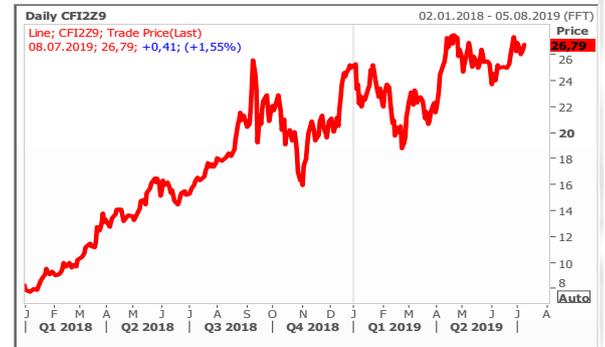




- CO<sub>2</sub> Überwachungspläne- und Berichterstellung
- CO<sub>2</sub> Mitteilung zum Betrieb MzB und Erstellung Jahresbericht
- CO<sub>2</sub> Registerkontoführung für Unternehmen
- CO<sub>2</sub> Emissionsrechte Kauf/Verkauf/Tausch von EUA/aEUA, CER2
- CO<sub>2</sub> Portfoliomanagement und Strategieberatung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



EUA DEC18 01.01.2018 bis 05.07.2019

Quelle: ICE London

## Emissionsbrief 04-2019

### Praktische Informationen zum Emissionshandel

Ausgabe vom 08.07.2019

## Der zweite Prüfer verursachte indirekt neuartige Probleme – Anlagenbetreiber riskierten im Juni ihre kostenlose Zuteilung

Das hatten sich viele Anlagenbetreiber im Juni 2019 sicherlich völlig anders vorgestellt. Statt die von der DEHSt gegenüber der EU herausgeholte Fristverlängerung entspannt bis zum 29.06.2019 zu nutzen (EU-Vorgabe war 31.05.), haben offensichtlich eine höhere Anzahl von Betreibern in der letzten Juniwoche etliche stressige Tage verbracht, damit der Zuteilungsauftrag pünktlich an die DEHSt versendet werden konnte.

Ganz offensichtlich spielte hier erstmal die Tatsache eine Rolle, dass ein zweiter Prüfer eine Begutachtung des Zuteilungsantrages vornehmen musste und damit unbeabsichtigt ein bisher „gut funktionierendes System“ der Zusammenarbeit eines Betreibers mit seinem ihm lang bekannten „Haus und Hof“-Verifizierer durcheinanderbrachte. Tatsächlich birgt diese neue Konstellation nach Erfahrungen von Emissionshändler.com® einige neu entdeckte Risiken, die in diesem hier vorliegenden **Emissionsbrief 04-2019** und in einer Fortsetzung im Emissionsbrief 05-2019 dargestellt werden.

Des Weiteren beendet Emissionshändler.com® im 3. und letzten Teil seiner Folge den Vergleich zwischen dem EU-ETS und dem neuen CORSIA System für den weltweiten Emissionshandel der Luftfahrtgesellschaften.

### Erstellung und Verifizierung des Zuteilungsantrages – Stress bis zum letzten Tag

Nach den Erfahrungen der Monate März bis Juni 2019 rund um die Erstellung der Zuteilungsanträge sprechen offensichtlich einige Erkenntnisse aus dem Prozess der Verifizierung dafür, dass Anlagen-

betreiber ihre Planung bezüglich der Erstellung und Prüfung des Antrages in Zukunft überdenken werden. Insbesondere die nunmehr geforderte Einschaltung eines zweiten Prüfers verkomplizierte den ganzen Prozess der Erarbeitung des Antrages, wie man anscheinend jetzt erst aus schlechten Erfahrungen einiger Betreiber nachvollziehen konnte.

Aus diesem Grunde stellt sich wohl bei einigen Verantwortlichen rückwirkend die Frage, ob diese in 4-5 Jahren weiterhin bei der Entscheidung bleiben wollen, den Antrag selbst zu erstellen oder in Zukunft wegen der Erfahrung aufgetretener „Differenzen“ mit ihrem Verifizierer zusätzlich einen Berater hinzuzuziehen.

Da die Erstellung eines Zuteilungsantrages ein mehrstufiger Prozess ist, bei dem mehrere Teilnehmer und Faktoren mitspielen, gilt es einiges zu bedenken. Insbesondere musste der Betreiber nicht nur rechtzeitig den Auftrag zur Verifizierung an die Prüforganisation vergeben, damit diese die entsprechenden Arbeiten entsprechend einplanen kann, sondern sollte sich in Zukunft nach den Erfahrungen der letzten Wochen teilweise auf völlig neue Probleme einstellen. Diese waren teilweise nicht vorhersehbar und vor allem auch nicht mehr beeinflussbar und brachten das ganze theoretische Zeitgerüst zum Einsturz.

Nicht umsonst haben wohl weit über 80% der Betreiber erst ein oder zwei Tage vor Abgabeschluss ihren Antrag von der Prüfungsstelle wiederbekommen, der dann über die VPS an die DEHSt geleitet wurde.



### **Der Zuteilungsantrag – Die Frage „Make or Buy“ kann sich völlig neu stellen**

Ein Betreiber muss sich immer am Beginn einer Antragsperiode entscheiden, ob er die Erstellung des Zuteilungsantrages selbst übernehmen oder ob er die Erstellung als Auftrag an einen Berater vergeben will. In vielen Fällen dürfte die Entscheidung zugunsten einer Vergabe an einen Berater ausfallen, weil einerseits die internen personellen Kapazitäten eines solchen Sonderprojektes in den meisten Fällen sehr knapp sind und weil andererseits die spezifischen fachlichen Anforderungen an die Erstellung von Mal zu Mal höher werden.

Der Berater muss dann ggf. den Antrag komplett erstellen und die Klärungen mit dem Zertifizierer durchführen. Als Teil dieses Schrittes muss der Betreiber entscheiden, ob er nur einen Hauptantrag stellen will oder ob er einen oder mehrere Hilfsanträge zusätzlich stellen möchte, weil diese der Absicherung eines „optimierten“ Hauptantrages dienen sollen.

Insbesondere ist dies dann sinnvoll, wenn die Anlage des Betreibers nicht exakt in eines der vorgeschriebenen Schemata passt und ein Ermessenspielraum beim Prüfer oder der DEHSt bleibt, den man im Hauptantrag zugunsten des Betreibers auslegen soll und in den Hilfsanträgen einen konservativeren Weg der Datenfindung wählen wird, um im Falle der Ablehnung des Hauptantrages eine Fall-back-Situation zu haben, um nicht zuteilungslos auszugehen.

Wie im weiteren Verlauf des Emissionsbriefes ausgeführt werden wird, ergeben sich durch die nunmehr gesetzlich veränderte Konstellation **Betreiber – Prüfer No.1 –Prüfer No.2 - DEHSt** durchaus schwierige und höchst anspruchsvolle Interaktionen zwischen den Beteiligten. Da kommt ein Anlagenbetreiber – auch bei sehr einfachen Anlagenkonstellationen - schnell unter die Räder und kann die professionelle Hilfe eines externen Beraters gebrauchen, sofern dieser umfangreiche Erfahrungen mit diversen Mentalitäten und Fachrichtungen von Prüfern mitbringen kann.

### **Der Ermessenspielraum in der Verifizierung**

Der Zertifizierer nimmt die Prüfung (Verifizierung) eines Zuteilungsantrages nach den Vorgaben der EU vor, die in einem sehr ausführlichen Dokument (siehe ‚Leitfaden Zuteilung 2021 – 2030 Teil 4 ‚Hinweise zur Verifizierung von Zuteilungsanträgen...‘) beschrieben sind. Er ist zudem auch verpflichtet (siehe Kapitel 6.1.6 ‚Standortbegehungen‘ im Leitfaden Teil 4), vor der Abgabe seines Prüfsiegels eine Vor-Ort-Besichtigung durchzuführen, selbst

wenn er im Rahmen der jährlichen Berichterstattung erst kurz zuvor die Anlage besucht hatte.

Dem Prüfer bleibt deshalb wenig Spielraum für eigene Ermessensentscheidungen, weil z.B. die Behandlung von Problemen bei der Ermittlung der Dampfenthalpie unter Berücksichtigung des Kondensat-Rückflusses in großer Einzelheit vorgegeben ist, wie auch später noch beschrieben wird.

### **Zwei unabhängige Prüfer machen den Antragsprozess unberechenbarer**

Nach den Vorgaben der EU gibt es auch hier nach Abschluss der Arbeit durch den Zertifizierer eine zusätzliche Überprüfung von dessen Arbeit durch eine weitere, für die Zertifizierungen zugelassene Person, die aber vorher mit dem Vorgang gar nichts zu tun gehabt haben darf und demnach auch nie die Anlage gesehen hat (siehe Kapitel 5.2 ‚Anforderungen an die Kompetenz von Prüfstellen‘, Leitfaden Teil 4, S.28). Daraus resultiert, dass eventuelle Besonderheiten der Anlage nur aus den erstellten Unterlagen entnommen werden können.

Erst nach erfolgreichem Abschluss dieser weiteren Überprüfung darf der Zertifizierer den Zuteilungsantrag in versiegelter Form an den Betreiber zurücksenden, der ihn dann seinerseits über die VPS an die DEHSt weiterleitet. Die früher mögliche schriftliche Abgabe des Antrages (manchmal kurz vor 24:00 am Stichtag) ist nicht mehr zulässig.

### **Probleme und Stress beim VPS-Versand sind meist „hausgemacht“**

Hat nun ein Betreiber Schwierigkeiten mit seiner VPS - die diverse möglichen Probleme dürften den meisten VPS-Verantwortlichen bekannt sein - steigt schlagartig der Stresspegel der Person und damit auch seiner Vorgesetzten. Da eine Abgabe des Antrages persönlich oder per Briefpost bei der DEHSt nicht mehr möglich ist, entsteht ein massives Problem. Er bleibt ihm dann nur noch die Möglichkeit, eine entsprechende VPS-bevollmächtigte Person eines anderen Betreibers (z. B. eines Wettbewerbers) zu bitten, die dann von ihm schriftlich auf einem Firmenbrief bevollmächtigt werden muss, stellvertretend die VPS-Übersendung zu übernehmen. Dieser Brief wird der Übersendung des Zuteilungsantrages beigelegt. Vorgenannte Möglichkeit ist zugegebenermaßen ein gewisses Armutszeugnis, welches über die zuvor aufgestellte, aber nicht funktionierende Zeitschiene des gesamten Antragsprozesses ausgestellt wird.

Jeder VPS-Beauftragte weiß, dass solcherlei Probleme auftauchen können. Jedoch dann bitte 1-2



Wochen vor Fristende und nicht erst 24 Stunden vor Ablauf. Insofern lohnt es für Betreiber in fast jedem Falle, sich die Wochen und Monate vor der VPS-Übersendung anzuschauen. Dort liegen die Probleme und Verbesserungsmöglichkeiten. Wird hier nicht optimal geplant, sind mögliche VPS-Probleme eher hausgemacht. Ein Szenario eines nicht rechtzeitig genehmigten Antrages oder einer gescheiterten VPS-Übertragung ist aufgrund des Preisniveaus der Emissionszertifikate auf keinen Fall akzeptabel und kann beim einen oder anderen Betreiber auch zur Insolvenz führen.

### **Die Eingangsprüfung bei der DEHSt und die Bescheide**

Bei der DEHSt erfolgt die Sammlung der eingegangenen Anträge auf kostenlose Zuteilung zum Stichtag. Es kann davon ausgegangen werden, dass eine stichprobenartige Überprüfung der Anträge bei Auffälligkeiten erfolgen sowie eine Festlegung getroffen wird, welche der Anträge - die als Hauptantrag gestellt wurden - den Anforderungen und Kriterien der DEHSt entsprechen und welche nicht.

Die Ergebnisse werden dann an die EU zur Überprüfung der summierten Werte übermittelt. Dort erfolgt nach Vergleich mit den Planungswerten die Festlegung von Minderungsfaktoren, die bei der Berechnung der Summen für die Zuteilungsbescheide berücksichtigt werden müssen. Erst viele Monate danach kann die DEHSt die entsprechenden Zuteilungsbescheide versenden. Ein Zeitpunkt, wann das geschehen wird, ist bisher nicht genannt worden. Allgemeine Aussagen gehen dahin, dass dies eher nicht im Sommer 2020 erfolgt, sondern im Herbst 2020 oder sogar noch später.

### **Die Zuteilungsanträge - Kleine Problemchen können eine massive Wirkung entfalten**

In allen vorgenannten Phasen können durch die neue Konstellation zweier Prüfer im Zusammenhang mit einem einfachen Problem, welches an sich lösbar ist, eine Kette von Ereignissen losgetreten werden, welche durchaus auch ihre eigene, massive Wirkung entfalten können. Hierzu nachfolgend einige durchaus erschreckende Beispiele aus der Realität von Anlagenbetreibern, die ihre Zuteilungsaufträge einfach nur durchbekommen möchten.

### **Beispiel 1: Ein nicht verschuldeter Wechsel des Prüfers kann massive Probleme zur Folge haben**

Ein Betreiber hatte im Herbst 2018 einen Wechsel in der Geschäftsleitung sowie auch personelle Änderungen in der technischen Leitung der Anlage.

Aus Sicht der Verantwortlichen machte es daher viel Sinn, die Erarbeitung der MzB und des Jahresberichtes im Februar 2019 weiterhin in die Hände des externen Beraters zu geben und auch die notwendige Verifizierung dem langjährigen Prüfer wieder anzudienen, der dann auch gerne seine entsprechende Arbeit im März 2019 erledigte.

Insofern war es dann im April zunächst reine Routine, dem Prüfer wieder den Auftrag zur Verifizierung des Zuteilungsantrages zu geben – wie bereits vor 8 Jahren auch - und einen Termin für die Begehung der Anlage für Juni zu vereinbaren.

Wenige Tage vor dem Termin im Juni fiel der Prüfer krankheitsbedingt komplett aus und stand auch wegen eines Krankenhausaufenthaltes nicht mehr zur Verfügung. Die Suche nach einem Ersatz war schwierig, weil die Zeit schon fortgeschritten war. Schließlich wurde durch die beauftragte Prüforganisation ein anderer Verifizierer bestimmt, der aber naturgemäß die Anlage nicht kannte.

Die Verifizierung des seit längerer Zeit vorliegenden fertigen Antrages konnte der neue Verifizierer aber erst beginnen, nachdem er die Anlage besucht hatte. Dazu war er aus Zeitgründen aber erst 8 Tage vor Fristende in der Lage. Somit verging weitere, wertvolle Zeit.

Beim Besuch in der Anlage prüfte der neue Prüfer alle notwendigen Daten gewissenhaft, wie z.B. die verbrauchten Gasmengen. Seine Prüfung bezog sich dabei auf die Energieinhalte des Gases (oberer Heizwert) entsprechend der Rechnung des Gaslieferanten.

Der seit Wochen schon fertige Zuteilungsantrag hatte sich aber auf die Gasmengen in Nm<sup>3</sup> bezogen, so wie das historisch üblich ist. Nachdem der Verifizierer diese Diskrepanz entdeckte, bestand er darauf, dass das gesamte vorhandene Rechenwerk umgestellt wurde auf die Energieinhalte.

Wie fachlich vorhersehbar, war der Unterschied in den Ergebnissen im Bereich von 0,001%. Die Umstellung war also bedeutungslos und das Arbeiten mit Nm<sup>3</sup> war auch durchaus im Rahmen der bestehenden Vorschriften.

Um Streit und weitere Zeitverluste mit dem Verifizierer zu vermeiden wurde durch den Betreiber und seinen Berater eine Forderung erfüllt, die zu einem vermeidbaren und deutlichen Mehraufwand führte.

- Es mussten ca. 30 Zahlen mit 4 Nachkommastellen neu berechnet und im FMS und zum Teil auch im Exceltool der DEHSt neu eingegeben werden.



Der Aufforderung des Prüfers zur Korrektur lag eine sehr interessante Begründung zu Grunde:

- **Wenn der Antragsteller dieses Datenmodell nicht anpasst, dann wird der interne Zweit-Prüfer dies nicht akzeptieren und den Zuteilungsantrag zurückweisen.**

Das wäre zeitlich gar nicht mehr machbar gewesen. Sollte der zweite Prüfer aber zustimmen, dann wird dies spätestens bei der allfälligen DAkkS-Prüfung herauskommen und als Fehler festgehalten, sofern dieser Antrag nicht sehr ausführlich begründet wäre. Die DAkkS ist die staatliche übergeordnete Behörde, die die Berufsgenehmigung des Zertifizierers ausstellt und regelmäßig überprüft.

- **Die sich daraus ergebende Erkenntnis ist, dass einem Betreiber nichts anderes übrig bleibt, als klaglos auf die Detailforderung des Verifizierers einzugehen, statt mit Hilfe von Rückfragen bei der DEHSt die eigene Position durchzusetzen.**

Im vorliegenden speziellen Falle wurde die Sache nunmehr durch die entstandenen Verzögerungen immer zeitkritischer, weil die für die Zweitprüfung vorgesehene Person aufgrund anderer, zeitlich fest vereinbarter Prüfungen nicht mehr zur Verfügung stand und erst zwei Tage vor Abgabetermin durch die Prüforganisation ein weiterer Zweit-Prüfer als Ersatz gefunden wurde.

### Genau nach Murphys Gesetz – auch die VPS macht Probleme

Als dann der Betreiber am letzten Werktag vor Ende der Frist, Freitag dem 28. Juni das komplett verifizierte Exemplar in versiegelter Form zugeschickt bekam, bemerkte dieser, dass sein VPS-System nicht auf dem neuesten Stand war und noch ein wichtiges Update erforderlich war.

Updates der Virtuellen Post Stelle VPS können erfahrungsgemäß im besten Falle zügig, aber im nicht ungewöhnlichen Falle auch nur in tagelangen Versuchen durchgeführt werden.

Dann wäre im schlimmsten Falle – schon wie zuvor beschrieben - die Frist nur noch einzuhalten gewesen, wenn ein „befreundeter“ Betreiber am Samstag (!) ausgeholfen hätte. Ein Szenario mit einer Wahrscheinlichkeit, die eher gegen Null gegangen wäre.

Zum Glück wurden aber allen Beteiligten weitere Schwierigkeiten erspart, indem das Update problemlos durchlief. So konnte der Zuteilungsantrag

am letzten Tag eingereicht werden, ohne am Samstag einen Großeinsatz im Unternehmen durchzuführen. Für diesen Fall hatte sich schon führende Spezialisten der IT Abteilung Zeit reserviert, die vom anlagentechnischen Bereich vorsorglich am Vortag alarmiert wurden.

Der ganze Prozess war also ein Beispiel dafür, wie es **nicht** laufen sollte.

Dabei stellte sich übrigens auch die Frage, wer denn für den evtl. auftretenden finanziellen Schaden aufkommen würde, wenn der Abgabe-Termin verpasst worden wäre. Dies weist darauf hin, dass der Betreiber sich sehr genau um die Zuverlässigkeit bei seiner Auswahl von Prüfer, Prüforganisation und seinem Berater kümmern sollte.

*Der zweite Teil zur Thematik zu den Folgeproblemen eines zweiten Prüfers bringt Emissionshändler.com® im nächsten **Emissionsbrief 05-2019**.*

=====  
*Nachfolgend der 3. und letzte Teil der Analyse der Gemeinsamkeiten und der Unterschiede zwischen dem EU-ETS & CORSIA. Co-Autor des Artikels neben Emissionshändler.com® ist Guido Harling.*

### Die Gemeinsamkeiten und Unterschiede im MRV-Prozess

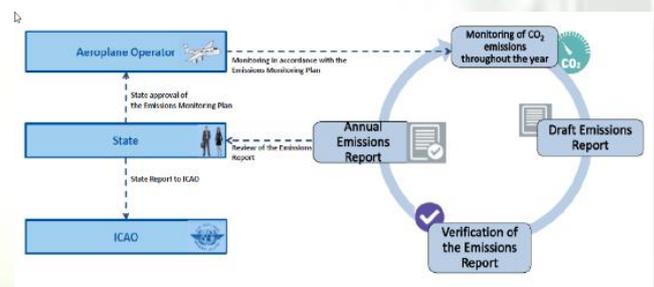


Bild No.1: Compliance Zyklus unter CORSIA / Source

Der MRV-Prozess (Monitoring-Reporting-Verification), der sowohl bei CORSIA SARPS und auch EU-ETS MRR geregelt ist, beschreibt in aller Kürze, wie die Fluggesellschaft einen Überwachungsplan (EMP) zu erstellen hat, wie dieser an die zuständige Behörde, zu übergeben ist und wie die Emissionen zu erfassen und zu berichten sind.

Die staatliche Behörde muss den EMP zu Beginn des Prozesses genehmigen, wohingegen die Fluggesellschaft während des ganzen Jahres ihre Emissionen für internationale Flüge unter CORSIA - und ihre Emissionen von Flügen zwischen Flughäfen im EWR im Rahmen des EU-ETS erfasst.



Der gemeinsame Nenner bei beiden Systemen (CORSA und ETS) ist, dass alle Flugkraftstoff- und Emissionsdaten geprüft werden müssen, und für alle diese Prüfungen das gleiche System- MRV erforderlich ist. MRV steht für Monitoring, Reporting und Verifizierung. Hierbei erstellen die Fluggesellschaften einen Bericht, der an eine Prüfstelle übermittelt wird. Diese erstellt im Ergebnis der Prüfung ein Testat und ein Prüfzeugnis, welches zusammen mit dem Emissionsbericht dann der zuständigen Regulierungsbehörde der Fluggesellschaft (ICAO für CORSIA oder der EU für ETS) vorgelegt wird.

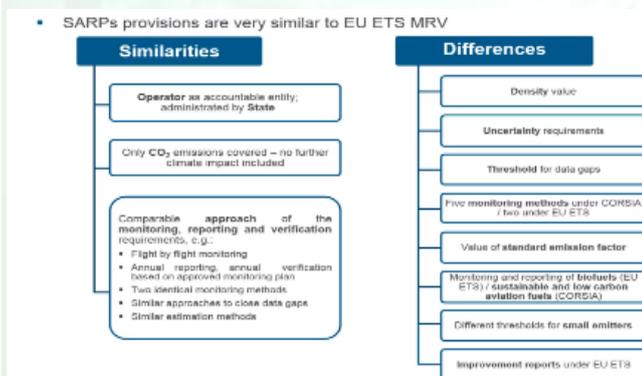


Bild No. 2: Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen EU ETS und CORSIA / Quelle : DEHSt

Emissionshändler.com® verwendet die obige Grafik aus dem DEHSt-Tutorial, um die Ähnlichkeiten und feinen Unterschiede im System MRV aus den CORSIA SARPS und den EU-ETS MRV zusammenzufassen.

Wie im EU-ETS ist der Luftfahrzeugbetreiber unter CORSIA die verantwortliche Stelle, die die Verantwortung trägt, die Bestimmungen einzuhalten.

### Beide Systeme decken nur die CO<sub>2</sub> Emissionen ab

Hier ist das CORSIA MRV dem MRV des EU-ETS gleich. Weiterhin gibt es unter beiden Systemen das Prinzip der Berichterstattung auf Einzelflug-Basis, bei dem die Anforderungen der jährlichen Berichterstattung und der jährlichen Verifizierungsprozesse auf der Grundlage eines genehmigten Überwachungsplans festgelegt werden.

Daher sind die Anforderungen an den Inhalt des Überwachungsplans und des Emissionsberichts identisch.

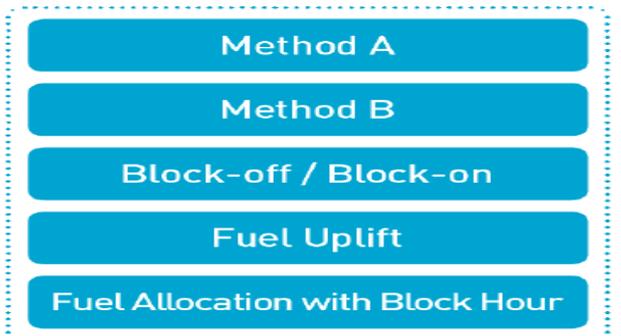
Beide Systeme bieten zwei identische Überwachungsmethoden für den Treibstoffverbrauch eines Fluges, nämlich die Methode A und Methode B, und bieten einen ähnlichen Ansatz zum Schließen von Datenlücken.

### Die drei wichtigsten Unterschiede zwischen den beiden Systemen

Trotz der Tatsache, dass beide MRV-Bestimmungen sehr ähnlich sind, gibt es immer noch einige wichtige Unterschiede zwischen den beiden Systemen.

- 1) Die zu verwendende Dichte für die Berechnung von Emissionen (Umrechnung von Volumen in Masse), darf unter CORSIA die Standarddichte von Kerosin sein.
- 2) Die Unsicherheitsanforderungen und der Schwellenwert für Datenlücken, ist unter CORSIA allgemein auf 5% erhöht worden
- 3) Es besteht ein wichtiger Unterschied in den fünf möglichen Überwachungsmethoden für den Treibstoffverbrauch im Rahmen von CORSIA, zu den nur zwei in Betracht kommenden Überwachungsmethoden im Rahmen des EU-EHS angewendet werden können. Daneben gibt es die Verwendung eines unterschiedlichen Schätzinstrument, wie in der nachstehenden Abbildung ersichtlich

### FUEL USE MONITORING METHODS



© ICAO 2018

**CORSIA** CO<sub>2</sub> Estimation & Reporting Tool (CERT) Version 2018

Step 2. CO<sub>2</sub> emissions estimation

Back to Step 1 To Step 3

Step 2a Collect flight information (aircraft type, aerodromes of origin and destination) for all flights during the relevant time period.

Step 2b Enter the information for all flights by double clicking on the green cells below. Note: For a given aerodrome pair flown by a particular aircraft type, all flights can be entered as a single entry by entering total number of flights during the relevant time period. Note: Data can also be copied and pasted across input cells as needed. Note: Data can also be imported from a csv file, structured to match the contents under the INPUT section below.

Step 2c After entering input, compute CO<sub>2</sub> emissions. Click on →

Step 2d After computing CO<sub>2</sub> emissions, generate a summary assessment of applicability of CORSIA and eligibility to use the ICAO CORSIA CERT in 2018. Click on →

INPUT							OUTPUT		
Date (Optional)	Flight ID (Optional)	ICAO Aircraft Type Designator	Origin Airport	Destination Airport	Number of Flights	+	Great Circle Distance (in km)	CO <sub>2</sub> Emissions (in tonnes of CO <sub>2</sub> )	Flight(s) subject to Scope of Applicability of CORSIA
		<input type="text" value="Search Aircraft Code"/>	<input type="text" value="Search Airport Code"/>	<input type="text" value="Search Airport Code"/>					
	AS19	UAAA	LTB	LTB	1				
	AS19	LFLB	LFL	LFL	1				
	AS19	UUWW	EFKT	EFKT	1				
	AS19	EKKT	EVY	EVY	1				

Bild No. 3: Fünf Berechnungsmethoden zum Treibstoffverbrauch und das Schätzwerkzeug CERT unter CORSIA / Quelle : ICAO

Das EU-ETS kennt nur die Überwachungsmethoden für Kraftstoffverbrauch nach Methode "A" oder "B".



Das Schätzwerkzeug unter ETS ist das "Small Emitters Tool", CORSIA verwendet jedoch einen sehr ähnlichen Ansatz mit dem CERT Tool zur Berechnung der Standardemissionen eines bestimmten Flugzeugtyps für eine gegebene Flugentfernung.

Ein letzter, wenn auch geringer Unterschied im MRV System ist, dass die unter CORSIA gemeldete Tonne an verbrauchtem Treibstoff 3,16 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen verursacht, wohingegen das EU-ETS 3,15 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen für jede Tonne verbrauchten Treibstoff (Kerosin) berechnet.

### Die Verwendung von CER-Zertifikaten

Auch bei CORSIA gibt es Kompensationsmechanismen wie im EU-ETS für die erzeugten Emissionen. Am Ende des MRV-Prozesses muss die Fluggesellschaft im Rahmen des EU-ETS Emissionsgutschriften (EUAs) abgeben oder unter CORSIA den Anteil der gemeldeten Emissionen durch den Kauf und die Stilllegung von CER (Certified Emission Reductions) kompensieren (welchen CER Typen zu verwenden sind, ist noch von der ICAO für CORSIA festzulegen).

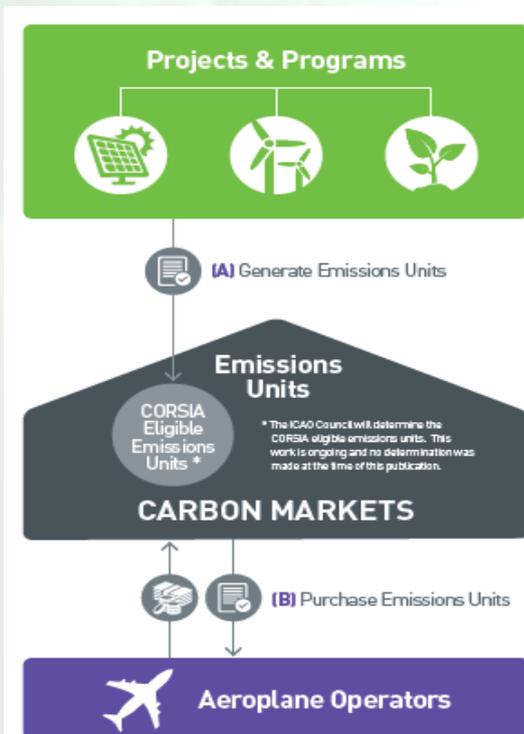


Bild No. 8: CORSIA Emission Einheiten / Quelle: ICAO

Die obige Abbildung von der ICAO, zeigt die Herkunft von CER Emissionseinheiten, die durch umweltfreundliche Projekte oder Programme erzeugt werden. Diese Emissionsgutschriften werden dann auf Emissionshandelsbörsen gehandelt. Die ICAO legt die CER-Typen fest, die für COSRIA in Betracht

kommen, welche dann von Flugzeugbetreibern gekauft werden können, um ihre tatsächlich verifizierten Emissionen auszugleichen. Die von der EU ausgegebenen EUA oder EUAA (EU Aviation Allowances) werden auf den CO<sub>2</sub>-Märkten im Rahmen einer EU-Marktobergrenze bereitgestellt, die den von der EU innerhalb der Abkommen von Kyoto und Paris vereinbarten allgemeinen THG-Reduktionszielen entspricht. Die Preise für beide Arten von Emissionszertifikaten schwanken aufgrund von Angebot und Nachfrage.

### Berechnung und Meldung der CO<sub>2</sub>-Menge – Abgabe und Kompensation von Zertifikaten

Sowohl CORSIA als auch das EU-ETS verpflichten den Staat, ein Register für gemeldete und stornierte Emissionen zu führen. Der MRV-“O“ Prozess, also der vollständige Zyklus des Berichtswesens und der O (für Offsetting, also Kompensation), verlangt, dass der Staat sicherstellt, dass jede Fluggesellschaft CO<sub>2</sub>-Gutschriften abgegeben hat und diese Gutschriften nicht erneut verwendet werden können. Gemäß CORSIA müssen die CER- Emissionszertifikate storniert oder gelöscht werden. Dieser Prozess muss von einem externen Prüfer überprüft werden. Im Gegensatz dazu müssen im Rahmen des EU-EHS Emissionszertifikate vom Konto des Betreibers an die staatliche Behörde direkt übertragen werden.

Im System CORSIA ist es wichtig, klar zwischen der Meldepflicht und der Kompensationspflicht zu unterscheiden. Als Faustregel gilt, dass jeder internationale Flug während der gesamten Laufzeit von CORSIA überwacht, berichtet und überprüft werden muss. Die Kompensationsverpflichtung gilt nur für eine bestimmte (noch zu definierende) Teilmenge aller berichteten Emissionen (zumindest bis zum Jahr 2027).

Wie die Abgabemenge an Zertifikaten unter CORSIA berechnet wird, unterscheidet sich deutlich vom ETS. Zunächst wird der Luftfahrzeugbetreiber die Emissionen überwachen und jedes Jahr einen geprüften Emissionsbericht an die staatliche Behörde schicken. Die Staaten konsolidieren die Emissionsdaten für alle Luftfahrzeugbetreiber, die ihrer Rechtshoheit unterworfen sind, bevor sie diese der ICAO melden. Diese wiederum berechnet einen Wachstumsfaktor, der dann zurück an die Fluggesellschaft übermittelt wird. Die Fluggesellschaft verwendet nun die gemeldeten Emissionen und multipliziert sie mit dem Wachstumsfaktor der ICAO. Daraus ergibt sich die Menge an Emissionen, die kompensiert werden muss, was als „Offset-Requirement“ der einzelnen Flug-



gesellschaften bezeichnet wird. Der Wachstumsfaktor stammt aus dem Zuwachs an Emissionen in Bezug zu den beiden Basisjahren 2019 und 2020.

### **Kostenlose Allokation und Versteigerung**

Wie Fluggesellschaften dann tatsächlich ihre Ist-Emissionen kompensieren können, unterscheidet sich zwischen ETS und CORSIA. Im System des EU-ETS werden vom Staat Emissionsrechte geschaffen, um diese dann teilweise an Fluggesellschaften und stationäre Betreiber umsonst abzugeben. Andererseits werden auch Zertifikate in Auktionen versteigert, so dass diese dann im Markt direkt an der Börse oder im Sekundärhandel erworben werden können. Die Versteigerungen stellen eine gute Einnahmequelle für die Staaten im Rahmen des ETS dar.

Die ICAO verfolgt einen anderen Ansatz. Der Luftfahrzeugbetreiber wird auf die Menge der Emissionen hingewiesen, die ausgeglichen werden müssen, und muss sodann ausschließlich die für CORSIA gültigen Emissionszertifikate aus Klimaschutzprojekten (Certified Emissions Reductions, CERs) kaufen, die an Börsen handelbar sind. Der derzeitige Preis für CER ist signifikant niedriger als für die EU-Emissionsberechtigung (EUA). Mit jedem CER-Zertifikat soll damit 1 Tonne Kohlendioxid ausgeglichen werden.

Die Fluggesellschaft kauft die CERs, meldet den Kauf bei der ICAO, löscht dann die CERs und hat damit dann die Kompensationsverpflichtung erfüllt. Ein Kauf von EUA oder aEUA entfällt.

Die CER-Emissionsrechte, die unter CORSIA verwendet werden, stammen z. B. aus einem Projekt, bei dem Kohlendioxid aus der Luft entnommen wird (Anpflanzen eines Waldes) oder bei Projekten, die den CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduzieren wie z. B. erneuerbare Energien, umweltfreundliche Technologien, Elektromobilität. Bei solchen Projekten wird das vermiedene oder eingesparte Kohlendioxid gemessen, als CER-Zertifikat ausgegeben und sodann von den Verursachern der Verschmutzung wie dem

Luftverkehr und von stationären Anlagen der Industrie gekauft werden. Auf die noch folgenden Angaben über die zu verwendenden CERs darf man gespannt sein. In jedem Falle dürften diese wesentlich weniger kosten wie der aktuelle EUA Preis von 26 Euro/EUA. Man kann nur hoffen, dass das derzeitige CER-Preisniveau von 20 Cent/Zertifikat deutlich überschritten werden wird. Ansonsten verkommt das CORSIA System zur Lachnummer.

### **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