

- CO₂ Monitoringkonzept- und Berichterstellung
- CO₂ Datenerfassungs- und Zuteilungsanträge 2013
- CO₂ Zertifikate Kauf- und Verkauf EUA, CER, VER
- CO₂ Zertifikate Tausch, Spot- und Forwardhandel
- CO₂ Portfoliomanagement und Strategieberatung
- Infos unter Freecall 0800-590 600 02



EUA Spot 04.2011 – 11.2011 Quelle: Bluenext

Emissionsbrief 09-2011

Praktische Informationen zum Emissionshandel

Ausgabe vom 14.11.2011

Spekulant und Händler steigen aus dem fallenden Markt aus - Luftverkehr in der EU steigt in den Emissionshandel ein

Bei weiter zurückgehenden Zertifikatepreisen aufgrund der anhaltenden Schuldenkrise und der Zertifikate-Übermengen in der EU verlassen immer mehr Spekulanten, Handelshäuser und Banken den Markt und ziehen sich aus dem Spot- und Forwardgeschäft mit CO₂-Zertifikaten zurück.

Vermeehrt stehen deshalb immer öfter kleine und mittlere Anlagenbetreiber ohne Händler oder Bank da und können bei sinkenden Preisen auch nicht immer zeitnah ihren Verkauf tätigen.

Inwieweit die verunsicherten Unternehmen mit noch verkaufbaren EUA-Mengen auf eine Besserung der Preissituation hoffen, ist im Einzelfall natürlich nicht bekannt. Jedoch tragen interne Papiere, aber auch offiziellen Statements der EU-Kommission, nicht zur Beruhigung bei. So werden zum Beispiel in offiziellen Dokumenten schon Szenarien durchgespielt, wonach der EUA-Zertifikatepreis in 2020 auch bei Null liegen kann.

Zu diesen Aussichten für den Markt und zu zwei Hoffnungsschimmern, die den Abwärtstrend abmildern könnten (Flugverkehr und Ex-Post-Korrekturen in Polen), möchte Ihnen unser **Emissionsbrief 09-2011** diesmal mehr Informationen geben.

Nach der gewonnenen Vertrauensabstimmung des griechischen Ministerpräsidenten Papandreou in der Nacht vom 4.11. zum 5.11.2011 und seinem sich Tage später anschließenden Rücktritt zugunsten des in EU-Finanzern erfahrenen ehemaligen EZB-Vizepräsidenten Lukas Papademos, beruhigt sich die Lage in Europa nur in Bezug auf die Griechen etwas.

Ansonsten positionieren sich die internationalen Finanzmärkte nunmehr immer mehr gegen Italien mit seiner extremen Staatsverschuldung, die sich bedenklich in Richtung einer möglichen Staats-Insolvenz bewegt. Die Italiener müssen seit Monaten immer höhere Zinsen für ihre Staatsanleihen zahlen, die dann bald nicht mehr aufzubringen sind. So gesehen wäre dann trotz aller Rettungsschirme der Zusammenbruch des Euros nicht mehr weit. Bereits jetzt ist aber klar zu sehen, dass durch die verantwortlichen Politiker und durch die EZB das Ziel, die Gemeinschaftswährung zu erhalten, höher gestellt wird, als die Bekämpfung der Inflation. Insofern wird deswegen auf immer breiterer Front eine ständig steigende Inflation in Kauf genommen, die sich dann wiederum negativ auf die Verbraucherstimmung niederschlägt. Wenn dann der Konsum zurückgeht, wird dies auch für die Rohstoffe wie Öl und Kohle gelten, wie auch für die EUA-Zertifikatepreise.

Spekulant verschwinden aus dem Markt und lassen Zertifikatepreise fallen

Wie von Emissionshändler.com® wiederholt in seinen Infobriefen der letzten 18 Monate ausgeführt, platzt die Preisblase bei CO₂-Zertifikaten immer mehr. Immer wieder wurde darauf hingewiesen, dass nur Banken und Finanzinvestoren auf steigende EUA-Preise setzen, um ihre Eigeninteressen zu fördern, statt den Anlagenbetreibern objektive Daten über die Übermengen von EUA im EU-ETS zur Verfügung zu stellen.

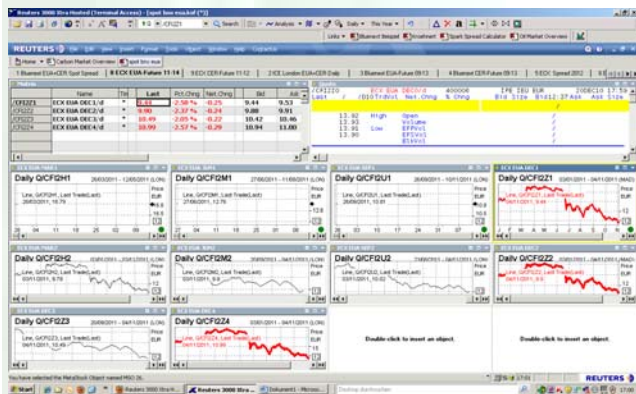
Klar scheint dabei zu sein, dass offensichtlich immer mehr Banken und spekulative Anleger bis Juni 2011 in den Markt eingestiegen sind und durch das Kaufen von



Zertifikaten den Preis treiben wollten bzw. ihn künstlich oben gehalten haben.

Dass das nicht länger gut gehen konnte, war eigentlich schon lange klar, speziell seit dem Zeitpunkt, als die EU-Kommission im Mai 2010 veröffentlichte, dass im Jahre 2020 wahrscheinlich 2.400.000.000 Zertifikate (2,4 Mrd.) zuviel am Markt sein würden. Kein normaler Mensch, der über dieses Wissen verfügt, würde für ein Zertifikat, welches in dieser Höhe „zuviel“ vorhanden ist, im Jahre 2011 mehr als 5 Euro ausgeben. Von daher gesehen hat die EU-Schuldenkrise den Prozess des Preisrückganges eher noch beschleunigt. Seit dem 13.06.2011 ist der EUA-Spot von 17 Euro/t auf bis zu 9,25 Euro/t am 04.11.2011 zurückgegangen und hat sich demzufolge im Preis fast halbiert.

Dennoch scheint es Unternehmen zu geben, die trotz der Zertifikateübermengen von mindestens 2,4 Mrd. EUA im EU-ETS und trotz des am 22.06.2011 in Brüssel veröffentlichten Arbeitspapiers „SEC(2011) 779 final“ der EU-Kommission - in dem sie einen EUA-Preis von Null nicht ausschließt - immer noch glauben, dass sich der Preis deutlich erholen wird.



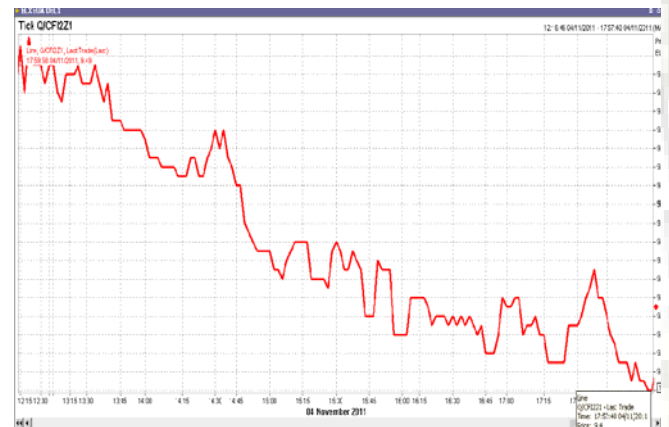
EUA-Preise bis 2014 alle sinkend Quelle: ECX London

Beispielsweise glaubt der Schweizer Zementhersteller Holcim, der traditionell fast alle seiner überschüssigen Zertifikate verkauft, trotz seiner in 2011 bislang um 85% zurückgegangenen Einnahmen aus CO₂-Verkäufen, dass wieder bessere Zeiten und Preise kommen werden, um dann wieder größere Mengen an überzähligen Zertifikaten zu verkaufen.

Bei diesem Prozess des Preisrückganges bleiben natürlich auch im Bereich des CO₂-Zertifikatehandels namhafte Banken und Handelshäuser auf der Strecke, die sich entweder verspekuliert haben, schwere Verluste verkraften mussten oder sich gerade noch rechtzeitig aus speziellen Bereichen wie dem CO₂-Handel zurückgezogen haben.

Zum Beispiel hatte die Pleite des US-Brokerhauses MF Global am 31.10.2011 in der Finanz- und Rohstoffbranche weltweit Wellen geschlagen. Der

weltweite Handel mit Termingeschäften bei Gold, Rohöl, CO₂ und Getreide ging daraufhin stark zurück. Einer der Hauptgründe war, dass sich das Handelshaus offensichtlich nicht nur im Handel mit Staatsanleihen, sondern auch im Eigenhandel mit Rohstoffen (wie z. B. Öl, Gas und CO₂) verspekulierte, weil es auf steigende Kurse setzte.



Preisrückgang in den letzten Tagen nach der Pleite der MF Global auf DEC11 mit 9,40 = Spot 9,25 Euro/t.

Andere größere Handelsteilnehmer, die auch an der Pariser CO₂-Börse Bluenext bis zum Januar 2011 noch sehr aktiv im CO₂-Markt waren, zogen sich schon komplett aus dem Geschäft mit CO₂-Zertifikaten zurück, soweit dies möglich war. Von den ehemals 110 Firmen im Spot-Handel sind nach Meinung von Emissionshändler.com® maximal noch 6-10 derzeit aktiv an der Bluenext tätig. Der große Rest der Marktteilnehmer hat entweder freiwillig sein Handelsgeschäft eingestellt oder hat keine Zulassung mehr zum CO₂-Handel an der Börse bekommen oder aber seine Registerkonten sind gesperrt worden, weil derzeit Ermittlungen wegen Geldwäsche und Umsatzsteuerbetrug gegen diese laufen.

Anlagenbetreiber verlieren ihren Handelspartner

Da neben dem Spothandel oftmals auch der Forward-Handel betrieben wurde, besteht bei Banken und Händlern, die sich bereits zurückgezogen haben, trotzdem zu vielen Kunden noch eine Geschäftsbeziehung oder ein Vertrag über eine noch ausstehende Leistung (z. B. eine EUA oder CER-Lieferung aufgrund eines Tauschgeschäftes).

Oftmals merken die bestehenden Kunden einer Bank oder eines Handelshauses noch nicht einmal, dass ihr Geschäftspartner nicht mehr aktiv ist, weil es in vielen Fällen gelang, die Kunden über Monate hinweg zu vertrösten und man ihnen immer wieder die baldige Wiederaufnahme des Handels versprach.



Emissionshändler.com® sind etliche konkrete Fälle bekannt, wo teilweise gut bekannte Handelshäuser mit Sitz in Finnland, Polen, Frankreich, England und auch in Deutschland ihre Handelsaktivitäten seit dem Februar 2011 einstellten und ihre bisherigen Kunden immer noch darauf hoffen, über ihren ehemaligen Geschäftspartner CO2-Zertifikate verkaufen zu können. Bei weiter fallenden CO2-Zertifikate-Preisen und auch wegen der wegen Wartungsarbeiten geschlossenen Register in Europa werden einige Anlagenbetreiber vielleicht noch größere Probleme bekommen, ihre überschüssigen Zertifikate zu noch guten Preisen zu verkaufen.

Der Rückzug von Banken und Handelshäusern aus dem CO2-Spotmarkt ist nach Meinung von Emissionshändler.com® jedoch nur sehr bedingt darauf zurückzuführen, dass in der EU zu viele Zertifikate vorhanden wären, wegen derer die Preise sinken, sondern vielmehr auf die folgenden 4 Punkte:

1. Das spekulative Eigengeschäft mit Zertifikaten ist vielen Teilnehmern zum Verhängnis geworden, sie haben zuviel Geld verloren und sind pleite.
2. Die Erträge aus Kauf und Verkauf von Zertifikaten sinken und damit ergibt sich kaufmännisch kein Sinn mehr, in diesem Tätigkeitsfeld mit hohen Preisrisiken weiter seine Leistungen anzubieten.
3. Die Abschaffung der Umsatzsteuer auf CO2-Zertifikate und die bessere Sicherheit von Registerkonten hat vielen kriminellen Händlern die Geschäftsgrundlage entzogen.
4. Einige „Gelegenheitshändler“, die keine eigenen Anlagenbetreiber-Kunden hatten, sondern nur ihren Gewinn aus dem Weiterverkauf selbst angekaufter Zertifikate bezogen, sind vom Markt verschwunden, weil immer weniger Zertifikate zu immer geringeren Preisen in Umlauf sind.

Übrig bleiben derzeit Händler, die eine langjährige Kundenbeziehung im Handel und in der Beratung aufgebaut haben und auf deren Verlässlichkeit der Anlagenbetreiber als Kunde bauen kann.

Händler, die sich aus dem spekulativen Eigenhandel raushalten und deren Geschäft nicht ausschließlich vom CO2-Zertifikate Kauf und Verkauf abhängt, werden ihren CO2-Kunden von daher sicherlich länger erhalten bleiben als manche Bank.

Bei diesen extrem trüben Aussichten für den EUA-Preis ist man dann schon sehr erleichtert, wenn man auch

einmal einen oder zwei minimale Hoffnungsschimmer am Horizont erkennt, die den EUA Preis in seinem weiteren Fall nach unten zumindest etwas abmildern könnten. Siehe dazu unsere Infobox zu den Zuteilungskürzungen in Polen und das nachfolgende Thema Flugverkehr.

Infobox

Polen kürzt EUA Übermengen der Betreiber

Das polnische Umweltministerium veröffentlichte am 26.10.2011 eine korrigierte Zuteilungsliste für die Betreiber des Landes für die Zuteilung 2012.

Demnach werden Anlagenbetreibern 10 Mio. überzähliger EUA gekürzt und diese zur Auffüllung der nationalen Reserve verwendet.

Schon damals bei der Verabschiedung des Zuteilungsgesetzes wurden die Zuteilungsmengen als „durchschnittlich“ bezeichnet. Diese Formulierung nutzt nun das Ministerium aus, um Betreibern, die über größere Übermengen an Zertifikaten verfügen, diese wieder wegzunehmen. Von den Kürzungen ausgenommen werden nur Unternehmen, die in den vergangenen Jahren die finanziellen Mittel aus Zertifikateverkäufen überwiegend in CO2-sparende Technologien gesteckt hatten.

Begründet wird die nicht den EU-Richtlinien entsprechende Aktion teilweise mit Argumenten, die fast schon wie Notfallgesetze anmuten:

- *Die Gleichberechtigung von Anlagen muss gewährleistet sein.*
- *Neuanlagen müssen ausreichend Zertifikate bekommen können.*
- *Die energetische Sicherheit des Landes muss sichergestellt werden.*
- *Der Charakter und der Sinn der Zuteilung muss gewährleistet sein.*

Emissionshändler.com® als langjähriger Teilnehmer im Europäischen Emissionshandel kann aus seiner deutschen Perspektive nur ungläubig zuschauen und staunen, wie die Anlagenbetreiber in Polen zum Spielball der Politik gemacht werden und wie das hohe Gut der (vermeintlichen) Rechtssicherheit torpediert wird.

Ausführliche Darstellung der Entwicklungen in Polen unter www.handel-emisjami.pl/de in Deutscher Sprache im News-emisje 07-2011.

Der Emissionshandel für Airlines könnte den EUA-Preisverfall etwas verlangsamen

Zum 01.01.2012 soll nun endgültig der EU-Emissionshandel auch den weltweiten Flugverkehr mit einbeziehen. Dass dies politisch sehr problematisch ist, zeigt auch der weiter unten veröffentlichte Gastbeitrag unseres Rechtsanwaltes Erling aus München, Deutschland, der sich im Emissionshandel auf den internationalen Luftverkehr spezialisiert hat.

Aus Sicht von Emissionshändler.com® wird es dabei sehr interessant zu beobachten sein, inwieweit eine



preisliche Auswirkung von aEUA (Aviation European Allowances = Zertifikate für den Luftverkehr) auf die EUA (European Allowances = Zertifikate der stationären Anlagenbetreiber) ausgehen wird.

Klar ist, dass es geregelt ist, dass die Übertragung von übrig gebliebenen aEUA von Luftfahrzeugbetreibern in das EU-Handelssystem für Anlagenbetreiber untersagt wird. Insofern ist der Handel mit aEUA ein Handel in einem relativ geschlossenem System und dadurch ein Eindringen von aEUA in das EU-ETS für Anlagenbetreiber nicht möglich. Oder anders gesagt: Ein Anlagenbetreiber kann aEUA für die Erfüllung seiner Verpflichtung zur Abgabe bei seiner nationalen Behörde nicht verwenden. Zudem kann er diese auf seinem Registerkonto auch nicht halten.

Jedoch ist es Luftfahrzeugbetreibern erlaubt, neben aEUA auch EUA zur Verwendung ihrer Verpflichtungen zu benutzen. Dies führt also dazu, dass bei einer Unterdeckung von aEUA bei einer Fluglinie von dieser auch EUA gekauft und auf eigenen Konten gehalten werden können.

Für den Handel und die Preisentwicklung von EUA bedeutet dies, dass bei steigendem Flugverkehr und gleichzeitig begrenzter Verfügbarkeit von aEUA durch die Fluggesellschaften EUA zugekauft werden müssen.

Damit gilt die Faustformel: Weiter steigender Luftverkehr = höhere Nachfrage nach aEUA und EUA = höherer Preis der Zertifikatetypen EUA/CER/ERU. Insofern ist tatsächlich auch für den normalen Anlagenbetreiber interessant, wie sich bis zum 01.01.2012 die politischen Entscheidungen um den Streit zur Einführung der Emissionshandelspflichtigkeit für Luftfahrzeugbetreiber entwickeln werden.

Aus diesem Grunde erfahren Sie nachfolgend mehr zu dem aktuellen Stand aus Sicht unseres Flugverkehrsspezialisten **Rechtsanwalt Uwe Erling** von der Kanzlei Noerr LLP in München, Deutschland.

Emissionshandel im Luftverkehr – sichere Landung oder Handelskrieg? – Von RA Uwe Erling

Am 01.01.2012 startet der Emissionshandel im Luftverkehr. Ob die Einbeziehung des internationalen Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel rechtlich möglich ist, gehört wohl zu den strittigsten Themen seit der Einführung des Emissionshandels. Anfang Oktober 2011 scheint dieser Streit in einem Musterverfahren der U.S.-Airlines vor dem EuGH vorerst durch den Schlussantrag der Generalanwältin entschieden worden zu sein. Gleichwohl bleibt fraglich, ob der Streit wieder aufflammt und erneut die Teilnahme am Emissionshandel in Frage stellt. Der Grund hierfür sind eine Gesetzesinitiative in den USA, die den U.S.-Airlines die Teilnahme am EU-Emissionshandel

verbieten soll sowie eine Diskussion innerhalb der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO). Nachfolgend wird der bisherige Verfahrensstand beleuchtet und ein Ausblick auf die weitere Entwicklung gegeben.

Infobox

Eine Neuheit bei Emissionshändler.com® auf der Webseite: Die „News Info Box“

Vielen Betreibern wird schon aufgefallen sein, dass Emissionshändler.com® seit dem 01.10.2011 einen kostenlosen News-Dienst betreibt.

Auf der Webseite von Emissionshändler.com® werden interessierte Besucher täglich mit Neuigkeiten rund um den Emissionshandel in deutscher Sprache informiert. Die Besonderheit ist hier dabei, dass der Betreiber keine e-Mail bekommt, sondern auf der Webseite alle News täglich in einer News Info Box lesen kann. Spätestens ab 10.30 h täglich werden die Meldungen aktualisiert und so allen interessierten Unternehmen ein deutlicher Zusatzwert geboten. Emissionshändler.com® stellt dabei in einem technisch sehr komplexen Verfahren jeden Tag eine Anzahl von etwa 5-7 Meldungen von verschiedenster Webseiten in Deutschland und Europa zusammen, die relevante Neuigkeiten aus dem europäischen Emissionshandel und von nationalen Meldungen beinhaltet.



Ganz besonders wird die Betreiber dabei interessieren, dass dieser Service der News Info Box vollkommen kostenfrei ist, ebenso wie die über der News Info Box angezeigten aktuellen Preise verschiedener CO2-Zertifikate von den Börsen.

Streit um die Einbeziehung der Emissionen der gesamten Flugstrecke

Der Streit um die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel geht im Kern darum, dass alle Flüge, die von EU-Flughäfen abgehen oder dort ankommen – unabhängig von der Nationalität des jeweiligen Luftfahrtbetreibers –, dem Emissions-



handel unterliegen. Dabei ist die Emissionshandelspflichtigkeit nicht auf den EU-Luftraum beschränkt, sondern erstreckt sich auf die gesamte Flugstrecke. Ein Flug von San Francisco nach London Heathrow ist daher auch im amerikanischen und kanadischen Luftraum sowie über der Hohen See emissionshandelspflichtig, unabhängig davon, dass in diesem Beispiel 91 % der Emissionen im Nicht-EU-Luftraum und nur 9 % im EU-Luftraum emittiert werden. Selbst die Emissionen, die ein Flugzeug auf dem Weg von der Lande- bzw. Startbahn bis zum Terminal auf amerikanischem Boden verursacht, sind nach Maßgabe des EU-Emissionshandelssystems vom Emissionshandel erfasst.

Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Sache Air Transport Association of America, Inc. u.a.

Ausgehend von der extraterritorialen Reichweite des EU-Emissionshandels haben die Air Transport Association of America, Inc. sowie einige US-Luftfahrtunternehmen eine Klage vor dem High Court in London gegen die Einbeziehung der US-Luftfahrtgesellschaften durch die EU-Emissionshandelsrichtlinie in England eingereicht. Dabei rügen sie die Verletzung einer Vielzahl von Bestimmungen des internationalen (Luftverkehrs-) Rechts. Insbesondere rügen sie eine Verletzung der Souveränität durch die Einbeziehung der Emissionen über dem U.S.-Luftraum.

Ein Urteil des EuGH wird voraussichtlich Ende dieses bzw. Anfang nächsten Jahres und damit noch rechtzeitig vor dem Beginn des EU-Emissionshandels ergehen. Den Ausgang des Verfahrens vorgezeichnet hat jüngst bereits der Schlussantrag der Generalanwältin Juliane Kokott vom 06.10.2011. Der Schlussantrag der Generalanwältin ist zwar für den EuGH rechtlich nicht bindend, in der Praxis folgt das Gericht den Schlussanträgen jedoch meist.

Im Ergebnis hat die Generalanwältin einen Verstoß gegen die Souveränität anderer Staaten durch den EU-Emissionshandel klar verneint. Der von den U.S.-Airlines behauptete Verstoß beruhe vielmehr auf einer „fehlerhaften und äußerst oberflächlichen Lesart der EU-Emissionshandelsrichtlinie“ (Schlussantrag, Rn. 144). Die Tatsache, dass bei der Berechnung der abzugebenden Emissionsrechte die gesamte, anlässlich des jeweiligen Fluges zurückgelegte Flugstrecke maßgeblich sei, begründe keinen Eingriff in Hoheitsrechte anderer Staaten. Zwar seien damit mittelbar Anreize gesetzt, auch bei

Flügen über dem Hoheitsgebiet anderer Staaten möglichst wenig Treibstoff zu verbrauchen und wenig Treibhausgase zu emittieren. Eine konkrete Regelung ihres Verhaltens im Luftraum außerhalb der Europäischen Union erfolge jedoch dadurch nicht (Schlussantrag, Rn. 147).

Infobox

Externe Ermittlung von Kesselwirkungsgraden bringt oftmals 30% mehr Zuteilung

In der 3. HP erfolgt die Zuteilung von Emissionsberechtigungen auf der Basis von historischen Produktionswerten, die mit einem spezifischen Benchmarkwert multipliziert werden.

Die Produktionswerte (z. B. Nutz-Wärme in Form von Dampf oder Heißwasser) sind zumeist in den zurückliegenden Jahren nicht gemessen bzw. nur über betriebliche (nicht geeichte) Zähler verfolgt worden.

Die einzige in den vergangenen Jahren von einem unabhängigen Gutachter verifizierte Größe ist der Brennstoffverbrauch, denn dieser war die Grundlage für die Emissionsberichterstattung, an deren Ermittlung und Verifizierung hohe Ansprüche gestellt wurden und deren Einhaltung dann mit den Verifizierungs-Testat bestätigt wurde.

Das Produkt Nutzwärme als Referenz für die zukünftige Zuteilung lässt sich aber aus dem Brennstoff-Verbrauch herleiten, wenn die Wirkungsgrade der Einrichtungen (Kessel, Turbine, Wärmetauscher), mit denen die im Brennstoff enthaltene Energie in Nutzwärme umgewandelt wird, bekannt sind. Hierbei kommt es dem Betreiber zustatten, dass die Kesselwirkungsgrade berechnet werden können, wenn die Werte der Abgasmessungen bekannt sind. Diese wiederum werden entsprechend der BImSch-Forderung für alle Kessel in 3-jährigem Abstand von einer unabhängigen Stelle ermittelt und sind verwendungsfähig dokumentiert.

Dadurch nun lässt sich mit den bei Emissionshaendler.com erarbeiteten Methoden die Kette schließen und das Produkt Nutzwärme aus dem Brennstoffverbrauch gutachterlich abgesichert quantitativ herleiten. Auf diese Art wird eine aufwendige messtechnische Nachermittlung des Wirkungsgrades überflüssig bzw. eine pauschaler Abschlag auf einen Kesselwirkungsgrad von 70% gemäß ZuV 2020, §6, Absatz 4 wird vermieden (Zuteilung plus 30%). Interessierte Anlagenbetreiber können sich hierzu gerne ein unverbindliches Angebot erstellen lassen.

Kontakt unter info@emissionshaendler.com oder Freecall 0800-590 600 02 oder 030-398 8721 10.

Die feinsinnige Unterscheidung der Generalanwältin zwischen bloß „mittelbaren Anreizen“ und „konkreter Regelung“ des Verhaltens über fremdem Luftraum wirkt gekünstelt und überzeugt nicht. Denn faktisch und auch rechtlich wird durch den EU-Emissionshandel das Flugverhalten über



fremdem Luftraum mit Blick auf die daraus resultierenden Abgabepflichten doch einer sehr konkreten Regelung unterworfen. Hier stand wohl mehr das Ergebnis als die Begründung im Vordergrund des Schlussantrages.

EU Emissions Trading Scheme Prohibition Act 2011

Am 24.10.2011 hat das U.S.-Repräsentantenhaus den Entwurf eines Gesetzes mit dem Titel EU Emissions Trading Scheme Prohibition Act 2011 verabschiedet. Das Gesetz verbietet den U.S. Airlines die Teilnahme am Emissionshandel und steht damit diametral im Widerspruch zur EU Rechtslage. Ausgangspunkt dieses Gesetzesvorhabens ist die behauptete Verletzung der Souveränitätsrechte der USA und ein drohender Verlust von U.S. Arbeitsplätzen durch die Einbeziehung der U.S.-Airlines in den EU-Emissionshandel. Wenngleich höchst fraglich ist, ob das verabschiedete Gesetzesvorhaben auch die erforderliche Mehrheit im U.S.-Senat finden wird, hat es doch erheblichen politischen Wirbel verursacht und die weltweite Debatte um den Emissionshandel erheblich angeheizt.

Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO)

Am 02.11.2011 hat der ICAO-Rat ein Working Paper mit dem Titel „Inclusion of International Civil Aviation in the European Union Emissions Trading Scheme and its impacts“ angenommen (C-WP/13790). Das Papier ruft die EU und ihre Mitgliedstaaten dazu auf, Nicht-EU-Luftfahrtunternehmen vom Emissionshandel zu befreien. Das Working Paper wurde von 26 Staaten – einschließlich China, Russland, Indien und den USA – vorbereitet und dem 36-köpfigen ICAO-Rat vorgelegt mit der Folge, dass die acht EU-Vertreter im ICAO-Rat isoliert waren. Zwar hat dieser Beschluss des ICAO-Rates keine rechtliche Bindungswirkung für die ICAO-Mitgliedstaaten oder den Rat. Dennoch ist er ein eindrucksvoller Beleg dafür, dass die Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel weltweit durchgreifenden Bedenken begegnet.

Der Streit innerhalb der ICAO ist allerdings nicht lediglich politisches Getöse. Denkbar wäre, dass einer der Vertragsstaaten der ICAO ein Streitbeilegungsverfahren initiiert und den ICAO-Rat nach Art. 84 des Chicagoer Abkommens zu einer rechtlich bindenden Streitbeilegung anruft. Gegen eine solche Entscheidung des ICAO-Rates wäre dann der Rechtsweg zum Internationalen Gerichtshof in Den Haag eröffnet. Der Ausgang eines solchen Verfahrens wäre dann - im Unterschied zum derzeit anhängigen Verfahren vor

dem Europäischen Gerichtshof – wieder völlig offen.

Ausblick

Unabhängig davon, wie man zum Thema der Einbeziehung des Luftverkehrs in den EU-Emissionshandel steht, ist festzustellen, dass das Thema zwischenzeitlich groteske Züge eines Handelskrieges angenommen hat. Die EU-Kommission kann sicher mit einem für sie günstigen Ausgang des Verfahrens vor dem Europäischen Gerichtshof rechnen. Es bleibt indes eine Restunsicherheit, ob das System nicht im Wege des ICAO-Streitbeilegungsverfahrens letztendlich vor dem Internationalen Gerichtshof in Den Haag mit eher ungewissem Ausgang landen wird.

Vorangehender Artikel „Emissionshandel im Luftverkehr – sichere Landung oder Handelskrieg?“ stammt von Rechtsanwalt Uwe M. Erling, Noerr LLP, München

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 anderer Hinsicht tätigen.

Unser Angebot

Kontakten Sie uns einfach unverbindlich unter 030-398 8721-10 oder **Freecall 0800-590 600 02** sowie per Mail unter info@emissionshaendler.com oder informieren Sie sich im Internet über weitere Leistungen unter www.emissionshaendler.com.

Herzliche Emissionsgrüße

Ihr Michael Kroehnert

