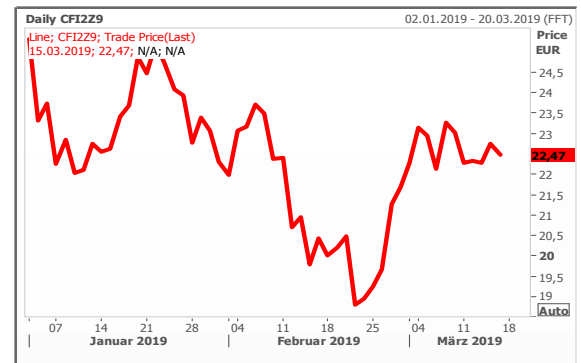




- CO<sub>2</sub> Überwachungspläne- und Berichterstellung
- CO<sub>2</sub> Mitteilung zum Betrieb MzB und Erstellung Jahresbericht
- CO<sub>2</sub> Registerkontoführung für Unternehmen
- CO<sub>2</sub> Emissionsrechte Kauf/Verkauf/Tausch von EUA/aEUA, CER2
- CO<sub>2</sub> Portfoliomanagement und Strategieberatung
- EEG Befreiungsanträge, Strompreiskompensation und Energieoptimierung
- Infos unter Freecall 0800-590 600 02



EUA DEC18 01.01.2019 bis 15.03.2019 Quelle: ICE London

## Emissionsbrief 01-2019

### Praktische Informationen zum Emissionshandel

Ausgabe vom 19.03.2019

## Das CORSIA-Regelwerk und das EU-ETS – DEHSt gibt Ende der Antragsfrist bekannt – Arbeiten zum BDR sollten beginnen

Ab dem Jahre 2020 wird sich nun auch die Flugbranche eigenen verbindlichen Zielen im Klimaschutz unterwerfen. Beim Treffen der UN-Luftfahrtorganisation ICAO im kanadischen Montreal wurden weitere Regeln zum klimaneutralen Wachstum ab 2021 festgelegt sowie detailliertere Kriterien für die Nutzung von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten in ihrem Regelwerk CORSIA beschlossen. Insbesondere ging es auch um die Nutzung bzw. Ausschluss von Zertifikaten aus fraglichen Klimaschutzprojekten und eventuellen Restbeständen bisher nicht genutzter CER-Schrottzertifikate aus dem EU-Emissionshandel.

Um nun das Regelwerk von CORSIA besser zu verstehen und deren paralleles Miteinander mit dem EU-ETS für Airlines zu verstehen, gibt Emissionshändler.com® einen Überblick über die wichtigsten Regelungen.

Da die DEHSt am 15.03.2019 bekanntgab, dass die Frist zur Abgabe der Anträge auf kostenlose Zuteilungen am 29.06.2019 endet, führt Emissionshändler.com® im hier vorliegenden **Emissionsbrief 01-2019** noch einmal aus, welches die ersten Schritte beim Baseline Data Report sein sollten, mit dem die Betreiber ihre entsprechenden Arbeiten beginnen können.

### EU-ETS und CORSIA – Die Entwicklung 2013-2019

Der Emissionshandel im Luftverkehr läuft gegenwärtig unverändert in der dritten Handelsperiode (2013 – 2020). Während dieser Zeit müssen alle kommerziellen Luftverkehrsteilnehmer

mit mehr als 243 Flügen pro 4 Monatszeitraum oder Emissionen größer 10.000 t CO<sub>2</sub> sowie alle nicht-kommerziellen Teilnehmer mit Emissionen größer als 1.000 t an der Berichts- und Abgabepflicht teilnehmen. Zu berichten und zu kompensieren sind die Intra-EU Emissionen, das heißt die Emissionen der Flüge innerhalb der European Economic Area (EEA).

Im Oktober 2016 hatte dann die Internationale Civil Aviation Organisation (ICAO) auf ihrer 39. Sitzung ein marktbasierendes System zur Reduzierung von CO<sub>2</sub> Emissionen aus Luftverkehrsaktivitäten verabschiedet. Der Name CORSIA steht dabei für "Carbon Offsetting and Reduction Scheme from International Aviation". CORSIA startet für Luftverkehrsteilnehmer mit den Basis-Berichtsjahren 2019 und 2020. Der Durchschnitt der Emissionen der beiden Berichtsjahre dient der ICAO als Basis und Grenzwert der Luftverkehrsemissionen, die danach nicht mehr überschritten werden sollen.

Natürlich geht auch die ICAO von einem weiteren weltweiten Wachstum der Luftverkehrsaktivitäten aus; wie das aus Sicht von ICAO funktionieren soll erläutern wir im folgenden Text.

Nach den zwei Basis-Berichtsjahren beginnt CORSIA mit einer Pilotphase in den Jahren 2021 bis 2023. Im Jahr 2024 müssen erstmals die Emissionen der vergangenen 3-jährigen Pilotphase durch die Abgabe von Emissionszertifikaten kompensiert werden.

Als Reaktion auf die Einführung von CORSIA und den Durchführungsbestimmungen (CORSIA-SARPS) hat



die EU für den Emissionshandel im Luftverkehr zunächst keine grundlegenden Änderungen vorgesehen. Die Berichts- und Abgabeverpflichtung bleibt zunächst unverändert.

Wie aber schon jetzt zu erkennen ist, führt das zu dem Phänomen, dass ab dem Jahr 2019 Luftverkehrsbetreiber, die vom EU-ETS betroffen sind, ebenfalls auch einen geprüften Bericht für CORSIA abgeben müssen.

### Wer macht wie bei CORSIA mit?

CORSIA ist ein weltweites marktbasierendes System, um die Treibhausgasemissionen des Luftverkehrs auf dem Niveau von 2020 einzufrieren und Emissionen von zusätzlichem Wachstum im Luftverkehr zu neutralisieren. Das System bedient sich einer Vielzahl von Mechanismen, wie unter anderem energiesparender Technologie und der Verwendung von Bio-Kraftstoffen im Luftverkehr, aber schlussendlich auch dem Werkzeug der Kompensation durch CO<sub>2</sub> Minderungszertifikate.

Alle 192 Unterzeichnerstaaten der ICAO müssen die Regelungen zu CORSIA umsetzen. Das bedeutet die Einführung von MRV (Monitoring Reporting Verifizierung) mit der jährlichen Abgabe von verifizierten Emissionsberichten an die ICAO. Die Basis-Berichtsjahre 2019 und 2020 dienen dazu, den Schwellenwert für die gesamten weltweiten CO<sub>2</sub> Emissionen zu ermitteln.

In diesen zwei Jahren müssen Luftfahrzeugbetreiber sämtliche Emissionen ihrer internationalen Flüge (von einem Staat zum anderen) ermitteln und an die zuständige Behörde ihres Heimatstaates berichten. Diese aggregierten Emissionen pro Staat werden dann von der ICAO genutzt, um den weltweiten Grenzwert von 2020 zu bestimmen. Sämtliche darüber liegenden Emissionen der Folgejahre müssen danach durch Kompensation (Offsetting) neutralisiert werden, um das erklärte Ziel der ICAO - CO<sub>2</sub> neutrales Wachstum - zu erreichen.

### Die freiwilligen und verpflichtenden Phasen von CORSIA

Den Basis-Berichtsjahren 2019 und 2020 folgt die CORSIA Pilotphase (2021 – 2023) und die erste und zweite Phase 2024-2026 und 2027-2035 - siehe auch Bild rechts.

Wie schon angedeutet, ist das System CORSIA in 3 Phasen unterteilt, wobei die ersten beiden Phasen freiwillig und die letzte Phase verpflichtend für alle Staaten ist.

An dieser Stelle ist es wichtig, Folgendes klarzustellen: Jede Fluggesellschaft muss an CORSIA

teilnehmen und vom 01.01.2019 an die Emissionen berichten. Die Tatsache, dass es eine freiwillige Teilnahme und eine verpflichtende Teilnahme bei CORSIA gibt, bezieht sich nur auf die Kompensationspflicht der Emissionen.



Die drei Phasen von CORSIA 2021-2035 Bildquelle: ICAO

In der Pilot-Phase (2021-2023) und in der ersten Phase (2024-2027) ist die Teilnahme für Staaten an der Kompensation, wie schon gesagt, freiwillig. Die freiwillige Teilnahme während der ersten beiden Phasen bezieht sich immer auf Staaten und nicht auf die individuelle Fluggesellschaft. Staaten können sich während der ersten beiden Phasen für oder gegen eine Teilnahme an der Kompensation entscheiden.

Die Fluggesellschaften der teilnehmenden Staaten müssen die erzeugten CO<sub>2</sub> Emissionen berichten und das Produkt ihrer eigenen Emissionen mit dem von der ICAO jährlich ermittelten „Growth Factor“ durch den Kauf von CO<sub>2</sub> Zertifikaten dann kompensieren. Der Kompensationsprozess von erzeugtem CO<sub>2</sub> bezieht sich immer auf die jeweils abgeschlossene 3-jahres Periode.

In der zweiten Phase mit dem Zeitraum von 2027 bis 2035 ist die Kompensationspflicht für alle Staaten verbindlich. Ausnahmen bestehen nur für Entwicklungsländer und kleine Inselstaaten, deren Emissionsvolumen kleiner als 0.5% der weltweiten CO<sub>2</sub> Emissionen des Luftverkehrs ist. Die EU hat im Hinblick auf die Entwicklungen der ICAO und auf die Einführung eines weltumspannenden Systems zur Reduktion der CO<sub>2</sub> Emissionen des Luftverkehrs schon in 2012 den Umfang des ETS auf Flüge innerhalb der EU reduziert.

Die Verpflichtung zur Überwachung, Berichterstattung und Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des internationalen Luftverkehrs ist dabei unabhängig von der geforderten Abgabe von Zertifikaten.

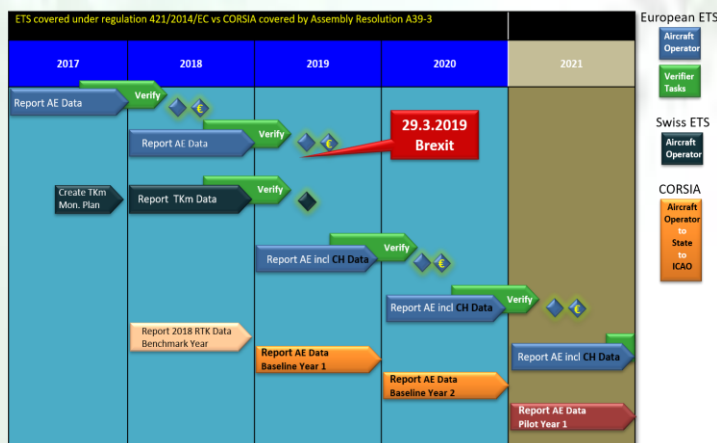




Seit dem erfolgreichen Start von CORSIA zum Anfang dieses Jahres entscheidet die EU, inwieweit das eigene ETS anzupassen ist, um zusätzliche Lasten von den Teilnehmern zu entfernen.

### Die zeitlichen Abläufe von EU-ETS und CORSIA im Überblick

Vor einem direkten Vergleich der beiden Systeme (im **Emissionsbrief 02-2019**) hilft eine globale Betrachtung der zeitlichen Abläufe von ETS und CORSIA.



Zeitlicher Ablauf EU-ETS und CORSIA Quelle: ETSverification

### Der Flugverkehr und die EU

Angefangen oben links in der Abbildung finden sich die Aktivitäten der Luftfahrzeugbetreiber seit 2010, mit dem ganzjährigen Monitoring und Berichtserstellung mit ihren jährlichen Emissionen (Annual Emission AE) inklusive Verifizierung. Der konstante Abgabetermin für den verifizierten Emissionsbericht alljährlich ist der 31. März. Einen Monat später sind im EU-ETS die Emissionszertifikate für die Emissionen aus Intra-EU Flügen des vergangenen Jahres vom Betreiber zu entrichten, gekennzeichnet als Meilenstein durch die Raute mit € Zeichen.

### Der Flugverkehr und die Schweiz

Im Jahr 2018 hat die Schweiz beschlossen, sich dem europäischen Emissionshandelssystem für den Luftverkehr anzuschließen (schwarze Pfeilgrafik und CH-Data). Betroffene Fluggesellschaften mit Routen Intra-Schweiz und Schweiz EU haben einen Tonnen Kilometer (TKm) Monitoring Plan erstellt und werden in 2019 einen verifizierten TKm Bericht an die Schweiz abgeben.

Auf der Basis der berichteten Tonnen Kilometer wird dann eine erneute freie Zuteilung an Emissionszertifikaten ermittelt, die den Betreibern zugeteilt wird, um sie für die Kompensation der Flüge in die Schweiz zu entschädigen.

Für das Jahr 2019 oder spätestens ab 2020 gilt dann die Schweiz, im Sinne des Luftverkehrs ETS, als EU-Gebiet. Somit müssen für Flüge, die von einem innereuropäischen Flughafen starten und die in der Schweiz landen, die Emissionen berichtet und auch kompensiert werden. Vormalig galt die Schweiz als nicht EU und Flüge dorthin waren nicht berichts- und abgabepflichtig. Dieser Prozess wird mit der Ausnahme möglicher Änderungen durch den Brexit bis ins Jahr 2012 bestehen bleiben.

### Infobox Preise/Konditionen für das individuell angepasste Datentemplate und die Beratungshotline von Emissionshändler.com®

Für die Lieferung eines individuell angepassten Datentemplates an den Betreiber einer Anlage und den dazugehörigen Leistungen (Punkte a), b) und c) wie links beschrieben) wird dem Anlagenbetreiber pro Anlage ein Pauschalpreis von **4.850.-Euro** berechnet. Hat ein Betreiber mehr als eine Anlage, so wird für maximal 3 baugleiche Anlagen ein pauschaler Gesamtpreis von **7.900.- Euro** erhoben.

Sofern der Betreiber die optionale Leistungen zu Punkt d) beanspruchen möchte, wird hierfür bei gleichzeitiger Buchung mit den Leistungen zu den Punkten a) - c) ein Beratungshonorar in Höhe von einmalig **2.800.- Euro** erhoben.

Sollte diese Leistung einer telefonischen Beratung für sich alleine gebucht werden, so wird ein Beratungshonorar in Höhe von **3.950.- Euro** erhoben. Alle Preise zzgl. Umsatzsteuer.

### Der Flugverkehr außerhalb der EU

Im unteren Teil der Grafik finden sich die orange/rot dargestellten Aktivitäten unter CORSIA.

CORSIA beginnt mit der generellen Ermittlung eines Grenzwertes im Jahr 2018. Hierbei handelt es sich um die fakturierten Lufttransportaktivitäten pro Staat, aus denen ersichtlich wird, welche Länder unterhalb der Bedeutungsschwelle für CORSIA liegen. Generell muss jeder Staat seine Luftverkehrsaktivität an die ICAO (als Unterorganisation der Vereinten Nationen) melden. Ob ein Staat von CORSIA ausgeschlossen ist, bezieht sich jedoch nur auf die Tatsache der Kompensationsverpflichtung für die erzeugten Emissionen.

Die nächsten CORSIA-Aktivitäten in den Jahren 2019 und 2020 gelten wiederum für alle Fluggesellschaften. Hierbei handelt es sich um die Basis-



Bezugsjahre zur Festlegung der CORSIA-gültigen Schwelle der weltweiten Luftverkehrsemissionen.

- **Die Grundidee von CORSIA ist, die weltweiten CO2 Emissionen aus Luftverkehrsaktivitäten auf dem Niveau des Jahres 2020 „einzufrieren“.**

ICAO nennt das System „CO2 neutrales Wachstum“ und gibt damit zum Ausdruck, dass man sehr wohl weiß, dass die Zuwachsraten des Luftverkehrs auch in den nächsten Jahrzehnten weiter steigen werden, dass jedoch der CO2 Ausstoß das Niveau vom Jahr 2020 nicht übersteigen soll.

- **Das Jahr 2021 ist somit das erste Jahr der ersten 3-jährigen Pilot-Phase, für das der Zuwachs der Emissionen über den Wert von 2020 durch den jeweiligen Luftfahrtbetreiber zu kompensieren ist.**

*Dies war der 1. Teil EU-ETS & CORSIA. Im Teil 2 im Emissionsbrief 02-2019 geht es um die Gemeinsamkeiten und Unterschiede der beiden Systeme.*

Co-Autor des Artikels zu CORSIA: **Guido Harling**. Harling ist Inhaber und leitender Prüfer der ETSverification GmbH, einer DAkkS akkreditierten Verifizierungsstelle für Luftverkehrsemissionen.



Für mehr Informationen zu CORSIA besuchen Sie Herrn Harling auf der [Airline & Aerospace MRO & Flight Operations IT Conference - EMEA 2019](#).

Die Veranstaltung findet statt am 26. und 27. März in Amsterdam.

Herr Guido Harling wird am 26. März ganztätig zum Thema CORSIA sprechen und für weitere Nachfragen dort anwesend sein.

### **Ende der Antragsfrist für den Antrag auf kostenlose Zuteilung festgelegt auf den 29.06.2019**

Am 15.03.2019 gab die DEHSt per Mail bekannt, dass am Tage zuvor im Bundesanzeiger die Frist zur Abgabe der Anträge auf kostenlose Zuteilung zum 29.06.2019 festgelegt wurde. Bei einer Abgabe zu einem späteren Zeitpunkt verfallen sämtliche Ansprüche zu einer kostenlosen Zuteilung für den Zeitraum 2021-2015. Damit nutzte die DEHSt ihren maximal von der EU zugestandenen Zeitrahmen, um die Anträge der Betreiber entgegen zu nehmen und die daraus gewonnenen Daten bis September an die EU weiterzuleiten.

### **Die FAR Zuteilungsregeln sehen für Betreiber im EU-ETS einen „Baseline Data Report“ vor – die Arbeiten an den Zuteilungsanträgen sollten spätestens jetzt beginnen**

Die FAR Zuteilungsregeln (Free Allocation Rules) für die Anträge auf kostenlose Zuteilung von Emissionszertifikaten liegen nun seit Ende Dezember 2018 in deutscher Sprache vor. Eine Analyse der neuen Anforderungen ergibt, dass die allermeisten Betreiber gut beraten sind, spätestens jetzt mit den Arbeiten an den Anträgen zu beginnen. Dies auch deswegen, weil nunmehr die Abgabefrist zu Ende Juni 2019 festgelegt worden ist und die System-Formulare (FMS) der DEHSt sicherlich noch länger auf sich warten lassen werden. Näheres dazu wird die DEHSt sicherlich auf ihrer Veranstaltung am 04.04.2019 in Berlin bekannt geben. Das Programm zur **Informationsveranstaltung** der DEHSt erhalten Sie [hier zum Download](#).

Wie und mit welchen Teilen der Erstellung eines Zuteilungsantrages begonnen werden kann, liegt relativ klar auf der Hand. Es ist dies der Methodology Plan und vor allem der **Baseline Data Report**, der vom Betreiber ab sofort erarbeitet werden kann, da die Daten des Jahres 2018 nunmehr entsprechend vorliegen.

### **Die Erstellung des Baseline Data Report**

Da noch kein FMS der DEHSt vorliegt, welches dem Betreiber eine Struktur vorgibt, welche Arten von Daten gefordert werden, sollte sich dieser die entsprechenden Anforderungen der FAR schnell und gründlich aneignen.

Der Aufwand zur Erstellung des BDR dürfte dabei je nach Art der Anlage abhängig sein und wird aller Voraussicht nach eine Reihe von Arbeitstagen brauchen, je nachdem:

- ob nur ein Zuteilungselement zu betrachten ist und damit die Aktivitätsraten aus den MzB-Meldungen übernommen werden können oder





- ob die MzB-Werte noch aufgeteilt werden müssen in Carbon Leakage-behaftet und nicht Carbon Leakage-behaftet. Dazu müsste für alle Referenzjahre eine entsprechende Zuordnung berücksichtigt werden, die in den MzB-Angaben noch nicht erfolgt ist oder
- ob für einige Referenzjahre die Aktivitätsraten noch neu berechnet werden müssen, weil keine nutzbare MzB vorhanden ist.

Der BDR wird nach Ansicht von Emissionshändler.com® für viele Betreiber eine durchaus schwierig und zeitintensiv zu lösende Aufgabe werden, je nachdem, wie und in welcher Form die historischen Daten beim Betreiber verfügbar sind.

Neben den allgemeinen Daten der Anlage werden insbesondere die detaillierten Jahresdaten für jedes Jahr der ersten Baseline-Periode 2014-2018 abgefragt werden.

Dies betrifft u. a. Wärme-Import, Wärme-Produktion, Wärme-Verbrauch und Wärme-Export.

Hierzu muss dann die gesamte Energiemenge des verbrannten Brennstoffes, der Energieverbrauch für Elektrizitätserzeugung bzw. der Herstellung von Benchmark-Produkten und der Anteil des verbrannten Brennstoffes für die Erzeugung messbarer Wärme, jeweils unterschieden nach berichtspflichtigen und nicht berichtspflichtigen Anlagen, ermittelt werden.

### **Zuordnungen, Bilanzen und die Daten für Zuteilungselemente**

Für einen vollständigen BDR benötigt der Betreiber eine korrekte Zuordnung der Energieflüsse zu den jeweiligen Zuteilungselementen. Dabei ist der Energieverbrauch aus Brennstoffen mit deren Emissionsfaktoren, getrennt nach Produkt-Benchmark und Wärme-Benchmark sowie Brennstoff-Benchmark und die Menge der importierten messbaren Wärme aufzuführen.

Weiterhin ist (sofern relevant) eine Anlagenweite Bilanz für Elektrizität zu erstellen mit einer

detaillierte Darstellung der Elektrizitäts-Flüsse für die Eigenerzeugung, den Eigenverbrauch, den Strombezug und die Stromlieferung nach extern.

Vorgenannte Aufgabenstellungen sind nur ein Teil der Arbeiten zum Baseline Data Reports, der dann wegen der angespannten Terminalsituation rechtzeitig beim bestellten Verifizierer des Betreibers zur Begutachtung angemeldet werden sollte.

### **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](mailto:info@emissionshaendler.com) oder informieren Sie sich über weitere Leistungen unter [www.emissionshaendler.com](http://www.emissionshaendler.com).

### **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 CO<sub>2</sub>-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.

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](http://www.emissionshaendler.com), Mail: [info@emissionshaendler.com](mailto:info@emissionshaendler.com)

Mitglied im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK [www.bvek.de](http://www.bvek.de)



Herzliche Emissionsgrüße  
Ihr Michael Kroehnert