



- CO₂ Monitoringkonzept- und Berichterstellung
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen
- CO₂ Emissionsrechte Kauf/Verkauf EUA/aEUA, CER/ERU
- CO₂ Emissionsrechte Tausch, Spot- und Forwardhandel
- CO₂ Portfoliomanagement und Strategieberatung
- EEG Befreiungsanträge, Strompreiskompensation und Energieoptimierung
- Infos unter Freecall 0800-590 600 02

Lieber Leser des DE-Emissionsbriefes!
Wie wir seit Oktober 2014 angekündigt haben, wird der Emissionsbrief ab März 2015 kostenpflichtig. Die hier vorliegende Ausgabe ist die kostenlose, nur teilweise lesbare Version.
Informationen und Bestellmöglichkeiten zur kostenpflichtigen Vollversion erhalten Sie [hier](#) bzw. auf www.emissionshaendler.com

Emissionsbrief 08-2015

Praktische Informationen zum Emissionshandel
Ausgabe vom 13.07.2015

EUA DEC15 01.01.2015 bis 09.07.2015

Quelle: ICE London

CO₂-Zertifikate Anlagebetrug bei Privatpersonen, Teil II - Kommt der Emissionshandel für den Straßenverkehr?

Wie bereits im **Emissionsbrief 03-2015 Teil I** begonnen, berichtet **Emissionshändler.com®** über die betrügerischen Aktivitäten von Brokern und Händlern, die im Umfeld eines „Green-Investment-Hypes“ wertlose CO₂-Zertifikate an mittelständische Firmen und Privatpersonen verkaufen sowie immer neue Kunden mit Versprechungen auf immense Wertsteigerungen werben.

Diese eigentlich schon mehrere Jahre bekannte Masche zieht offenbar immer noch Privatkunden und kleine Mittelständische Unternehmen an, die im Umfeld einer Null-Zins-Politik ihr Heil in einer Branche suchen, in der nicht nur hohe Erträge, sondern auch die Befriedigung eines grünen Gewissens versprochen wird.

Im hier vorliegenden Teil II gehen wir auf die Methoden der Betrüger ein und geben erste Hinweise, wie man sich schützen kann. Im Teil III im August 2015 wird noch einmal detailliert aus Sicht eines Betrugsoffers beschrieben, wie potenzielle Geschädigte angesprochen und ausgenommen werden.

Weiterhin berichten wir in unserem hier vorliegenden **Emissionsbrief 08-2015** über erste Überlegungen, den Straßenverkehr in Europa ab 2021 in den Emissionshandel einzubeziehen und zeigen auf, was dies für den einzelnen PKW-Fahrer oder einen LKW kosten würde.

Warum erfolgt ein Betrug mit VER-Zertifikaten im freiwilligen Emissionshandel?

Hintergrund des wahrscheinlich bereits in 2009 beginnenden Betruges mit VER-Zertifikaten im freiwilligen Emissionshandel ist, dass die Strukturen,

das Know-how und das Kapital dafür bereits seit mehr als 2 Jahren vorhanden waren.

So hatten bereits im Jahre 2008 kriminelle Banden angefangen, Umsatzsteuerkarusselle im verpflichtenden Emissionshandel aufzuziehen und Milliarden von Euro - meist in Großbritannien und Frankreich - zu hinterziehen. In Deutschland hingegen lagen den Steuerbehörden erst Anfang 2009 konkretere Informationen vor, die einen systematischen, bandenmäßigen Steuerbetrug im verpflichtenden Emissionshandel nahelegten.

So lagen z. B. den Hamburger Steuerfahndern der Abteilung Umsatzsteuerbetrugsbekämpfung nach eigenen Angaben Anfang 2009 Informationen vor, die des Betrugs verdächtigten Händler den deutschen CO₂-Markt als nächstes Ziel für Steuerbetrügereien ausgesucht hatten.

Der Grund für die Verlagerung der Steuerbetrugsgeschäfte von Großbritannien und Frankreich nach Deutschland war, dass die kriminellen Banden durch die Abschaffung der Umsatzsteuerpflicht auf CO₂-Zertifikate im verpflichtenden Emissionshandel in diesen beiden Ländern keine Geschäftsgrundlage mehr hatten. Das dort eingeführte Reverse-Charge-Verfahren kehrte die Umsatzsteuerpflicht um und

Nachdem sich im Herbst des Jahres der Verdacht der deutschen Steuerfahnder verstärkte, wurde schlussendlich nach intensiven Ermittlungen im Frühjahr 2010 unter Leitung der Staatsanwaltschaft im Rahmen einer weltweiten Razzia in Hongkong, USA, Luxemburg, Belgien, Bulgarien, Zypern und Liechtenstein ein Berg von Beweisen und



über drei Millionen Euro auf den Konten von Beschuldigten sichergestellt und diese langjährig in Haft genommen.

Da nach Angaben von Interpol bis 2012 mehr als 6 Milliarden Euro Steuern im verpflichtenden Emissionshandel hinterzogen wurden ist klar zu vermuten, dass nur ein Bruchteil der hinterzogenen Gelder gefunden und längst nicht alle Banden und Netzwerke entdeckt wurden bzw.

Damit wird erklärlich, dass spätestens nach Einführung des Reverse-Charge-Verfahrens zum Juli 2010 auch in Deutschland die kriminellen Banden ihr Geschäftsmodell im verpflichtenden Emissionshandel nicht fortsetzen konnten und sich spätestens seit diesem Zeitpunkt intensiv krummen Geschäften im freiwilligen Emissionshandel widmeten. Hier gab es zwar nicht mehr die Möglichkeit, Umsatzsteuer zu hinterziehen, jedoch konnte mit Schwarzgeldwäsche und vor allem ausgeklügelten Anlagenbetrügereien mit freiwilligen CO2-Zertifikaten Privatanleger und kleinere Unternehmen um ihr Geld gebracht werden. Die Voraussetzungen, die dazu benötigt wurden (als da wären Kapital, Produktkenntnisse, tolle Webseiten, funktionierende Gefüge) waren schon vorhanden. Einzig die Vertriebsstrukturen mussten modifiziert werden, da nunmehr nicht mehr emissionshandelspflichtige Kraftwerke und Industriekunden als (meist ahnungslose) Mitglieder eines Steuerkarussells benötigt wurden, sondern Privatkunden und

Der Betrug mit CO2-Zertifikaten wird zum Massengeschäft

Die meist als Maklerhaus oder Handelshaus bezeichneten Unternehmen, die mit betrügerischer Absicht VER/VCS Zertifikate aus dem freiwilligen Emissionshandel unter ihre Kundschaft bringen wollten, mieteten sich ab 2010 meist in

und Spanien Büroräume an. In diesen Räumen saßen dann die Trader/Broker eng wie Hühner in stickiger Luft auf der Stange zusammen, um Neukunden mit Kaltanrufen zu ködern oder ihre „Stammkunden“ zu weiteren Geschäften zu überreden. Die meist in feinsten Geschäftslagen liegenden Büros wurden deswegen auch bald von Insidern als „boiler rooms“ (heißer Kesselraum) bezeichnet, in denen die Broker im Minutentakt potenzielle Kunden kontaktierten.

Kunden, die einmal in die Datenbank eines „boiler-room“-Unternehmens gelangten, wurden meist über Jahre hinweg nicht nur mit meist betrügerischen

Angeboten zu CO2-Zertifikaten kontaktiert, sondern auch . Durch das auch hemmungslose Weiterreichen der Kontaktdaten der Makler an Dritte bzw. das Mitnehmen des Kundenbestandes eines Maklers zu einem neuen Handelshaus wurde der jeweilige Kunde auch mit verschiedensten Angeboten zu Filmprojekten, Investments in , rosa Diamanten, in Indonesien, Seltene Erden oder Ukraine traktiert. Nichts war und ist den Handelshäusern und ihren Brokern zu ausgefallen, um das Interesse hochzuhalten und den Kunden zu binden. In jedem Falle fanden die Makler aber bei ihren angesprochenen Kunden zu CO2-Zertifikaten ein hohes Interesse, da diese nicht nur bis heute voll im Klima- und Umwelttrend liegen, sondern durch ihre immateriellen Eigenschaften interessant, neu und vielversprechend waren (siehe auch Infobox unten).

Infobox

Warnung von INTERPOL zum Handel mit CO2-Zertifikaten zu nicht existierenden oder doppelt vorhandenen Zertifikaten (Juni 2013).

Durch die immaterielle Natur von Emissionsgutschriften ist es möglich, das Eigentum an Emissionsrechten von einem physischen Projekt zu trennen. Ein Projekt, wie das Pflanzen von Bäumen oder die Energieeffizienzverbesserung einer Fabrik, kann beispielsweise im Besitz von einer Person oder Gesellschaft sein, während ein anderer die gleichen Rechte vertreibt und verkauft.



Das Risiko von Betrug und Korruption entsteht durch die Tatsache, dass es keine physische Kontrolle der Identität des Besitzers gibt, die auf einem Stück Papier oder in einem Datensatz vermerkt sind.

Ein Betrug kann also auch durch die Korruption einer Regierung entstehen, die Personen gefälschte Dokumente ausstellt, bezüglich des Eigentums an Emissionsgutschriften.

Die relative Unreife des Zertifikatemarktes, gepaart mit der immateriellen Natur der Ware selbst, macht den Markt besonders anfällig , die in der Regel nicht in anderen Rohstoffmärkten möglich wären. Das bemerkenswerte Potenzial, den CO2-Zertifikatemarkt für Verbrechen zu nutzen, beruht auf seiner einzigen bedeutenden Schwachstelle, die sich von anderen Märkten unterscheidet - der immateriellen Natur von CO2 selbst.

Quelle: Interpol Veröffentlichung von 06-2013. Hinweise an Adresse siehe oben.



Handelshäuser, Makler, Broker und „Hilfeträger“ ziehen ein internationales Netzwerk auf

Ab Mitte 2010 nahmen die Aktivitäten der Handelshäuser, Makler, Broker immer mehr zu und riefen vor allem in Großbritannien mehr und mehr Ermittler auf den Plan, die sich wegen der massiv häufenden Hinweise der Kunden zu Betrugsfällen der Maklerhäuser annahmen.

Auch ein neues, besonders perfides Geschäftsmodell wurde erfunden, das der „Recovery Scams“, also Unternehmen, die

Natürlich gegen Geld und natürlich in betrügerischer Absicht.

Die vielen neugegründeten Firmen hatten die Daten der bisherigen Betrugsopfer gekauft bzw. waren selber schon durch vorherige Betrügereien in ihrem Bestand. So näherten sie sich ihren Betrugsopfern problemlos an und baten an „zu helfen“.

Bei den betrügerischen Hilfsangeboten gab es dann wieder verschiedenste Varianten. Die einen verlangten eine Vorauszahlung oder wie z. B. die Firma **Edgebrook Carbon Invest**. Etliche verlangten ein Zusatzinvestment in beträchtlicher Höhe, um dann kurz später angeblich alles erfolgreich verkaufen zu können, wie z. B. **Clark Carbon Capital**. Andere boten an, die VER Zertifikate in CER Zertifikate „umzuwandeln“, da diese Art von Zertifikaten

Die Masche des Zusatzinvestments, die naturgemäß für die Handelshäuser am attraktivsten war, wurde auch von vor allem von **Clark Carbon Capital** in der Schweiz und **Carbon-ex** mit Sitz in Luxemburg angeboten. Hier war es gängige Praxis, dass man sich für den Verkauf der eigenen Schrott-Zertifikate erst qualifizieren musste, indem man noch einige tausend Carbon Credits dazukaufen sollte.

Nachdem das „Hilfe-Geschäft“ immer besser lief, stiegen immer weitere betrügerische Handelshäuser in das lukrative Geschäft ein. Durchaus bemerkenswert war dabei, dass durch das offensichtliche Kursieren von Kundendaten immer häufiger alternative Produkte angeboten wurden bzw. weitere Hilfestellungen zu schlecht gelaufenen Investments den Kunden Trost und Perspektive aufzeigen sollten.

Durch die immer höher werdende Taktfrequenz der Firmengründungen und Schließungen (geplante und ungeplante Insolvenzen der betrügerischen Firmen) wurden in einigen Fällen auch nationale Behörden auf den Handel mit VER/VCS/CER-Zertifikaten aufmerksam. Dies naturgemäß auch deswegen, weil die Anzahl der betrogenen Kunden ständig wuchs.

Eine der bekanntesten Fälle leiteten die Londoner Behörden Ende Mai 2014 ein, da mindestens 13 Unternehmen mit Londoner Firmensitz in kurzer Zeit insolvent waren bzw. insolvent sein wollten, die alle zuvor vorwiegend im Geschäft mit CO₂-Zertifikaten tätig waren. Nach Ermittlungen der Behörden wurden dabei Tausende von Menschen um mehr als 19 Millionen Pfund um ihr Geld gebracht.

Der Verkauf von fast wertlosen Zertifikaten bringt hohe Gewinne

Nach den Ermittlungen der britischen Behörden stand im Mittelpunkt des Netzes dieser Firmen das Unternehmen **Eco-Synergies**, welches als Großhändler die Mitglieder des Netzwerkes mit VER/VCS CO₂-Zertifikaten aus dem freiwilligen Markt versorgte.

Nach den Ermittlungen kaufte Eco-Synergies die Zertifikate für durchschnittlich 65 Pence pro Stück an (ca. 0,80 Euro) und blies deren Wert durch seine Vertriebspartner, darunter insbesondere die Unternehmen **MH-Carbon** und **Carbon-ex**, bis auf 6 Pfund (7,20 Euro) für die privaten Käufer auf. Denen wurden dann Versprechungen auf Wertsteigerungen bis zu 11 Pfund (über 13 Euro) pro Stück gemacht.

Eco-Synergies bezeichnete sich damals auf seiner Webseite selbst als

mit über 25 aktiven Handelsagenten sowie dem Einkauf von jeweils zwei bis fünf neuen Klimaprojekten pro Monat, die dann in der Summe mit 1-2 Millionen Zertifikaten pro Monat an Handelspartner und Kunden verkauft wurden. Dass dies mit einem Aufschlag von bis zu 869% geschah, wurde auf der inzwischen vom Netz genommenen Webseite

Stattdessen wurden potenziellen und bestehenden Kunden auf den Webseiten der angeschlossenen Vertriebsfirmen exorbitante Umsatzsteigerungen im CO₂ Markt mitgeteilt, die einen hohen zukünftigen Gewinn suggerieren sollten.



„Saubere Energie, Investments in Carbon Credits nehmen in 2010 um 30% zu und steigen auf 243 Milliarden Dollar“. Dem potenziellen Kunden werden neben Traumrenditen auch Traumumsätze des Marktes suggeriert, die um bis zu 3 Kommastellen zu hoch waren.



Teile der betrügerischen Handelshäuser gehen in die Insolvenz, andere arbeiten weiter

Der bestellte Liquidator des Londoner Insolvenzgerichtes für die bisher 13 in die Insolvenz gegangenen Handelshäuser, Mr. Clive H. Jones, äußerte sich [Ende Mai 2014 so](#), dass er auf der Grundlage der vorliegenden Beweismittel sicher sei, **dass der Verkauf von VER Emissionsgutschriften auf betrügerischen Falschdarstellungen beruhte**, wonach die Zertifikate deutlich im Wert steigen würden, diese Versprechungen jedoch vollkommen falsch und ~~unrealistisch~~ waren.

Diese erste größere Untersuchung zum Betrugsunwesen bei CO₂-Zertifikaten im freiwilligen Markt bedeutet nun keineswegs, dass dieses kriminelle Geschäftsmodell potenziellen Betrugsoffern keinen Schaden mehr zufügen könnte.

Das Kapital und das Wissen der betrügerischen Handelshäuser und Makler, wie man im CO₂ Markt mit VER und VCS Zertifikaten Privatpersonen und Kleinunternehmen um ihr Geld bringt, ist nur das eine. Der riesige Datenbestand der geprellten Kunden und die ~~Verfügbarkeit~~ dieser Kontakt- und Produktdaten durch die kriminellen Elemente ist ein weiterer Vorteil, mit dem diese arbeiten. Diese „Sucker Listen“ genannte Datenbestände (Name, Adresse, Telefonnummer und Hintergrundinformationen) garantieren den Besitzern der Daten, dass diese immer wieder an ihren Opfern „saugen“ können, weil diese leider sehr oft auch entsprechenden Neigungen haben, sich ~~betrogen~~

Potenziellen Interessenten wie auch bereits betrogenen Opfern kann man nur raten, sich auf www.redd-monitor.org zu informieren, wo immer die neuesten [Betrugsmaschen](#) und auch Berichte von geschädigten Anlegern veröffentlicht werden.

Des Weiteren gibt es nun nach über 5 Jahren des Betruges zu CO₂-Zertifikaten im verpflichtenden und im freiwilligen Emissionshandel genügend Erfahrungen und Hinweise, wie ein Betrugsversuch bzw. eine betrügerische Absicht erkannt werden könnte.

Vorsichtsmaßnahmen und Hinweise für potenzielle Firmen und Privatkunden im freiwilligen Emissionsmarkt

Unternehmen und Privatpersonen, die sich im Umfeld des freiwilligen Emissionshandels bewegen zwecks Kompensation von CO₂-Aktivitäten oder sich VER, VCS oder sonstige Offsets (freiwillige Zertifikate) löschen bzw. als Geldanlage anschaffen möchten (wovon nur dringend abzuraten ist), seien die nachfolgenden Hinweise gegeben, um zumindest die größten Risiken und Fallen zu erkennen. Besondere Vorsicht ist geboten, wenn folgende Regelungen und Bedingungen angeboten werden bzw. vorliegen:

- Nicht die Zertifikate selbst werden angeboten, sondern ~~die Zertifikate werden durch die Verkäufer~~
- Der Erwerb von Klimazertifikaten wird ~~als Investition in ein Unternehmen~~
- Die Werthaltigkeit wird durch die Investition in ~~ein Unternehmen~~
- Der Verkäufer verschweigt das ~~Verkauf von Klimazertifikaten~~
- Astronomische Wertsteigerungen werden für die Zeit nach ~~dem Kauf~~ prognostiziert, wenn ~~die Zertifikate~~

Besonders skrupellose Trader bieten enttäuschten Käufern wertloser Klimazertifikate gegen die Hinterlegung von Sicherheiten an, damit dann anschließend ~~die wertlosen Zertifikate~~ ~~übertragen~~ erfolgen kann. Außerdem gibt es auch in diesem Bereich Phishing und Datenklau, mit Hilfe dessen Zertifikate im Register auf andere übertragen werden können.

Infobox Übernahme ungültiger/ineligible CER/ERU Restbestände

Emissionshändler.com® bietet allen Anlagenbetreibern und Airlines an, deren Restbestände von ungültigen CER/ERU zu übernehmen.

→ Für die Übernahme von ungültigen/ineligible CER/ERU zahlt Emissionshändler.com® 0,5 Euro Cent/t, maximal 250,00 Euro pro Betreiber, mindestens aber insgesamt 1,00 Euro.

*In jedem Falle erhält der Verkäufer eine Word-Vorlage als Datei, mit der er eine Rechnung über **mindestens 1,00 Euro** an Emissionshändler.com® legen kann.*

*Sollte der Kontoinhaber Hilfe bei der Einrichtung des notwendigen **Vertrauenskontos** für Emissionshändler.com® benötigen, wird eine kostenlose Hilfestellung und Lösung angeboten.*

Für die Anforderung eines Verkaufsformulars oder Rückfragen wenden sich interessierte Anlagenbetreiber an Emissionshändler.com® unter info@emissionshaendler.com oder Freecall 0800-590 600 02.

Eine zweite Kategorie betrügerischen Zertifikatehandels sind Multi-Level-Marketing-Pyramiden (sog. „Ponzi-Schemes“), in denen Käufer die Chance haben, durch den Weiterverkauf von „Zertifikaten“ die eingesetzte Investition schnell wieder herauszubekommen. Die in der Pyramide verkauften Einheiten sind oft ~~von Firmen~~ ~~betrieben~~. Bevor die aus dem Verkauf zu finanzierenden Projekte implementiert sind, hat sich das Unternehmen in heiße Luft aufgelöst und seine Gründer sonnen sich auf den Bahamas.



Indizien für zweifelhafte Angebote – auch bei Löschung und Stilllegung

Unabhängig von dem Wunsch, mit freiwilligen CO₂-Zertifikaten viel Geld zu verdienen, können (und sollten) diese auch dazu benutzt werden, durch **Löschung und Stilllegung** das eigene Umweltbewusstsein zu beruhigen. Auch in diesem Falle sind viele **Indizien** zu beachten, damit nicht auch das eigene Gewissen noch über den Tisch gezogen wird und die Einsparung von CO₂ in Projekten garantiert und korrekt abläuft.

Folgende Eigentümlichkeiten im Umgang mit Broker- und Handelshäusern zu freiwilligen CO₂-Zertifikaten sollten aufmerksam machen:

- > Es werden nur **„reine“** angeboten, keine Klimazertifikate.
- > Es gibt kein **„Nachprüfungsverfahren“**.
- > Die gehandelte Einheit bezieht sich auf **„Emissionsreduktionen“** etwa „ein Hektar Regenwald“, nicht aber auf Emissionsreduktionen.
- > Eine genaue **„Beschreibung“** des Projekts ist nicht verfügbar.
- > Das Projekt wird von Umweltverbänden oder Stiftungen mit klingenden Namen unterstützt, die vom Anbieter selbst gegründet wurden.
- > Das Unternehmen kann kein **„Klimazertifikat“** ausstellen.
- > Die ansässige Bevölkerung erhält **„keine“** Informationen, ohne zu wissen, was wirklich geplant ist.
- > Die Zentralregierung des Gastgeberlandes hat **„keine“** Informationen über das Projekt.

Freiwilliger Emissionsausgleich dient sehr oft als Beleg für nachhaltiges unternehmerisches Handeln (CSR = *Corporate Social Responsibility*). Er ist jedoch nur dann zu empfehlen, wenn im eigenen Unternehmen die Potenziale zur Emissionsverringerung ausgeschöpft werden.

Doch auch die Ausgleichsprojekte selbst werden von der Öffentlichkeit kritisch begleitet. Eine falsche Auswahl dieser Projekte kann zum Imageschaden führen, wenn diese nicht zur Unternehmensphilosophie passen.

Ende des 2. Teils des Beitrages: „CO₂-Zertifikate dienen dem Anlagebetrug bei Privatpersonen“ Fortsetzung und Teil 3 im nächsten Emissionsbrief.

Die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Emissionshandel könnte auch das Problem der am Markt zu viel vorhandenen Zertifikate lösen

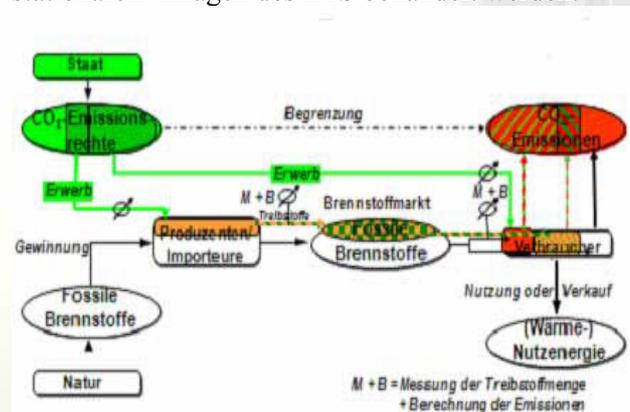
Auf seiner Jahrestagung am 10.06.2015 hat der Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz (bvek) e.V. dargelegt, dass die Erweiterung des EU-Systems handelbarer Emissionsrechte (EU-ETS) um den Straßenverkehrssektor die beste Lösung der

aktuellen Probleme sowohl der deutschen nationalen, als auch der europäischen Klimaschutzpolitik wäre. Sie wäre jeweils organisatorisch die einfachste und volkswirtschaftlich die kostengünstigste aller möglichen Handlungsoptionen und sollte daher spätestens zum **1. Januar 2016** umgesetzt werden.

Der Vorschlag des bvek (Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz) wird inzwischen von der deutschen Automobilindustrie vorsichtig unterstützt und auch die Mineralölwirtschaft scheint sich damit anzufreunden. Auch auf EU-Ebene wird darüber diskutiert und findet immer mehr Befürworter, zum Beispiel auch vom Verband der europäischen Eisenbahnbetreiber (derzeitig kann man durchaus eine Wettbewerbsverzerrung erkennen).

Die Grundidee: Statt vieler Emittenten nur wenige Inverkehrbringer

Zur Erweiterung des EU-ETS müssten nämlich nicht die vielen kleinen Emittenten, also die Millionen PKWs und LKWs, in das System einbezogen werden, sondern lediglich die Inverkehrbringer der Treibstoffe auf der 1. Handelsstufe. Dies sind diejenigen, die in der EU Mineralölraffinerien betreiben oder Treibstoffe in die EU importieren, also im Wesentlichen die großen Mineralölkonglomerate. Deren große, zentrale Treibstofflager könnten dabei genauso wie die derzeitigen stationären Anlagen des ETS behandelt werden.



Erweiterung des EU-ETS um die Treibstoffe auf der ersten Handelsstufe. Grafik: bvek

Da diese Tanklager aber bereits jetzt staatlich genau kontrolliert (in Deutschland durch die Hauptzollämter) und alle über sie in Verkehr gebrachten Treibstoffe zur Erhebung der verschiedenen Energiesteuern monatlich exakt festgestellt und gemeldet werden, müssten diese Mengen lediglich

an die zuständigen nationalen Emissionsregisterstellen (in Deutschland der DEHSt) weitergemeldet werden.

Es ist für die Einbeziehung der Treibstoffe in das EU-ETS daher keine zusätzliche Bürokratie und kein zusätzliches **„Nachprüfungsverfahren“** erforderlich. Natürlich müssten außerdem die Mineralölkonglomerate gesetzlich verpflichtet



werden, entsprechende Anlagenkonten im Unionsregister zu führen und die ihren Emissionsmengen entsprechende Anzahl von Emissionsberechtigungen jährlich abzuführen.

Wer trägt die Kosten?

Die Kosten für die Beschaffung der benötigten Emissionsrechte würden die Mineralölkonzerne natürlich richtigerweise an die nachgelagerten Handelsstufen weitergeben und letztlich an den Tankstellen auf die Preise für Kraftstoffe aufgeschlagen werden. Da es hier kein Carbon-Leackage-Risiko gibt, können die Emissionsrechte des Verkehrssektors vollständig und problemlos

Auf den Tankstellenrechnungen sollten ferner zusätzlich zu den bisherigen Angaben auch der jeweilige Emissionsfaktor des getankten Treibstoffs, die sich daraus errechnende CO₂-Emissionsmenge sowie der Preis der mit dem Treibstoff zusammen verkauften Emissionsberechtigungen angegeben werden. Dann kann jeder einzelne Kfz-Fahrer bzw. -Halter seine individuellen CO₂-Emissionen und die damit verbundenen Kosten ablesen und dies bei seinem Fahr- und/oder Kaufverhalten berücksichtigen.

Die Wirkung auf das Klima und die vorhandenen Übermengen im EU-ETS

Die Klimaschutzwirkung einer solchen ETS-Erweiterung hängt dabei natürlich von dem Verhältnis der Emissionen des Verkehrssektors zu den Emissionsberechtigungen ab, die dem ETS-System zusätzlich zur Verfügung gestellt werden - je weniger Emissionsberechtigungen (EB) umso größer die Klimaschutzwirkung! Dies ist eine reine politische Entscheidung und kann daher

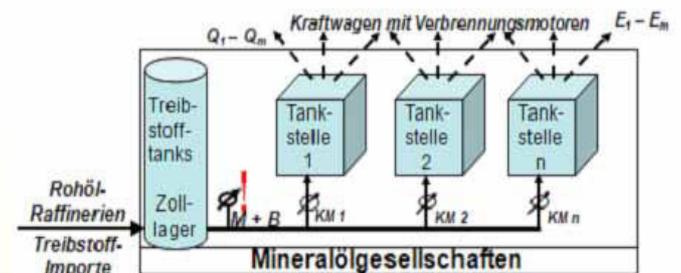
Beispiel 1: Wenn die Bundesregierung meint, dass Deutschland zur Erreichung seines nationalen Klimaschutzzieles - Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 40% bis 2020 gegenüber 1990 - noch eine Reduktionslücke von 22 Mio. t CO₂/a besitzt, dann könnte sie diese Lücke ganz exakt und gesichert schließen, wenn dem EU-ETS 22 Mio. EB weniger zusätzlich zur Verfügung gestellt werden als der deutsche Straßenverkehrssektor nach Einschätzung der Bundesregierung 2020 an CO₂ emittieren wird (*Prognose für 2020: 150 Mio. t CO₂. 150 - 22 = 128 Mio. EB*)

Beispiel 2: Wenn die zuständigen EU-Gremien meinen, dass dem derzeitigen EU-ETS 2 Mrd. Emissionsberechtigungen zu viel zur Verfügung stehen, dann könnten sie diesen vermeintlichen Überschuss dadurch gesichert beseitigen, dass zum

Beispiel von 2016 bis 2020 jährlich nur etwa **50%** Emissionsberechtigungen dem EU-ETS zusätzlich zur Verfügung gestellt werden wie alle ETS-Mitgliedsstaaten im Straßenverkehrssektor zusammen emittieren (*EU-28 Emissionen Straßenverkehr 2012: 830 Mio. t CO₂, davon 50% = ca. 400 Mio. x 5 Jahre = 2.000 Mio. EB*)

Beispiel 3: In den vom EU-Rat im Oktober 2014 beschlossenen „Schlussfolgerungen zum Rahmen für die Klima- und Energiepolitik bis 2030“ ist u.a. enthalten, dass die nicht unter das ETS fallenden Sektoren ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 gegenüber 2005 um 30% reduzieren sollen. Zu diesen Sektoren gehört bisher auch der Straßenverkehrssektor. Gibt man dieses Ziel daher auch dem Straßenverkehrssektor vor, würde das Ziel gesichert eingehalten werden, wenn das ETS um den Verkehrssektor erweitert und die zusätzlichen Emissionsberechtigungen für das ETS bis 2030 auf ca. 630 Mio. Stück/a reduziert werden (*EU-Emissionen Straßenverkehr 2005: ca. 900 Mio. t CO₂. 70% von 900 = 630 Mio. EB*)

Der entscheidende Vorteil der Einbeziehung des Straßenverkehrssektors ist aber nicht nur die einfache Festlegung der Klimaschutzwirkung, sondern dass - im Unterschied zu allen anderen politischen Klimaschutzinstrumenten.



Inverkehrbringer von Treibstoffen sind Betreiber von zentralen Treibstofflagertanks, große stationäre Anlagen bei Raffinerien Grafik: bvek

Die Auswirkung auf den EUA-Preis

Mit der bei der Erweiterung des EU-ETS vorzunehmenden Festlegung der zusätzlich dem EU-ETS zur Verfügung zu stellenden Emissionsberechtigungen wird aber auch die resultierende Auswirkung auf die Preisentwicklung der Emissionsberechtigungen bestimmt - je weniger zusätzliche Emissionsberechtigungen umso größer die Knappheit an Emissionsberechtigungen und umso mehr steigt der Preis, und zwar sofort der aktuelle Marktpreis!

Die Verknappung der Emissionsrechte gemäß **Beispiel 1** wäre aber so gering, dass sie, wenn überhaupt, nur geringe Auswirkungen auf den derzeitigen Preis von 7 -7,50 €/EUA hätte.



Schätzungen gehen von einer Preissteigerung von vielleicht maximal 0,50 €/EUA aus.

Die Verknappung gemäß **Beispiel 2** würde aber schon zu einer deutlichen Preissteigerung auf ca. ... €/EUA führen.

Die Auswirkung der Verknappung gemäß **Beispiel 3** hängt davon ab, wie schnell die Reduzierung des bisherigen EUA-Überbestandes von 2,4 Mrd. auf 630 Mio. Emissionsrechte/a erfolgt und dürfte in der Wirkung in etwa ...

Die Auswirkung auf den Benzin- und Dieselpreis

Beim **Beispiel 1** würde sich der Preis für Otto-Kraftstoffe (Emissionsfaktor 2,33 kg CO₂/Liter) lediglich um 1,8 Cent/Liter und für Dieselpkraftstoffe (Emissionsfaktor 2,65 kg CO₂/Liter) lediglich um 2 Cent/Liter erhöhen und beim **Beispiel 2** auf maximal 3,5 Cent/Liter bzw. um maximal 4 Cent/Liter.

Damit errechnen sich Jahreszusatzkosten für einen durchschnittlichen PKW-Fahrer (15.000 km/a Fahrleistung; Ø-Verbrauch 7,5 Liter Otto-Kraftstoff/100 km) von 20 €/Jahr bzw. 40 €/Jahr und für einen durchschnittlichen LKW-Fahrer (100.000 km/a Fahrleistung; Ø-Verbrauch 30 Liter Diesel/100 km) von 600 €/Jahr bzw. 1.200 €/Jahr.

Bei diesen geringen Zusatzkosten dürfte wohl kein PKW-Fahrer sein Verhalten ändern, um seine Emissionen zu reduzieren und wohl auch kaum ein LKW-Halter, da deren Alternativen zur Emissionsreduktion deutlich teurer sein dürften. Die tatsächliche Emissionsreduktionen dürften daher im Wesentlichen bei den bisherigen ETS-Anlagen in Deutschland und/oder den andern ETS-Staaten stattfinden, da sich bei ihnen ausreichend Optionen zur Emissionsvermeidung mit spezifischen Kosten von weniger als 14 €/t CO₂-äq. befinden.

Auch für das **Beispiel 3**, eine EU-weite Reduktion der Straßenverkehrsreduktionen, sind auf der bvek-Tagung Kostenbetrachtungen dargestellt wurde. So hat das ZEW zusammen mit dem Massachusetts Institut of Technology berechnet, dass dieselbe Klimaschutzleistung, die auf EU-Ebene durch Verschärfung der CO₂-Emissionsgrenzwerte bei den PKW-Neuwagen bis 2025 erreicht werden könnte, durch alternative Einbeziehung des Straßenverkehrs in das EU-ETS mit 40 – 60 Mrd. €/a weniger Kosten für die EU-Volkswirtschaften erreicht werden kann.

Diese durch Einbeziehung des Straßenverkehrssektors in das EU-ETS für Deutschland bzw. für die EU insgesamt gegenüber den derzeit von der Politik geplanten Klimaschutzprogrammen jährlich einge-

sparten ... Euro stünden für andere ebenfalls wichtige gesellschaftliche Aufgaben (Bildung, Forschung, Infrastruktur, Soziales usw.) zur Verfügung.

Fazit zur Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Emissionshandel

Sollte die Einbeziehung des Straßenverkehrs in den Emissionshandel gemäß dem Beispielszenario 2 oder 3 erfolgen, dann sollten Betreiber von stationären Anlagen im Emissionshandel berücksichtigen, dass durch die mehr oder weniger rasche Verringerung des ... Mrd. Emissionsberechtigungen ein Preissteigerungseffekt entsteht. Dieser Preissteigerungseffekt und die gesetzlich gesicherte Perspektive werden insbesondere Investoren und Spekulanten anziehen, die alleine durch ihr Wirken eine weitere (eventuell auch sehr rasche) Steigerung der Zertifikatepreise bewirken können.

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

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

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, Telefax: 030-398872129

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

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

Mitglied im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK www.bvek.de