

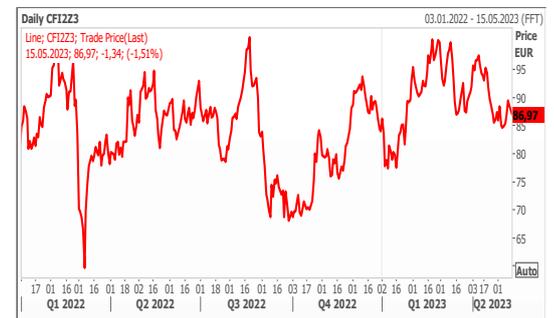


- CO₂ Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG
- Info- 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 04-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 16.05.2023



EUA DEC23 01.01.2022 bis 15.05.2023

Quelle: ICE Amsterdam

Die BEHG-Pflicht für Koks & Kohle verunsichert die Branche – Compliance im EU-ETS: Airlines treiben es immer bunter

Seit dem 01.01.2023 sind Festbrennstoffe wie Koks & Kohle vom Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) erfasst, was bedingt, dass verantwortliche Unternehmen zuvor gekaufte Zertifikate abgeben und über ihre Emissionen berichten müssen. Welche Unternehmen von der Berichts- und Abgabepflicht betroffen sind, dürfte für die Verantwortlichen ungleich schwieriger zu erkennen sein als für die Inverkehrbringer von Gas und Öl, die sich bereits seit 2021 verpflichtend in der Stufe I des nationalen Emissionshandelssystems (nEHS) befinden. Bei Festbrennstoffen wird nun aber die bisherige Logik, dass die BEHG-Verpflichtung ausnahmslos beim Inverkehrbringer liegt, gebrochen.

Erstmalig im nationalen Emissionshandel werden nicht nur Inverkehrbringer, sondern unter bestimmten Voraussetzungen auch die Verwender des Festbrennstoffes in die Berichts- und Abgabepflicht genommen.

Wir berichten weiterhin über die am 04.05.2023 veröffentlichten alljährlichen Compliance-Zahlen im EU-ETS. Wie Emissionshändler.com bereits in Emissionsbriefen im Mai 2021 und 2022 ankündigte, setzen die immer weiter gestiegenen Preise von CO₂-Zertifikaten Anlagenbetreiber und Airlines in immer größerer Anzahl unter Druck, was dann auch dazu führt, dass das EU-ETS immer weiter kompromittiert wird.

Im vorliegenden Emissionsbrief 04-2023 und folgenden gehen wir dabei auf einige Airlines ein, die scheinbar mit Hilfe staatlicher Stellen in manchmal dreister Art und Weise gesetzliche Standards ignorieren und dem Klima über ihr Geschäftsmodell hinaus auch zusätzlich noch schaden.

Seit dem 01.01.2021 sind Inverkehrbringer von Brennstoffen gemäß des BEHG – Brennstoffemissionshandelsgesetz - in der gesetzlichen Verpflichtung, CO₂-Zertifikate in einer Anzahl zu kaufen, die auf Basis der Menge und dem jeweiligen CO₂-Kohlenstoffgehalt ihrer in Verkehr gebrachten Brennstoffe berechnet wird. In den ersten beiden Jahren 2021 und 2022 regelte das BEHG dies nur für die gasförmigen und flüssigen Brennstoffe, wie z. B. Gas, Flüssiggas, Benzin, Diesel etc.

Die Stufe II des BEHG hat in 2023 begonnen

In der zweiten Stufe der Umsetzung des BEHG wurden – wie lange geplant - seit dem 01.01.2023 Festbrennstoffe und Spezialöle mit in die Berichts- und Abgabepflicht genommen.

Schon über 12 Monate vor Beginn der Stufe II des BEHG für den Bereich der gasförmigen- und flüssigen Brennstoffe fragten sich die allermeisten Händler der entsprechenden Brennstoffe, ob sie vom BEHG betroffen sind und für ihr jeweiliges Geschäftsmodell einer Berichts- und damit auch einer Abgabepflicht unterliegen.

Da eine Verletzung der Verpflichtung bußgeld- und sanktionsbewährt ist, konnten vermeintlich Betroffene das BEHG vom 12.12.2019 und seine letzte Novellierung vom 09.11.2022 sowie Leitfäden und Richtlinien der zuständigen Behörde DEHSt studieren bzw. spezialisierte Anwaltskanzleien gegen gute Bezahlung befragen. Schnell sprach sich in der Branche der Gas- und Mineralölhändler jedoch herum, dass es eine Faustformel gab, die da lautet:

- Wer flüssige- und gasförmige Brennstoffe in Verkehr bringt, der ist BEHG- pflichtig, wenn für einen dieser Brennstoffe eine monatliche oder jährliche Energiesteuererklärung beim Hauptzollamt abgegeben wird bzw. auch dann,



wenn gewisse Steuerentlastungen von der Energiesteuerpflicht vorliegen.

Damit war klar, dass der Kreis der BEHG-pflichtigen Inverkehrbringer in Stufe I des BEHG mindestens aus den Gasversorgern/Stadtwerken, den Flüssiggas-händlern und den Mineralölhändlern z.B. mit eigenem Steuerlager besteht.

Ob in einzelnen Fällen neben der Berichtspflicht auch der Kauf und die Abgabe von Zertifikaten teilweise- oder ganz entfallen konnte, war dann eine zweitrangige Frage. Die hauptsächliche Arbeit war und ist bereits die administrative Pflicht, einen Überwachungsplan vorzuhalten und einen Jahresbericht zu erstellen. Hier konnte und kann ein betroffenes Unternehmen mit Abstand die meisten Fehler machen. Die häufigsten Sanktionen und damit verbundene Ordnungswidrigkeiten entstehen dann, wenn ein Unternehmen zu spät von seiner BEHG-Betroffenheit Kenntnis erlangt.

Die Stufe II des BEHG – Welche Unternehmen sind verpflichtend im nEHS?

Das nationale Emissionshandelssystem (nEHS) sieht gemäß BEHG vor, dass Unternehmen, die ab dem 01.01.2023 Festbrennstoffe, Spezialöle sowie viele weitere Brennstoffe in Verkehr bringen, nunmehr ebenfalls auch einer Berichts- und Abgabepflicht unterliegen.

Schaut man sich die Brennstoffe der Stufe II gemäß der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 (EBeV 2030) vom 21.12.2022 näher an, so stellt man fest, dass bei den Festbrennstoffen vor allem die Codes und Unter-codes der kombinierten Nomenklatur 2701, 2702 und 2704 bis 2715 in höherer Anzahl vorhanden sind. Und genau hier entsteht das Problem, welches offenbar weite Teile dieser Branche derzeit bewegt. Es ist die Frage:

➤ Wer in der Koks- und Kohlebranche ist BEHG-pflichtig und wer nicht?

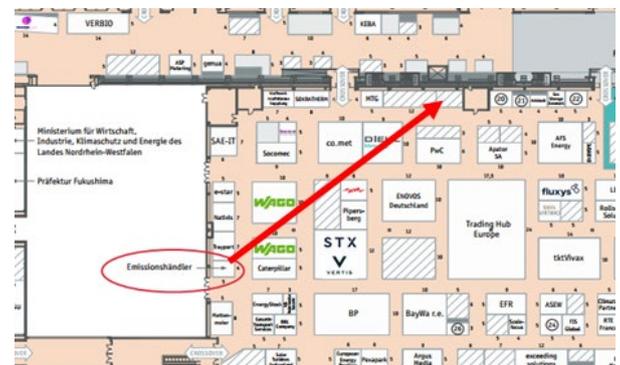
Vorab kann gesagt werden, dass es für die Brennstoffe Koks & Kohle keine einfache Regel gibt, wie dies bei Gas & Öl möglich ist. Zudem führt die Frage nach der Energiesteuerpflicht - und in der Folge zu einer BEHG-Pflicht - nur bedingt zu einem Ergebnis. Das ist für die eventuell betroffenen Unternehmen nicht nur sehr unbefriedigend, sondern auch sehr gefährlich.

Im Zweifel wird die BEHG-Pflicht erst 24 Monate nach Eintreten oder später von Amts wegen durch die Deutsche Emissionshandelsstelle (DEHSt) festgestellt. Dann drohen Ordnungswidrigkeiten und Sanktionen sowie hohe finanzielle Verluste durch den Nachkauf von inzwischen teureren CO₂-Zertifikaten. Außerdem ist es in dem Fall wahrscheinlich, dass die CO₂-Kosten

nicht in die Produktkalkulation einbezogen wurden, was auch finanziell gut ausgestattete Unternehmen in Existenznöte bringen kann.

E-World 2023 in Essen - Emissionshändler.com vergrößert sich und zieht um!

Die Anzahl unsere Kunden im EU-Emissionshandel EU-ETS mit Stadtwerken, Industriekunden und Airlines sowie im nationalen Emissionshandel nEHS mit Gasversorgern, Flüssiggas- und Mineralölhändlern, Industrieparks und Kohlelieferanten nimmt immer mehr zu. Um den ständig steigenden Anfragen unserer Kunden und Interessenten zum THG-Quotensystem der Elektrofahrzeuge sowie unserer Stellung als offizieller EEX-Intermediär für CO₂-Zertifikate und unserem Angebot zum Handel mit verpflichtenden EUA-Zertifikaten und freiwilligen Zertifikaten nachzukommen, haben wir nicht nur unser Team personell vergrößert, sondern auch unsere Präsenz auf der E-World vom 23.5.-26.05.2023 in Essen.



Emissionshändler.com seit 2015 mit eigenem Stand auf der E-World in Halle 2.

Ab 2023 nun Umzug vom Stand 201 auf den vergrößerten Stand direkt an der Galerie zum Stand Nummer 517.

Was bedeutet die Stufe II-Pflicht für Unternehmen im BEHG?

Insofern stellt sich die Frage, wie insbesondere die geschätzten 800 -1.000 Unternehmen in Deutschland, die Koks & Kohle kaufen, verwenden und/oder verkaufen, feststellen wollen, ob sie gemäß BEHG seit 01.01.2023 berichts- oder sogar abgabepflichtig sind. Wenn das BEHG auf das Geschäftsmodell des entsprechenden Unternehmens Anwendung findet, sollte dieses baldmöglichst zur Vermeidung von finanziellen Verlusten noch bis Dezember 2023 Zertifikate einkaufen und gemäß § 6 BEHG i.V. m. § 3 EBeV 2030 einen Überwachungsplan vorlegen, der von der DEHSt zu genehmigen ist sowie im Mai/Juni



2024 auf Basis des Überwachungsplanes gemäß § 7 BEHG i. V. m. § 4ff. EBeV 2030 einen Emissionsbericht erstellen. Das Ergebnis des Berichtes in Tonnen CO₂ muss dann idealerweise dem Bestand von nationalen Emissionszertifikaten (nEZ) mit der Vorjahreskennung auf dem Registerkonto des Unternehmens zum 31.12. des Vorjahres entsprechen bzw. nicht mehr als 10% davon abweichen. Des Weiteren sollte das Unternehmen so schnell wie möglich die produktindividuellen CO₂-Aufschläge in den Verkaufspreis des Endproduktes einkalkulieren.

Warum gibt es bei Koks & Kohle die Ausnahmen von der Energiesteuerpflicht?

Das Energiesteuerrecht bei der Kohle unterscheidet sich seit jeher deutlich von anderen Brennstoffen. Der Grund liegt darin, dass Deutschland Öl & Gas schon immer vorrangig aus dem Ausland bezogen hat, die heimische Kohle jedoch auch aus großen und eigenen Vorkommen bezog. Um die heimische Kohleindustrie zu schützen, wurde die Kohle zusätzlich durch „Steuersubventionen“ gefördert. Das zieht sich bis heute durch das Energiesteuerrecht, auch wenn der deutsche Staat eigentlich schon immer aus der Kohle aussteigen wollte.

Feststellung der BEHG-Pflicht über die gesetzlichen Regelungen

Die 100%-ige Feststellung einer eventuellen BEHG-Pflicht ist für einen Koks & Kohle-Verwender oder -Händler im Zweifelsfall immer mit einem rechtlichen Beistand möglich, der sich schon mal mit den gesetzlichen Regelungen des Energiesteuerrechts und des BEHG beschäftigt hat. Da ein solcher Weg erst einmal einiges an Geld kosten kann und entsprechend spezialisierte Anwälte dünn gesät sind, wird sich der möglicherweise Betroffene (auch als Verwender oder Händler bezeichnet) i. d. R. selbst mit der Materie beschäftigen müssen. Nach ersten Erfahrungen von Verantwortlichen ein mühsames Unterfangen, was vor allem in einigen Fällen eben nicht dazu führt, eine 100%-ige Sicherheit zu erlangen, ob eine BEHG Berichts- und auch Abgabepflicht vorliegt.

Handelt es sich dagegen um einen größeren Betrieb, so wird sich der geübte Justiziar des Hauses an den verschiedenen Regelungen und Bezügen des Gesetzes langhangeln und nach anfänglichen Schwierigkeiten und der Annahme verschiedener Szenarien u. U. zu mehr als einem möglichen Ergebnis kommen, was nun auch nicht richtig befriedigend ist.

Visualisiert man z. B. eines seiner möglichen Ergebnisse, so könnte dies aussehen, wie nachfolgend abgebildet.



Die steuerfreie Verwendung von Kohle gem. § 37 Abs. 2 Nr. 3 und 4 EnergieStG in einer Nicht-EU-ETS-Anlage führt nach § 3Nr. 3b BEHG zur BEHG-Pflicht.

Im hier vorliegenden Falle ist eines von mehreren Szenarien einer Kohlelieferkette durchgespielt worden. Der Fall zeigt im oberen Zweig zunächst einen in Deutschland ansässigen Kohlelieferanten, der Inhaber eines Erlaubnisscheines gemäß § 31 Abs. 4 EnergieStG ist. Der Erlaubnisschein ermöglicht ihm den steuerfreien Bezug von Kohle vom Kohlebetrieb. Der Kohlelieferant liefert die Kohle anschließend weiter an den Endverbraucher. Sofern der Endverbraucher die Kohle versteuert bezieht und diese als Heiz-/Kraftstoff in einer Anlage verwendet, die nicht dem EU-Emissionshandel (EU-ETS) unterliegt, ist der Kohlelieferant gemäß § 32 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1 EnergieStG verpflichtet, die Energiesteuer abzuführen und ist damit ebenfalls BEHG-pflichtig.

Besitzt der Endverbraucher hingegen wie im unteren Zweig dargestellt eine Erlaubnis, die Kohle gemäß § 37 Abs. 2 Nr. 3 und 4 EnergieStG steuerfrei zu verwenden und tut dies in einer Nicht-EU-ETS-Anlage, so fällt in der gesamten Kohlelieferkette für diesen Kohleanteil keine Energiesteuer an. Obwohl keine Energiesteuer anfällt, ist jedoch der Endverbraucher als Besitzer des Erlaubnisscheins gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 BEHG und § 3 Nr. 3b BEHG BEHG-pflichtig.

Bei der Betrachtung der Kohlelieferkette und der Annahme der Varianten eines versteuerten oder unversteuerten Verkaufes des Händlers kommen unbefriedigenderweise je nach Kunden zwei unterschiedliche Ergebnisse heraus. Da zusätzlich verschiedene Annahmen über den Inlandsbezug und der Ausschluss einer Verwendung in einer EU-ETS Anlage zu Grunde gelegt werden müssen, steigt die Komplexität der Betrachtung. Dies führt folglich zu einer Unsicherheit über die BEHG-Verpflichtung beim Betrachter.

Das heißt: Versucht man also als Laie eine BEHG-Berichts- und Abgabepflicht anhand einer steuerlichen



Betrachtung der Lieferkette und der komplexen Gesetzeslage festzustellen, wird man in vielen Fällen nicht zu einem sicheren Ergebnis kommen. Vor allem werden sich größere Teile der Koks & Kohle-Verwender und Händler in einer trügerischen Sicherheit wähnen, weil sie irrtümlich im Einzelfall zum Ergebnis einer „Nicht-BEHG-Pflicht“ gekommen sind.

Co-Autoren dieses 1. Teiles zu „Koks & Kohle im BEHG“ sind Philipp Heilmann, Leiter Business Development und Nico Fip, Leiter Emissionshandel. Der zweite und letzte Teil erscheint im Emissionsbrief 05-2023 am 06.06.2023

Compliance für Airlines oft ein Fremdwort

Am 04.05.2023 wurden die alljährlichen Compliance Zahlen im EU-ETS veröffentlicht. Wie Emissionshändler.com bereits in Emissionsbriefen im Mai 2021 und 2022 ankündigte, werden die immer weiter gestiegenen Preise von CO₂-Zertifikaten Anlagenbetreiber und Airlines in immer größerer Anzahl weiter unter Druck setzen und damit das EU-ETS immer weiter kompromittieren.

Im vorliegendem **Emissionsbrief 04-2023** gehen wir dabei zunächst auf einige Airlines ein, die scheinbar mit Hilfe staatlicher Stellen in manchmal dreister Art und Weise gesetzliche Standards anscheinend ignorieren und dem Klima über ihr Geschäftsmodell hinaus auch zusätzlich noch schaden. Die Serie wird in den folgenden Emissionsbriefen weitergeführt.

Die Compliance-Statistik der EU zum 01.05.2023

Im EU-ETS sind derzeit im Mai 2023 eine Anzahl von 1.638 Airlines zu finden (davon 431 aus UK), welche in den Registern der verschiedenen Mitgliedsstaaten unter Verantwortung der jeweiligen nationalen Registerbehörde registriert sind.

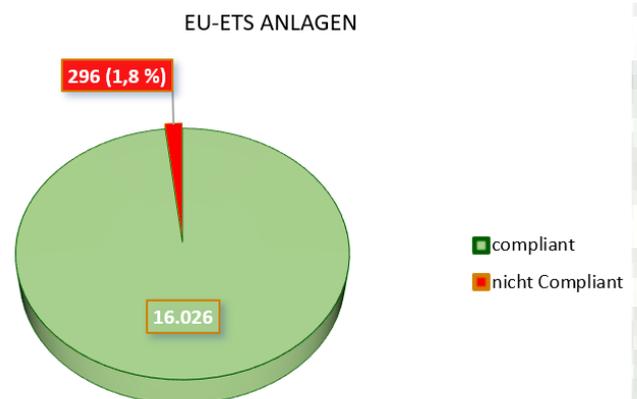
Seitdem im Jahre 2012 erstmalig der Emissionshandel für den Luftverkehr in der EU eingeführt wurde, haben sich jedoch etliche Airlines – aus welchen Gründen auch immer – aus dem System verabschiedet. Entweder durch einen geregelten Rückzug wegen einer geplanten und geregelten Geschäftsaufgabe – was eher selten vorkommt – oder schlicht durch Insolvenz bzw. in selteneren Fällen durch Aufgehen in einem Wettbewerber. Auch gibt es die Besonderheit, dass Airlines, die einen gewissen Schwellenwert an Flügen unterschreiten, zeitweise von der Abgabe von Zertifikaten befreit sind (excluded).

So oder so kann man pauschal sagen, dass die „Fluktuation“ im Register bezogen auf Airlines bedeutend höher ist als bei den stationären Anlagen,

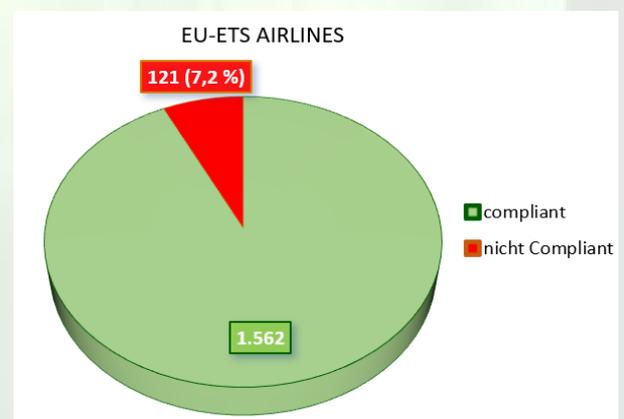
deren registrierte Anzahl im Mai 2023 genau 16.322 betrug (davon 1.483 im UK-Register). Die Aufzeichnungen des EU-Registers gehen bis an die Anfänge im Jahre 2005 zurück. Aus diesem Grunde muss man dazu auch wissen, dass eine nicht unbeträchtliche Anzahl der Konten von stationären Anlagen und Airlines bereits auch wieder geschlossen worden, d. h. nicht mehr „offen“ sind. Hierzu wird jedoch nicht weiter ausgeführt.

Airlines sind 4-mal regeluntreuer!

Schaut man sich nun allein den Zeitraum ab dem 01.01.2021 an, so stellt man fest, dass von 16.322 stationären Anlagen in den Jahren 2021 und 2022 eine Anzahl von 296 Anlagen ihren Compliance-Verpflichtungen nicht nachgekommen sind. Das entspricht einer Quote von 1,81%.



Bei den 1.638 Airlines jedoch wollten bzw. konnten im selben Zeitraum 121 Unternehmen ihren Verpflichtungen nicht nachkommen. Eine Quote von 7,19 %, mithin also 4-mal so viel wie bei den stationären Anlagen.



Eine Compliance-Statistik entsteht durch die Vergabe der Codes A, B und C. Der Code A ist hierbei der Standard, der Registerkontoinhaber ist seinen gesetzlichen Verpflichtungen nachgekommen. Bei Code „B“ ist keine oder eine zu geringe Rückgabe von



Zertifikaten erfolgt. Bei einem Code C ist erst gar keine Berichtsmenge gemeldet worden, demzufolge ist auch keine Zertifikateabgabe erfolgt.

Fragt man sich, wieso die Compliance Quote bei Airlines 4-fach schlechter als bei den stationären Anlagen ist, so liegt das nach Erfahrung von Emissionshändler.com an vielen Gründen: Die bekanntesten dafür sind:

- *Airlines mit teilweise nur einem Geschäftsflugzeug haben in vielen Fällen eine nur geringe Mitarbeiteranzahl und damit kaum internes Know-How, die Vorgaben und Regeln des EU-ETS zu kennen*
- *Airlines sind dann verpflichtend im EU-ETS, wenn sie Start oder Landungen in Europa haben. Demzufolge gibt es eben auch viele außereuropäische Airlines, teils auch aus Inselstaaten, die sich in einem beliebigen nationalen Register anmelden können, dann aber an der hohen Compliance-Qualität der Europäischen Union mehr oder weniger scheitern.*
- *Airlines bewegen sich oftmals im Umfeld eines Preiskampfes, ihre Profite sind stark schwankend und oftmals droht ihnen die Insolvenz. Da kann der Kauf der notwendigen Zertifikate schon mal zur Nebensache werden.*

Analysiert man die Compliance-Problematik der Airlines nach Ländern der EU, so fällt insbesondere Frankreich auf, wo 21 von insgesamt 121 Airlines ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen sind. Das ist mit 17,3 % die mit Abstand schlechteste Quote.

Hier ist vielleicht auch ein Zusammenhang mit einer fehlenden Durchsetzungskraft von Sanktionen gegenüber den Airlines auf Regierungsebene zu vermuten. Man müsste näher hinschauen, was wir in unserem Emissionsbrief jedoch heute nicht tun, weil es bei den Airlines noch interessantere „Schmutzdecken“ zu entdecken gibt.

Vier beispielhafte Fälle für Missmanagement, Trickerei, Compliance-Untreue und Wettbewerbsverzerrung bei Airlines

Aus der Compliance-Liste 2022 des europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS für Airlines hat Emissionshändler.com vier beispielhafte Fälle herausgesucht, bei denen klar wird, in welcher dreisten Art die Compliance-Regeln des EU-ETS im Bereich der Airlines unterlaufen werden und wie ein jeweiliges nationales Register damit umgeht.

Fall No. 1 - Flyr AS/Oslo in Norwegen

Im Register der EU ist die Flyr AS mit Standort Oslo im nationalen norwegischen Register mit der Aircraft-Operator-ID 216480 seit dem Jahr 2021 registriert.

Die norwegische Billigfluglinie Flyr AS nahm im August 2021 ihren Flugbetrieb mit 12 geleasten Maschinen vom Typ Boeing 737-800 und 737 Max 8 auf. Zwei erfahrene Airline-Manager hatten sich vorgenommen, den Billigfluglinienmarkt nach dem Ende von Corona aufzurollen. Schon ein Jahr später florierte das Geschäft ganz gut und rund 400 Mitarbeiter wähten sich bei einem sicheren Arbeitgeber beschäftigt.

Über ein Jahr später im Oktober 2022 kündigte man dann an, dass der kommende Winterflugplan stark gekürzt werden sollte, um wegen einer deutlich gesunkenen Nachfrage fast 40 Millionen Euro einsparen zu können.

Im November 2022 schien es dann nach Medienberichten finanziell eng zu werden, weil bei einer Finanzierungsrunde über ein Volumen von 30 Millionen Euro kein ausreichendes Interesse am Markt zu finden war und sich ein neuer Finanzierungsplan als erfolglos herausstellte. Da offensichtlich kurzfristig auch kein Investor an Bord kommen wollte, meldete man dann zum 01.02.2023 Insolvenz an und die Mitarbeiter standen zunächst auf der Straße. Da aber in den Nachzeiten von Corona gutes Personal bei Airlines gesucht war, konnte wohl ein großer Teil des Cockpit- und Kabinenpersonals bei Konkurrenzunternehmen wie SAS und Norwegian Airlines in Oslo, Kopenhagen und Stockholm unterkommen.

In Zeiten wieder florierender Urlaubslust ging es auch für die Flotte gleich weiter. Sechs der zwölf Maschinen der amerikanischen Leasinggesellschaft Air Lease Corporation konnten offensichtlich gleich an die Konkurrenz Norwegian Airlines weitergegeben werden, welche sich dann spätestens zum Sommerflugplan neu umlackiert in die Lüfte erheben sollen. Über weitere drei Maschinen wird verhandelt.

So weit so gut könnte man nun sagen. Luftfahrt ist eben eine harte Branche!

Der Einfluss von CO2 auf die Compliance und Wirtschaftlichkeit einer Airline

Schaut man als CO2-Insider hinter die Kulissen eines Flugbetriebes, so kann man sich nur wundern, inwieweit ein Unternehmensmanagement mit den Compliance-Regeln und den Kosten für CO2 vertraut ist oder eben nicht.

In dem vorliegenden Fall durfte das jedoch nicht das Problem sein, waren doch beide Unternehmensgründer zuvor in der Branche tätig. So kann man auch im EU-Register [nachvollziehen](#), dass ein Jahr zuvor im März 2022 korrekt mit 32.505 t CO2 über die Aktivitäten des



Rumpf-Geschäftsjahres berichtet wurde. Bei einem Kauf einer entsprechenden Anzahl von Zertifikaten dürfte das Management im April dann den damaligen Börsenpreis von rund 86 Euro/Zertifikat ausgegeben haben, was einer Gesamtsumme vom rund 2,8 Mio. Euro entspricht.

Im Sommer 2022 wurde dann richtig durchgestartet und die Maschinen spülten gut ausgelastet ein schönes Sümmchen in die Kassen. Da verdrängte man wohl im Management, wie eine CO₂-Berechnung im EU-Emissionshandelssystem finanziell funktioniert.

Da bei einem Mittelstreckenflug nach Tunesien oder Spanien beispielsweise pro Passagier für Hin- und Rückflug nur durch das verbrannte Kerosin rund 0,5 t CO₂ pro Passagier ausgestoßen werden, macht das bei einer Boeing 737-800 mit 138 Plätzen eben mal rund 70 t CO₂ aus, was bei 86 Euro/t für einen Hin-Rückflug mit über 6.000 Euro zu Buche schlägt. Oder anders gesagt: Jeder Passagier verursacht der Airline CO₂-Kaufkosten von 43 Euro pro Flugurlaub.

Als man dann im Herbst 2022 versuchte, durch Investoren frisches Kapital im Umfang von 30 Millionen Euro hereinzubekommen, hatte man sicherlich auch auf dem Zettel, dass im April 2023 dafür die Rechnung zu zahlen ist. Und die sah dann so aus, dass sich zum Jahresende 2022 eine Summe von 165.029 t CO₂ aufgetürmt hatte, die wahrscheinlich darauf basierte, dass man im Jahr 2022 vermutlich eine Anzahl zwischen 250.000 bis 400.000 Passagieren erfolgreich durch die Lüfte transportierte.

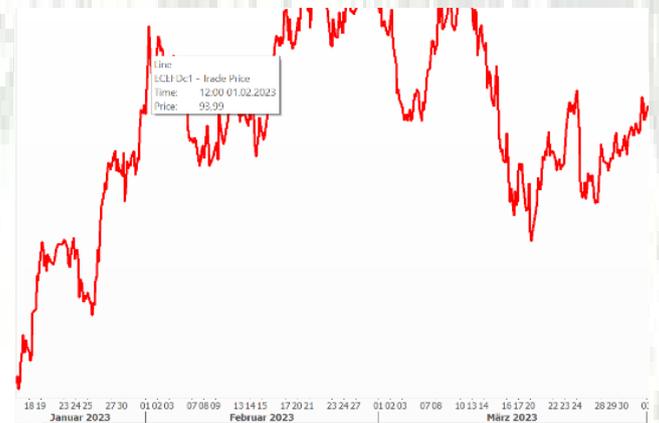


Kleinflugzeuge sind nicht im Emissionshandelssystem

In jedem Falle wurde noch im Januar 2023 der offizielle CO₂-Jahresbericht erstellt und durch die ETSverification GmbH, einem international tätigen Verifizierer aus Deutschland zertifiziert. Dieser korrekte und geprüfte Bericht zeigt auf, dass durch Flyr AS im Jahre 2022 eine Menge von 165.029 t CO₂ in die Luft geblasen worden ist, was ebenfalls [öffentlich](#) im Register der EU einzusehen ist.

Da der Preis der Zertifikate an der Börse zum Zeitpunkt der Insolvenzanmeldung bei rund 94 Euro lag, hätte

das Management eine Kaufsumme von plötzlich über 15,5 Mio. Euro auf den Tisch legen müssen. Vermutlich war das dann der letzte Sargnagel, der in die Kiste geschlagen wurde.



EUA-Preis am 1.2.2023 bei 93,99 Euro/EUA-Zertifikat

Man könnte nun meinen, dass diese Geschichte des Aufstieges und des Falls der norwegischen FLYR AS bis zu diesem Punkt auserzählt worden ist. Das ist sie es aber mitnichten.

Hinter den Kulissen des Emissionshandels

Wenn man als Insider des EU-Emissionshandels die Regeln des Systems kennt und wenn man das öffentliche Register des [EU-ETS für Airlines](#) zu lesen weiß,

- dann wusste das Management bereits ab Ende der Hauptsaison, welche ungefähre Menge an Zertifikaten für das Jahr 2022 zu kaufen ist;
- dann wusste man bei der Airline auch, was ein Zertifikat im Zeitraum September/Oktober 2022 an der Börse gekostet hatte: es war teilweise für unter 65 Euro/Stück zu haben;
- dann wurde im Herbst 2022 bei FLYR AS im Rahmen der aktualisierten Finanzplanung das voraussichtliche Kaufvolumen für die Zertifikate für 2022 intern mit 14 bis 16 Mio. Euro angesetzt (oder auch nicht?!), bei einem Gesamtbeschaffungsvolumen von 30 Mio. Euro, das bei Investoren eingesammelt werden sollte - also der Hälfte des Investvolumens!;
- dann kann man erkennen, dass durch die Neugründung der Fluggesellschaft 2021 eine Klausel der EU greift, dass es – im Gegensatz zu bereits bestehenden Fluggesellschaften - keine kostenlosen CO₂-Zertifikate mehr als Geschenk gibt: Von neuen Airlines sind diese alle voll selbst zu bezahlen, was mit rund 40-50 Euro pro Personen-Hin-Rückflug zu Buche schlägt und ein entscheidender Nachteil gegenüber der Konkurrenz darstellt



Beim Studieren vorgenannter Punkte könnte man doch tatsächlich auf den Gedanken kommen, dass das Management jederzeit wusste, dass ein CO₂-Aufschlag von 40-50 Euro pro Person und Flugreise anfallen würde und dass dieser im Flugpreis enthalten sein sollte. Wenn er denn aber bereits enthalten war, dann fragt man sich, warum nicht bereits unterjährig von dem bereits eingenommenen Geld CO₂-Zertifikate gekauft wurden?

Theoretische ist das sogar passiert. Dann müssten diese Zertifikate noch ganz oder in Teilen auf dem Konto liegen und durch einen Insolvenzverwalter über das nationale Register von Norwegen irgendwann später der EU abgegeben werden. Ein eher unwahrscheinliches Szenario, da es nach Erfahrungen von Emissionshändler.com eher verbreitet ist, dass auf dem Registerkonto vorhandene Zertifikate durch Verkauf innerhalb 24 Stunden zu Geld gemacht werden, wenn finanziell die Hütte brennt.

Der Schaden für den Steuerzahler und das Klima – Was ist zu tun?

Der Preiskampf bei Airlines und die bei vielen kleinen Fluggesellschaften fehlende Compliancefähigkeit ist die eine Seite der Medaille. Dass CO₂-Zertifikate vermutlich nicht gekauft und sicher nicht abgegeben wurden, schadet nicht nur dem europäischen Emissionshandel, sondern schafft in solch gelagerten Fällen auch eine deutliche Wettbewerbsverzerrung.

Die andere Seite ist aber auch die 4-fach höhere Anzahl an Nichtabgaben von Zertifikaten im EU-System, was ein Hinweis darauf ist, dass hier ein dringender Handlungsbedarf vorliegt. Dies vor allem deswegen, weil diese Nicht-Compliance-Fähigkeit von Airlines seit 2012 zu beobachten ist und relativ einfach auf ein Normalmaß runtergeschraubt werden könnte.

Airlines müssten, bevor sie den Flugbetrieb in einem Kalenderjahr aufnehmen, zuvor einfach eine angemessene Anzahl von Zertifikaten auf dem Registerkonto nachweisen, die dann auch nicht mehr zum Verkauf wegtransferiert werden dürften, sondern nur für die jährliche Abgabe reserviert sind. Alternativ könnten Airlines aufgefordert werden, monatliche oder quartalsweise Zwischenstände über ihre Kilometerleistungen einzureichen und dafür dann entsprechende Zwischenstände an Zertifikaten auf dem Konto nachzuweisen.

Hier ist dann die EU-Kommission gefordert, die solche Regeln ändern kann. Geschieht dies nicht, werden solche Schäden - wie hier über 15 Mio. Euro - weiter dem Steuerzahler aufgebürdet und dem Klima ist damit auch nicht geholfen.

Im nächsten **Emissionsbrief 05-2023** zeigen wir auf, wie das bunte Treiben regeluntreuer Airlines in Ländern wie UK, Rumänien und Frankreich vor sich geht. Interessanterweise auch ohne eine Insolvenz hinzulegen.

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 im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK

www.bvek.de



Herzliche Emissionsgrüße
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert