten Überwachungsplan sind am ehesten bei Inverkehrbringern von Gas und Mineralölen erfüllt. Dass genau die Unternehmen, die bereits in 2021 und 2022 am nEHS teilnehmen mussten, in großer Zahl einen vereinfachten Überwachungsplan erstellen können, überrascht nicht, hat der Gesetzgeber doch gerade aus Gründen der erhöhten Komplexität des Berichtswesens bei anderen Inverkehrbringern von einer sofortigen Teilnahme im nEHS in 2021 abgesehen. Eine Überforderung dieser Unternehmen bedingt durch eine zu kurze Vorbereitungszeit als auch eine Überlastung der DEHSt sollte auf diesem Wege ausgeschlossen werden. Unternehmen, die einen vereinfachten Überwachungsplan erstellen können, sollten sich darüber im Klaren sein, dass sie trotz der Tatsache, dass auch vereinfachte Überwachungspläne genehmigungsbedürftig sind, nicht zwingend eine schriftliche Genehmigung der DEHSt zu erwarten haben. Denn nicht nur die Unternehmen haben mit einem vereinfachten Überwachungsplan weniger Arbeit, sondern auch die DEHSt macht es sich hier einfach. Die DEHSt kann an dieser Stelle gem. § 6 Absatz 3 BEHG vom behördlichen Instrument der Genehmigungsfiktion Gebrauch machen. Vereinfachte Überwachungspläne gelten 2 Monate nach Einreichung auch ohne ausdrückliche behördliche Genehmigung als genehmigt. Dies gilt aber nur, sofern in diesem Zeitraum seitens der DEHSt keine Aufforderung zur Beseitigung von Mängeln oder Nachreichung von Erläuterungen erfolgt ist.

Kein einfacher Überwachungsplan für Verwender steuerfreier Kohle und Abfallverbrennungsanlagen

Verwender von steuerfreier Kohle und Abfallverbrennungsanlagen sind in keinem Falle zur Abgabe eines vereinfachten Überwachungsplans berechtigt. Dies liegt zum einen darin begründet, dass diese Unternehmen keine Energiesteueranmeldungen anfertigen müssen und somit aus dieser natürlich nicht ihre Brennstoffmengen gemäß § 6 Absatz 1 EBeV 2030 ableiten können. Damit ist die Einreichung eines vereinfachten Überwachungsplans ausgeschlossen. Verwenden von steuerfreier Kohle hilft an dieser Stelle die bereits oben geschilderte Ausnahme, dass nach DIN-Normen analytisch ermittelte Heizwerte als Standardwerte gelten, nicht weiter, da hiermit nur eine der beiden Bedingungen für einen vereinfachten Überwachungsplan erfüllt sind.

Infobox

Was steht nicht in der EBeV 2030?

Ein vom BEHG betroffenes Unternehmen sollte sich nicht nur über Inhalte des Brennstoffemissionshandelsgesetzes und der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 informieren, sondern auch darüber, was so nicht eindeutig im Gesetzes- oder Verordnungstext vermerkt ist. Insbesondere sollten die nachfolgenden drei Hinweise und Empfehlungen beachtet werden.

- *Wer keinen vereinfachten Überwachungsplan einreichen darf, muss sich direkt auf die Suche nach einem Verifizierer machen. Da entsprechende Personen – die meist einer Prüfungsorganisation zugeordnet sind (z. B. TÜV Nord/Süd/Rheinland, GUT#, etc.) - durch den EU-Emissionshandel bereits stark ausgelastet sind, ist dies eine echte Herausforderung. Insbesondere auch deswegen, weil eine vorhandene Erfahrung zum Brennstoff Koks&Kohle vorausgesetzt werden sollte. Vom BEHG betroffene Unternehmen, die bei Emissionshändler.com ein Dienstleistungspaket abgeschlossen haben, wird ein entsprechend erfahrener Prüfer empfohlen werden.*
- *Verwender steuerfreier Kohle und Abfallverbrennungsanlagen müssen aufgrund des hohen Arbeitsaufwands kurzfristig ab Mitte August ihre Tätigkeiten in Sachen nationaler Emissionshandel aufnehmen. Da die betroffenen Unternehmen kurzfristig in aller Regel keine entsprechenden personellen Ressourcen dafür verfügbar haben und diese aus wirtschaftlichen Gründen auch mittel- und langfristig nach allen Erfahrungen aus dem Emissionshandel nicht vorhalten sollten, bietet sich ein erfahrener externer Dienstleister für eine sichere und wirtschaftlich tragbare Dauerlösung an.*
- *Sanktionen im nationalen Emissionshandelssystem nEHS werden voraussichtlich genauso behandelt, wie im europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS. Insbesondere dann, wenn es um höhere Gewalt geht. Laut dem Leitfaden der DEHSt ist die Ursache der Abgabepflichtverletzung ist für die Sanktionierung ohne Bedeutung. Lediglich bei Vorliegen höherer Gewalt ist die DEHSt berechtigt, von einer Sanktion abzusehen. Gründe höherer Gewalt sind nur Naturkräfte oder sonstige äußere Einflüsse, die vom Betreiber auch bei äußerster Sorgfalt nicht verhindert werden konnten, nicht aber zum Beispiel mangelnde Sorgfalt von Mitarbeitenden. Bei anderen Ursachen als höherer Gewalt ist der DEHSt kein Ermessen eingeräumt, weder ob sanktioniert wird noch in welcher Höhe die Zahlungspflicht festgesetzt werden muss.*



Zum anderen gibt es im Fall der Abfallverbrennungsanlagen neben dem steuerlichen Aspekt einen weiteren Grund, der einen vereinfachten Überwachungsplan ausschließt. Die in der EBeV 2030 aufgelisteten Standardwerte für Abfälle sind in der Anlage 2 Teil 5 EBeV 2030 aufgeführt. Voraussetzung für einen vereinfachten Überwachungsplan sind jedoch die Anwendung von Standardwerten aus Anlage 2 Teil 4 EBeV 2030.

Teil 2 zum Überwachungsplan im Emissionsbrief 08-2023, bzw. auf Anfrage vorab.

Das bunte Treiben regeluntreuer Airlines im EU-ETS: 4. Teil der Trickserien und Schiebereien rund um die Emissionszertifikate.

In unserem letzten Beitrag in der Serie zur Compliance der Luftfahrt im Europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS geht es um die Geschäftsflugfahrt (Business Aviation) am Beispiel des Unternehmens VallJet in Frankreich.

Vergleicht man den Fall VallJet/FR mit unseren drei vorhergehenden Fällen FlyrAS/NO, Flybe/UK und BluAir/RO, so wird man feststellen, dass dieser Fall einer Fluglinie aus Frankreich nicht nur anders liegt, weil die „Airline“ keine normale Fluglinie ist und Geschäftsleute im Charterverkehr transportiert, sondern weil VallJet ohne Abgabe von teuren CO₂-Zertifikaten bisher einfach weiterfliegt, als wenn nichts gewesen wäre.

Damit ist klar, dass im Falle der VallJet - die seit dem Jahre 2020 im EU-ETS registriert ist - nicht nur wirtschaftliche Gründe vorliegen, keine Zertifikate abzugeben, sondern dass es hier vor allem um Gekungel und politische Einflussnahme geht. Und zwar so offensichtlich und so weit, dass sich ganz offiziell die EU-Kommission mit dem Fall beschäftigen muss.

Der Hitzesommer 2022 in Frankreich

Der Skandal um VallJet entstand eher unbeabsichtigt als sich im Sommer 2022 der ehemalige Präsidentschaftskandidat und grüne Spitzenpolitiker Yannick Jadot in einem viel beachteten Interview in einer bekannten französischen Sonntagszeitung zum Thema Hitzesommer und Klimawandel äußerte. Dabei gab er von sich, dass „Der diesjährige Sommer unser Pearl Harbour werden muss“, was meint, dass ab sofort in Frankreich eine radikale Verhaltensänderung in Sachen Lebensweise und CO₂-Ausstoß erfolgen sollte. Diese Veränderung sollte insbesondere im Bereich der Geschäftsflugfahrt und der Privatflugfahrt stattfinden, die nach seiner Meinung ein viel zu hohes Maß im Lande angenommen hat, um nicht in einer Katastrophe zu enden. Konkret wurde von Yannick Jadot und

seinem Parteifreund Julien Bayou gefordert, dass ein Verbot von privaten und geschäftlichen Jet-Flügen kommen müsse, mindestens jedoch eine wesentlich strengere Kontrolle, wenn es die überhaupt je gegeben haben sollte.

Bereits Wochen zuvor diskutierte man in der französischen Presse, wieso eigentlich multinationale Konzerne und ihre CEOs - wie zum Beispiel der Luxuswaren-Fabrikant LVMH mit seinem Chef Vincent Bolloré - zwischen europäischen Hauptstädten mit seinem Jet – gerne auch mehrmals pro Tag - hin und her fliegt. Durchgestochene Informationen belegen hier zum Beispiel, dass Bolloré an einem Vormittag von Paris nach Palermo und zurückflog und am selben Tag nachmittags gleich zweimal nach Südfrankreich und zurück jettete. Süffisant kommentierte die Presse hierzu, dass der Mann wohl nach seiner ersten Nachmittagsrückkehr merkte, dass er wahrscheinlich vergessen hatte, das Licht in seiner Villa auszuschalten und deswegen schnell nochmal den Jet fliegen ließ.



Learjet Modell 23 aus 1964 für 7 Passagiere - Der Anfang aller Geschäftsflüge in den USA Foto: Emissionshändler.com

In dem Zusammenhang wurde auch publiziert, dass die Flugplätze für die Jets sich ja in aller Regel etwa eine Autostunde außerhalb der Stadt befänden und man dort erst einmal mit der Luxuslimousine hinfahren müsste, weshalb man deswegen ja gleich den TGT-Schnellzug hätte nehmen können.

Insbesondere kochte die französische Volksseele deswegen schon hoch, weil der CEO von Total Energies, ein gewisser Monsieur Patrick Pouyanné, bereits am 09.07.2022 vor einem breiten Publikum in Aix-en-Provence auf einem Wirtschaftsforum zum Energiesparen aufgerufen hatte, um die Zukunft der Erde zu sichern. Dort gab er den Franzosen ausgerechnet den Tipp, sie sollen doch aus Gründen des Klimaschutzes ihren Heißwasserboiler zu Hause auf maximal 50 Grad einstellen. Damit war klar, dass



die normalerweise erst bei 60 oder 70 Grad abgetöteten Bakterien in Frankreich ein Comeback feiern würden und dass dies eventuell Menschenleben kosten würde. Da allgemein schon lange zuvor bekannt war, dass TOTAL-Chef Pouyanne viel zu häufig seinen Privatjet in europäischen Metropolen landen lässt, und zwar geschäftlich wie privat, gipfelte die Polemik der Presse damit, dass bei TOTAL Energies offensichtlich Wasser gepredigt und Whiskey gesoffen wird.

Frankreichs Grüne wollen Geschäftsflugverkehr streng regulieren

Nachdem am 22.8.2022 das Interview des Grünen Spitzenpolitikers Yadot erschienen war, protestierte man von Regierungsseite scharf gegen entsprechende Vorschläge des grünen Politikers, die Geschäftsluftfahrt schärfer regulieren zu wollen. Hierzu muss man auch wissen, dass die Geschäftsluftfahrt - auch als Business Aviation bezeichnet - in Frankreich einen extrem hohen Anteil von 10% aller Flugbewegungen hat. Die entsprechende Branche befindet sich in einer starken Wachstumsphase, nachdem in der Corona Pandemie immer mehr Geschäftsleute auf diese Art der Fortbewegung umgestiegen waren, um die Beschränkungen eines Linienfluges zu vermeiden. Die französische Regierung bezog sich in ihrer Reaktion vor allem auf den führenden Anbieter des Geschäftsflugverkehrs, die Airline VallJet, die mit Abstand der größte Anbieter in Frankreich ist. VallJet verfügt als Eigentümer über rund 30 Flugzeuge verschiedener Größenordnungen und verzeichnete im Sommer 2022 ein hohes Wachstum von 80% gegenüber demselben Zeitraum 2021 und von fast 200% gegenüber dem Jahr 2020.

Von Seiten der Regierung und der Geschäftsluftfahrt wurde dann auf die interviewten Yadot und Bayou öffentlich eingepöbeln, indem diesen vorgeworfen wurde, die Branche des Geschäftsflugverkehrs kaputtmachen zu wollen, da es sich hier aktuell um rund 100.000 Arbeitsplätze handeln würde, was nach Recherchen einiger französischer Journalisten völlig übertrieben war. Ebenso passend dazu sei man bei der Geschäftsluftfahrt angeblich nur für 2% der Emissionen des französischen Transportverkehrs verantwortlich, was für sich allein schon eine Nebelbombe war, da das Transportwesen des Landes ja auch auf Straße und Schiene stattfindet.

Emmanuel Macron nimmt die Sache in die Hand

Die in derartiger dreister Form vorgebrachten Übertreibungen und Lügen bemühten daraufhin einen jungen aufstrebenden Staatssekretär im Transportministerium Namens Clement Beaune in einer ersten Reaktion dazu, Verständnis für eine

bessere Regulierung des Bereiches der Geschäftsluftfahrt zu zeigen.

Da hatte er wohl die Rechnung ohne seinen obersten Chef gemacht. Staatspräsident Emmanuel Macron nahm sich den jungen Mann persönlich vor und machte ihn mehr oder weniger zur Schnecke. Bekannt wurde aus dem Gespräch nur, dass Macron den Vorschlag einer besseren Regulierung als „demagogisch“ titulierte, weil es wieder einmal eine Initiative wäre, die sich direkt gegen die Reichen und Mächtigen richten würde.

Zur Sicherheit legte Regierungssprecher Olivier Véran gleich nochmal nach und führte aus, dass es schon deswegen eine besonders schlechte Idee wäre, weil neben der Benachteiligung der Reichen auch noch zigtausende Arbeitsplätze gefährdet wären. Insbesondere wies er daraufhin, dass man in den anderen Mitgliedsstaaten der EU erstmal selbst entsprechende Hausaufgaben machen sollte.

Lear-Jets und Super-Yachten

Spätestens damit ist zumindest klar, dass die Geschäftsluftfahrt und deren CO2-Emissionen in Frankreich genauso als heiliger Gral betrachtet werden, wie der private Schiffsverkehr, der in Form von zehntausenden mehr oder weniger kleinen und großen Yachten vermögender Privat- und Geschäftsleuten sowie diversen Oligarchen unglaubliche Mengen von CO2 in die Luft pustet.

Der einzige Unterschied zwischen der Geschäftsluftfahrt und dem privaten Schiffsverkehr ist nur, dass sich die Geschäftsluftfahrt im Gegensatz zu den Yachten in Frankreich im europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS befindet. Soweit aber leider nur die Theorie, weil in der Praxis dann doch wieder beide gleich sind, wenn Airlines keine Emissionszertifikate abgeben und zudem auch nicht sanktioniert werden.

Damit ist klar: Die Geschäftsluftfahrt in Frankreich hat ein massives Compliance-Problem, allen voran der Marktführer VallJet, der sich seit fast 4 Jahren erfolgreich um jegliche Compliance-Regeln des EU-Emissionshandels herumdrückt. Kein Wunder, wenn man solche Fürsprecher hat.

Mehr und ausführlich zu VallJet und was die EU-Kommission zu derartigen Vorgängen sagt, in unserem nächsten Emissionsbrief 08-2023.

Im nächsten Emissionsbrief 08-2023 bringen wir unsere Serie zum bunten Treiben regeluntreuer Airlines in Frankreich zu Ende und zeigen auf, was die EU-Kommission dazu zu sagen hat.



Disclaimer

Dieser Emissionsbrief wird von der GEMB mbH herausgegeben und dient ausschließlich zu Informationszwecken. Die GEMB mbH gibt weder juristische noch steuerliche Ratschläge. Sollte dieser Eindruck entstehen, wird hiermit klargestellt, dass dies weder beabsichtigt noch gewollt ist.

Die GEMB mbH übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit der Informationen oder ihre Geeignetheit zu einem bestimmten Zweck, weder ausdrücklich noch stillschweigend. Dieser Brief wird auch nicht mit der Absicht verfasst, dass Leser eine Investitionsentscheidung, eine Kauf- oder Verkaufsentscheidung hinsichtlich eines CO₂-Produktes oder Markt- und/oder eine Vertragsentscheidungen in jeglicher anderen Hinsicht tätigen. Alle hier gezeigten Preiskurven basieren auf Daten der ICE Endex, generiert aus einem Reuters-Informationssystem.

Verantwortlich für den Inhalt:

Emissionshaendler.com®

GEMB mbH, Helmholtzstraße 2-9, 10587 Berlin

HRB 101917 Amtsgericht Berlin Charlottenburg, USt-ID-Nr. DE 249072517

Telefon: 030-398872110

Web: www.emissionshaendler.com, Mail: info@emissionshaendler.com

Mitglied Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK www.bvek.de



Herzliche Emissionsgrüße
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert