

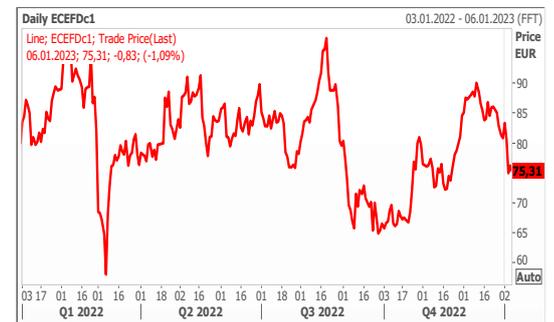


- CO<sub>2</sub> Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO<sub>2</sub> Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO<sub>2</sub> Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO<sub>2</sub> Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz 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 01-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel  
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 10.01.2023



EUA Daily 01.01.2022 bis 06.01.2023 Quelle: ICE Amsterdam

# Reform des europäischen Emissionshandelssystems EU – Was bedeutet dies für compliance-pflichtige Unternehmen?

Im Sommer 2021 hatte die EU-Kommission mit der Veröffentlichung Ihres „Fit for 55 – Proposals“ die Grundlage für die zukünftige europäische Energie- und Klimapolitik gelegt.

Wesentlicher Bestandteil des erarbeiteten Fit for 55-Plans war eine umfassende Reform des europäischen Emissionshandelssystems EU-ETS, dem auf europäischer Ebene wohl wichtigsten emissionsmindernden Instruments, dessen teilnehmende Sektoren ca. 41 % der Emissionen in der EU auf sich vereinen. Über die Reformvorschläge der EU-Kommission berichtete Emissionshändler.com auf Grund Ihrer Tragweite für compliance-pflichtige Unternehmen im Rahmen unserer Emissionsbriefe bereits ausführlich.

Nun, nachdem etwa ein Jahr lang innerhalb und zwischen den verschiedenen europäischen Institutionen über die Vorschläge der EU-Kommission gestritten und diskutiert wurde, konnten am 18.12.2022 EU-Kommission, Europäischem Parlament und Europäischem Rat für die verschiedenen Themenfelder Kompromisse verkünden. Da diese noch in Gesetze und Verordnungen überführt werden müssen, sind Änderungen im Detail nicht gänzlich auszuschließen, die wesentlichen Punkte sollten aber so bestehen bleiben.

Im Folgenden wird dies unserem **Emissionsbrief 01-2023** durch unseren Leiter Emissionshandel, Nico Fip, im Detail erläutert, inwiefern die ursprünglichen Pläne der EU-Kommission durch die gefundenen Kompromisse Änderungen erfahren haben und die Reformen den weiteren Verlauf der Handelsperiode bzw. die Bedingungen für compliance-pflichtige Unternehmen im EU-ETS beeinflussen.

### Das Reduktionsziel EU-ETS 2030

Während die EU-Kommission 61 % und das Europäische Parlament 63 % gefordert hatten, traf man sich nun in der goldenen Mitte. Die über 10.000 Anlagen im EU-ETS werden dazu verpflichtet ihre Emissionen bis 2030 um 62 % gegenüber 2005 (Start des EU-ETS) zu mindern. Das vorherige Ziel lag bei 43 %. Die ambitionierte Zielsetzung wird jedoch nicht unmittelbar seine volle Wirkung entfalten. Auf Grund der kriegsbedingten, angespannten Lage an den Energiemärkten wurde an verschiedenen Stellen im System dafür gesorgt wurde, dass die Industrie zu Beginn weniger belastet wird und hinten raus die Dekarbonisierung umso stärker vorangetrieben wird. Um das für 2030 angepasste Ziel zu erreichen, werden die im EU-ETS verfügbaren Emissionszertifikate durch folgende Maßnahmen reduziert:

### Erhöhung des linearen Reduktionsfaktors (LRF)

Der LRF beschreibt, wie stark die dem System zur Verfügung gestellten Emissionszertifikate jedes Jahr reduziert werden. Während der LRF erst zu Beginn des Jahres 2021 beim Übergang von der dritten in die vierte Handelsperiode von 1,74 % auf 2,2 % (Die Bezugsmenge dieses Prozentsatzes ist die durchschnittliche Zuteilung der Jahre 2008 – 2012.) erhöht worden ist, wird dieser nun erneut in zwei Stufen erhöht: in den Jahren 2024 bis 2027 wird ein LRF von 4,3 % und zwischen 2028 und 2030 von 4,4 % angewendet. Die EU-Kommission hatte ursprünglich eine schnellstmögliche Erhöhung auf 4,2 % angestrebt.

### Absenkung des Caps („Rebasing“)

Der verschärfte LRF wird entgegen der bisherigen Planung nicht mit einer einmaligen Cap-Reduzierung, einem sog. „Rebasing“, in Höhe von 117 Mio. EUA kombiniert, sondern einem zweistufigen Rebasing. In



2024 werden 90 Mio. EUA und in 2026 nochmals 27 Mio. EUA dem System entnommen und gelöscht. Das Rebasings soll die verspätete Erhöhung des LRF kompensieren und den Effekt einer rückwirkenden Anwendung des LRF ab 2021 haben.

### Die Reduktion der kostenlosen Zuteilung

Um den Druck auf die Industrie zu erhöhen bzw. die kostenlose Zuteilung noch stärker zu Gunsten der Zuteilung per Auktionierung einzuschränken, soll an verschiedenen Stellschrauben gedreht werden:

#### • Absenkung der Benchmarks

Erst für die vierte Handelsperiode wurden die Benchmarks, die eine Schlüsselrolle bei der Festlegung der kostenlosen Zuteilung spielen, in vielen Fällen erheblich nach unten angepasst.

Für die erste Zuteilungsperiode hat die Neuberechnung der Benchmarks dazu geführt, dass sowohl der Wärme- und Brennstoffbenchmark als auch ca. 75 % der Produktbenchmarks um fast das Maximum oder um das Maximum von 24 % gekürzt wurden.

Der Spielraum für Benchmarkkürzungen für die zweite Zuteilungsperiode, der aktuell zwischen 4 % und 32 % liegt, wird durch eine Anhebung der Grenzwerte für die bei der Ermittlung der Benchmarks angewendeten durchschnittlichen jährlichen Effizienzsteigerungsraten deutlich erweitert. Während der untere Grenzwert von 0,2 % auf 0,3 % erhöht wird, wird der obere Grenzwert von 1,6 % auf 2,5 % angehoben. Für die zweite Zuteilungsperiode 2026 – 2030 ergeben sich für die verschiedenen Industrien also Benchmarkkürzungen von 6 % bis 50 % gegenüber den Benchmarks der dritten Handelsperiode.

Die Anhebung des oberen Grenzwerts zielt auch insbesondere darauf ab, dass auch in der zweiten Zuteilungsperiode die Anwendung des Unsicherheitsfaktors (CSCF) vermieden werden kann. Zur Erinnerung, in den Jahren, in denen die vorläufige Zuteilung für alle EU-Anlagen, die kostenlose Zuteilungen erhalten, das Budget der EU an kostenlosen Zertifikaten übersteigt, werden die vorgesehenen Zuteilungsmengen aller Anlagen einheitlich um einen Prozentsatz gekürzt. Bei diesem Prozentsatz handelt es sich um den CSCF.

Die Stahlbranche scheint hingegen erfolgreiche Lobbyarbeit geleistet zu haben, da der Hot-Metal-Benchmark für den Stahlsektor unverändert bleibt.

#### • Ausweitung der Definitionen der Produktbenchmarks

Um zu verhindern, dass die potenziellen starken Benchmarkabsenkungen teils ins Leere laufen, indem

alte Technologien ausschließlich untereinander konkurrieren, wird dem Vorschlag der EU-Kommission gefolgt und das System der Produkt-Benchmarks zukünftig technologieutraler gestaltet. Aktuell sind die Benchmarkdefinitionen stark auf die Nutzung fossiler Brennstoffe zugeschnitten.

Dies soll sich ab 2026 ändern, indem Anlagen, die emissionsärmere, saubere Technologien bzw. Produktionsprozesse verwenden, die gleiche Behandlung genießen, d.h. die Benchmarkdefinitionen sich nach Produkten und nicht nach Prozessen ausrichten. Das führt dazu, dass zum einen Technologien mit geringen oder keinen Kohlenstoffemissionen zukünftig Anspruch auf kostenlose Zuteilung haben und zum anderen, dass ein tatsächlicher Wettbewerb zwischen verschiedenen Technologien einsetzt und so die Dekarbonisierung energieintensiver Industrien schneller vorangetrieben wird.

### Infobox

#### Die Anpassung der Marktstabilitätsreserve

Die bisherigen Grenzwerte von 400 Mio. und 833 Mio. Zertifikaten bleiben entsprechend des EU-Kommissions-Vorschlags beibehalten. Bei der derzeitigen Regelung wird bei Überschreitung der 833 Mio.-Grenze zum 31.12. des Vorjahres ab September des aktuellen Jahres das Auktionsvolumen für 12 Monate um 24 % gekürzt. Die Kürzungsrate, die eigentlich ab 2024 wieder den ursprünglichen Wert von 12 % annehmen sollte, wird nun bis 2030 auf 24 % gesetzt.

Allein für den Fall, dass sich die Umlaufmenge im Bereich 833 Mio. – 1,096 Mrd. bewegt, wird eine alternative Berechnungsmethodik angewendet. Liegt die Umlaufmenge in diesem Bereich, wird die Differenz aus Umlaufmenge und 833 Mio. von der Auktionsmenge abgezogen und wandert in die MSR.

Die maximale Kapazität der MSR wird auf 400 Mio. Zertifikate beschränkt. Alle weiteren Zertifikate, die eigentlich der MSR zugeführt werden müssten, werden endgültig gelöscht.

Mit einer neuen Option soll die MSR zudem verstärkt bei EUA auf extreme Preissprünge nach oben reagieren können. Sollte der durchschnittliche EUA-Referenzpreis für sechs aufeinanderfolgende Monate das 2,4-fache des durchschnittlichen EUA-Referenzpreises der vergangenen zwei Jahre übersteigen, werden zukünftig automatisch über einen Zeitraum von sechs Monaten 75 Mio. EUA aus der MSR ausgeschüttet.

#### • Kostenlose Zuteilungen werden an Bedingungen geknüpft

Um zukünftig in den Genuss der vollständigen kostenlosen Zuteilung zu kommen, sind gewisse Bedingungen zu erfüllen. Unternehmen, die dazu verpflichtet sind Energieaudits durchzuführen, müssen die sich daraus ergebenden Empfehlungen oder gleichwertige Dekarbonisierungsmaßnahmen umset-



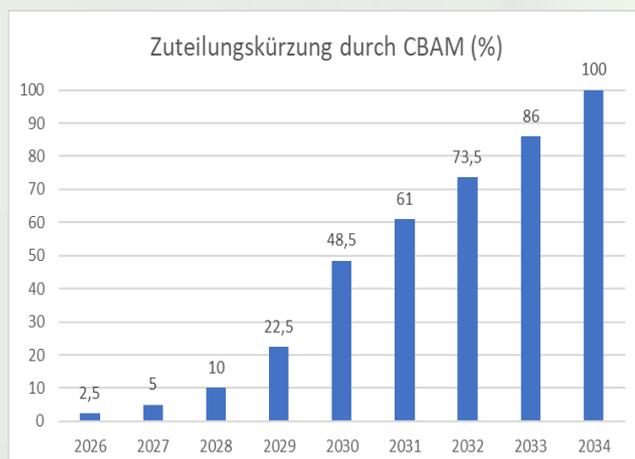
zen. Wird sich nicht an die Vorgaben gehalten, erfolgt eine Zuteilungskürzung um 20 %. Die 20 % emissionsintensivsten EU-ETS-Anlagen werden zudem angehalten Klimaneutralitätspläne aufzustellen. Tun sie dies nicht bzw. erreichen die gesetzten Ziele nicht, geht dies ebenfalls mit einem Verlust von 20 % der Zuteilung einher.

Eines scheint hiermit sicher, die von nun an zu erfüllenden Bedingungen werden nicht zu der von vielen gewünschten Vereinfachung des Zuteilungsprozesses führen. Der Prozess wird hingegen weiter an Komplexität und bürokratischem Aufwand gewinnen.

- **Reduktion der kostenlosen Zuteilung für vom CBAM betroffene Carbon Leakage Unternehmen**

In 2026 wird der Übergang von der kostenlosen Zuteilung für Carbon Leakage Unternehmen zum neuen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus, Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM) genannt, eingeleitet. Die Einführung des CBAM hat zur Folge, dass importierte Waren aus Drittstaaten, die unter klimaschädlicheren Bedingungen produziert wurden als in der EU, mit einer Grenzausgleichssteuer belastet werden. Je emissionsintensiver die Produktion im Ausland, desto höher der vom Importeur zuzahlende Grenzausgleich.

Geeignet wurde sich nun, den zeitlichen Rahmen für den Übergang von kostenloser Zuteilung zum CBAM zu verkürzen. Der von der EU-Kommission vorgesehene Zeitraum 2026 bis 2036 wird nun bereits 2024 enden. Im Gegenzug wird von der angedachten jährlichen Kürzung der kostenlosen Zuteilung um 10 % abgerückt und stattdessen auf einen Kürzungspfad gesetzt, der bis 2029 unter Berücksichtigung der derzeit krisengebeutelten Unternehmen nur eine Kürzung von 22,5 % erreicht und erst dann beginnt Fahrt aufzunehmen (siehe Grafik).



Grafik: Emissionshändler.com

Vom CBAM sind initial erfasst die Produkte Zement, Eisen, Stahl, Düngemittel, Aluminium, elektrische Stromerzeugung, Wasserstoff (neu hinzugekommen) sowie einige Vorprodukte und nachgeschaltete Produkte. Das Ziel ist, dass alle Produkte im EU-ETS bis 2030 vom CBAM einbezogen werden.

Für den Export der initial vom CBAM betroffenen Produkte aus der EU nach Nicht-EU-Mitgliedstaaten wurde allerdings keine Regelung getroffen. Aus Sorge davor, dass an dieser Stelle Regeln der Welthandelsorganisation verletzt werden könnten, wurde vorerst von einer Erleichterung für Exportunternehmen abgesehen. Für 2025 hat sich die EU-Kommission vorgenommen das Carbon Leakage Risiko für Exporte der oben aufgeführten Bereiche noch einmal zu untersuchen, um dann gegebenenfalls doch entsprechende Vorkehrungen zu treffen. Bis dahin sollen Carbon Leakage Risiken, die im Zuge der Exportgeschäfte von Unternehmen auftreten, durch den Erlös aus dem Verkauf von bis zu 47,5 Mio. EUA abgedeckt werden.

Zu guter Letzt wurde angekündigt, dass es eine rechtliche Garantie geben soll, die eine weitere Abschmelzung der Zuteilung stoppt, sofern es zu gravierenden Problemen bei der Umsetzung des CBAM kommt.

Im Zeitraum 2023-2025 bleibt also für alle Carbon-Leakage gefährdete Unternehmen die volle kostenlose Zuteilung erhalten. In dieser dreijährigen Überbrückungsphase sind Importeure noch keinen CBAM-bedingten höheren Kosten ausgesetzt. Sie müssen lediglich die direkten und indirekten Emissionen aus dem Produktionsprozess ihrer importierten Produkte bei der CBAM-Behörde, die neu erschaffen wird, melden. Ab 2026 soll diese Behörde dann auch federführend für den Handel mit CBAM-Zertifikaten und die Verwaltung des CBAM-Registers zuständig sein.

### Die Erweiterung des EU-ETS um die Abfallwirtschaft

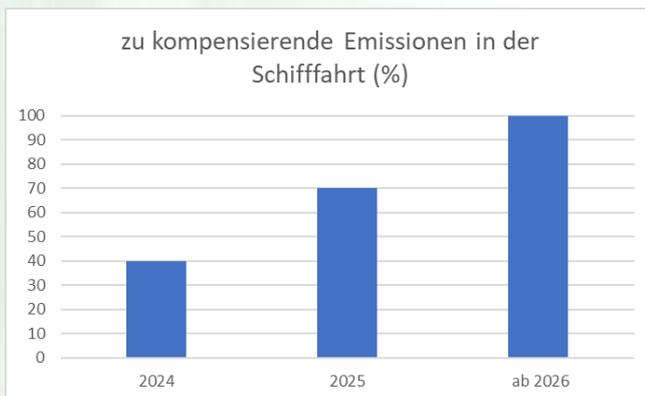
Während im deutschen nationalen Emissionshandelssystem die Abfallwirtschaft bereits ab dem Jahr 2024 ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Erwerb von Zertifikaten kompensieren muss, wird dies auf europäischer Ebene aller Voraussicht nach nicht vor 2028 passieren. Ab 2024 müssen in der EU die bei der Verbrennung von Abfällen entstehenden Emissionen gemessen, berichtet und verifiziert werden. Bis Ende 2026 sollen dann die Auswirkungen einer Einbeziehung des Abfallsektors in das EU-ETS ab 2028 geprüft und eventuelle Ausnahmeregelungen getroffen werden.



### Die Erweiterung des EU-ETS um die Seefahrt

Während Schiffe mit mehr als 5.000 Bruttoregistertonnen bereits seit Beginn des Jahres 2018 dazu verpflichtet sind ihre Emissionen im Zuge eines Überwachungsplans zu ermitteln und zu berichten sowie seit dem 30.04.2019 einen verifizierten Emissionsbericht bei der jeweiligen nationalen Behörde einreichen müssen, sind sie jedoch bislang von einer Pflicht zur Kompensation Ihres CO<sub>2</sub>-Ausstoßes mittels Zertifikate verschont geblieben. Dies wird sich für diese großen Schiffe nun ab 2024 ändern.

Eine kostenlose Zuteilung wird es von Anfang nicht geben. Sind es anfangs nur 40 % der Emissionen, die mittels des Erwerbs von Zertifikaten ausgeglichen werden müssen, erhöht sich dieser Prozentsatz in 2025 auf 70 %, um in 2026 auf 100 % zu steigen.



Grafik: Emissionshändler.com

Betroffen sein vom EU-ETS werden alle Schiffsunternehmen, deren Schiffe Fahrten zwischen zwei oder mehreren Häfen innerhalb der EU unternehmen. Die Emissionen dieser Fahrten werden vollständig vom EU-ETS erfasst. Bei Fahrten, deren Start- oder Zielhafen außerhalb der EU liegen, werden 50 %, der auf der Reise verursachten Emissionen, emissionshandelspflichtig sein. Die EU hat sich vorgenommen bis 2028 zu prüfen, ob auch im internationalen Schiffsverkehr 100 % der Emissionen kompensiert werden sollen.

Die Emissionen, die die zukünftig vom EU-ETS erfassten Schifffahrten in Gänze verursachen, wird auf 90 Mio. Tonnen geschätzt, was wiederum ca. 7 % der vom EU-ETS abgedeckten Emissionen ausmacht. Das Cap im EU-ETS wird entsprechend nach oben angepasst werden.

Bis 2025 soll geprüft werden, ob auch kleinere Frachtschiffe zukünftig am EU-ETS teilnehmen müssen.

Die höheren CO<sub>2</sub>-Vermeidungskosten in der Schifffahrtsbranche lassen die Vermutung zu, dass diese Erweiterung des europäischen Handelssystems einen preisstützenden Effekt haben wird.

### Die Einführung eines neuen EU- Emissionshandelssystems für Sektoren Gebäude und Verkehr

Das neue separate europäische Emissionshandelsystem (EU-ETS 2) für die Sektoren Gebäude und Verkehr soll weitestgehend eine Kopie des deutschen nationalen Emissionshandelssystems (nEHS) sein. Auch hier werden es die Inverkehrbringer von Heiz- und Kraftstoffen sein, die dem Berichtswesen und Zertifikatehandel unterliegen („Upstream“-Emissionshandel) und die die ihnen entstehenden Kosten an die Brennstoffabnehmer durchreichen. Mitberücksichtigung im EU-ETS 2 finden letztendlich auch Brennstoffemissionen, die in kleineren industriellen Anlagen (meist Prozesswärme) entstehen und vom bisherigen System nicht abgedeckt werden. Emissionen die im Zuge des Schienenverkehrs, der Landwirtschaft und der Fischerei entstehen, bleiben hingegen vorerst außen vor.

Nach langer Diskussion soll das EU-ETS 2 nun 2027 starten. Jedoch hat sich die EU hier bereits ein Hintertürchen offengelassen. Außerordentlich hohe Energiepreise (über 106 EUR/MWh) können dazu führen, dass der Systemstart erst in 2028 erfolgt.

Die Zertifikate im EU-ETS 2 sollen ausschließlich über Auktionen sowie den sich daran anschließenden Sekundärmarkt erhältlich sein. Eine kostenlose Zuteilung oder ein einleitendes Festpreissystem wie in Deutschland wird es also nicht geben. Ähnlich wie im EU-ETS die MSR wird es auch im EU-ETS 2 einen preisregulierenden Mechanismus geben. Wird das Preisniveau von 45 EUR/ Zertifikat überschritten, sollen 20 Millionen weitere Zertifikate in den Markt gegeben werden.

Das Cap im EU-ETS 2 soll durch die bindenden sektoralen Ziele, die sich aus der Effort-Sharing-Regulation der EU ergeben, gesetzt werden. Ausgehend vom Jahr 2024, soll sich das Cap zuerst jährlich um 5,1 % (Vorschlag der EU-Kommission: 5,15 %) und ab 2028 dann um 5,38 % (Vorschlag der EU-Kommission: 5,43 %) jedes Jahr verringern. Der Druck in den beiden Sektoren, die ca. 35 % der Emissionen in der EU ausmachen und damit von den Sektoren außerhalb des EU-ETS, den höchsten Treibhausgasausstoß vorzuweisen haben, soll also erkennbar erhöht werden.

Länder wie Deutschland, die bereits ein eigenes Kompensationssystem für die vom EU-ETS 2 abgedeckten Bereiche aufgesetzt haben, müssen nun gucken, wie sie die europäischen Vorgaben mit den gegebenenfalls abweichenden nationalen Vorschriften in Einklang bringen. Allerdings wird es eben für solche Länder eine Opt-out Möglichkeit geben. Für die Zeit bis Ende 2030 sollen die Länder die Möglichkeit haben, eine Befreiung von der Kompensationspflicht gemäß EU-ETS 2 für Inverkehrbringer von Brennstoffen herbeizuführen, sofern der nationale CO<sub>2</sub>-Preis



mindestens so hoch ist wie der Auktionspreis im EU-ETS 2. Welche Preise dabei im Detail für den Vergleich herangezogen werden, ist noch offen. Um die sozialen Auswirkungen der durch das neue EU-ETS 2 entstehenden Belastungen abzufedern, soll ein neuer Klima-Sozialfonds aufgesetzt werden. Der Fonds soll mit einem Gesamtbudget von 87 Mrd. Euro ausgestattet werden, das nach einer Anschubfinanzierung in 2026 durch die Auktionserlöse von 50 Mio. EUA, ab 2027 zum Großteil durch die Verauktionierung der EU-ETS 2-Zertifikate generiert werden soll. Die Mitgliedsstaaten haben sich zudem bereit erklärt 25 % der Finanzierung zu übernehmen. Wie gut der Fonds letztendlich finanziell ausgestattet ist, hängt damit natürlich von den Preisen ab, die sich im Rahmen der Auktionen ergeben. Die Gelder sollen dann abhängig von der Energiearmut in den einzelnen Ländern aufgeteilt werden und dabei helfen verschiedenste Maßnahmen wie Hausrenovierungen, schadstoffarme Heizsysteme, nachhaltige Energielösungen zwecks Senkung der Energierechnungen oder direkte Einkommenszuschüsse zu finanzieren.

### **Die Stärkung bestehender Fonds**

Der Vorschlag der EU-Kommission, zukünftig 100 % der Einnahmen aus Zertifikatsauktionen für klimawirksame Zwecke einzusetzen (bisher sind lediglich 50 % vorgeschrieben), soll umgesetzt werden. Des Weiteren wird wie geplant der Innovations- und der Modernisierungsfonds mit mehr Finanzkraft ausgestattet.

### **Der Innovationsfonds**

Der Innovationsfonds dient der Förderung innovativer Projekte. Die Mitgliedstaaten des EU-ETS können sich mit Projekten, die eine ausreichende technologische Fortschrittlichkeit und Klimafreundlichkeit aufweisen, auf Gelder aus dem Fonds bewerben. Die finanzielle Basis des Fonds, die sich bisher aus den Erlösen aus der Versteigerung von 450 Mio. Zertifikaten ergibt, wird sich zukünftig aus 575 Mio. verauktionierten Zertifikaten ergeben. Davon sind 20 Mio. Zertifikate auf die Ausweitung des EU-ETS um die Schifffahrt zurückzuführen. Zudem sollen auch Auktionserlöse der Zertifikate dem Fonds zufließen, die ursprünglich kostenlos zugeteilt werden sollten, aber nun im Rahmen des CBAM ihren kostenlosen Status verlieren.

### **Der Modernisierungsfonds**

Auch hier folgt man der EU-Kommission und erhöht die finanzielle Ausstattung des Fonds, indem demnächst weitere 2,5 % der gesamten Erlöse aus Zertifikatsversteigerungen in den Fonds fließen. Ärmere Mitgliedstaaten mit einem BIP pro Einwohner, das unter 75 % des EU-Durchschnitts liegt, können auf Gelder aus dem Fonds zugreifen.

Das Ziel, keinerlei Projekte, die auf fossile Brennstoffe angewiesen sind, mit Fondsgeldern zu unterstützen, konnte nicht durchgesetzt werden. Unter der Bedingung, dass gewisse Kriterien eingehalten werden, ist eine Finanzierung von Gasprojekten weiterhin möglich.

### **Infobox**

#### **Schärfere Bedingungen für Luftfahrzeuge**

*Im Vergleich zur Schifffahrt ist man im Luftverkehr schon einen Schritt weiter. Seit 2012 unterliegt die Luftfahrtbranche dem EU-ETS. Ebenfalls seit 2012 müssen Luftfahrzeugbetreiber jedoch nur für die Emissionen Zertifikate kaufen, die im Zuge innereuropäischer Flüge mit Starts und Landungen im europäischen Wirtschaftsraum (EWR), entstehen.*

*Entscheidend ändern wird sich bald jedoch das Ausmaß der kostenlosen Zuteilung für Luftfahrzeugbetreiber. In 2019 wurden noch 40 % der benötigten Zertifikate kostenlos zugeteilt. Bis zum Jahr 2024 sind nun 25 %, bis 2025 50 % und in 2026 100 % des Zertifikatsbedarfs über die Teilnahme an Auktionen zu erwerben und somit ein Jahr früher als von der EU-Kommission vorgeschlagen. Die Nachfrage nach Zertifikaten in der Luftfahrtbranche wird also zunehmen und dies vermutlich schneller als die kostenlose Zuteilung sinkt, um der Gefahr steigender Preise zuvorzukommen.*

*Beschlossen wurde zudem, dass das global marktbasierende Emissionsausgleichs- und Reduktionssystem für den internationalen Luftverkehr (CORSIA = Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), das das Ziel verfolgt, den internationalen Luftverkehr ab 2021 mittels des vorgeschriebenen Erwerbs von Gutschriften aus Klimaschutzprojekten (Offsets) oder von Emissionsberechtigungen aus Emissionshandelssystemen klimaneutral wachsen zu lassen, in das EU-ETS integriert wird. Internationale Flüge im EWR unterliegen derzeit sowohl den Regularien des EU-ETS als auch denen von CORSIA. Für das Jahr 2019 mussten somit vom EU-ETS betroffene Fluggesellschaften erstmals auch eine Berichterstattung für CORSIA durchführen.*

*Sollte die EU in den nächsten Jahren zu dem Schluss kommen, dass CORSIA nicht ausreichend zur Einhaltung der Pariser Klimaziele beiträgt, ist vorgesehen, dass auch Flüge außerhalb des EWR dem Geltungsbereich des EU-ETS unterliegen.*

*Nicht-CO<sub>2</sub>-Emissionen (insbes. Stickoxide, Schwefeldioxid, Rußpartikel) im Luftverkehr sollen erstmalig ab 2025 der Überwachung und Berichterstattung im Zuge des EU-ETS unterliegen. Eine Bewertung darüber soll dann im Jahr 2027 erfolgen.*

### **Der weitere rechtliche Fahrplan**

Nachdem die durch die angestrebten Reformen notwendig gewordenen Änderungen an der Emissionshandlungsrichtlinie umgesetzt worden sind (voraussichtlich Anfang/Mitte des zweiten Quartals 2023) und die gesetzlichen Regelungen des TEHG



entsprechend angepasst worden sind (spätestens Ende 2023), können die neuen Vorgaben auch mit Leben gefüllt werden. Die Regelungen für das CBAM, die auf einer Verordnung basieren werden, sollen ab dem 01.10.2023 gelten.

### Die Einigung beim REPower-EU-Plan

Auch bei der Finanzierung des RePowerEU-Plans (wir berichteten im Emissionsbrief XX), dem Plan, der darauf abzielt, die hohe Abhängigkeit der EU von russischem Erdgas und Öl schnellstmöglich zu reduzieren, wurde eine Einigung erzielt.

Die 20 Milliarden Euro, die über das EU-ETS für die finanzielle Ausstattung des REPower-EU-Plans generiert werden sollen, werden aus folgenden Quellen kommen:

- 40 % über Frontloading – Die EUA-Auktionmengen der EU-ETS-Mitgliedstaaten aus den Jahren 2027 bis 2030 werden vorgezogen, um sie ab Frühjahr 2023 über einen Zeitraum von drei Jahren zu versteigern.
- 60 % über den Innovationsfonds – Das Kapital das dringend für die Energiewende in der europäischen Industrie benötigt wird, wird also zweckentfremdet und steht nicht für wichtige Investitionen in klimafreundliche Technologien, die mehr Autonomie von fossilen Brennstoffen bedeuten, zur Verfügung.

Im Vergleich zu dem von der EU-Kommission ursprünglich angedachten Vorgehen, die 20 Milliarden Euro allein durch die Entnahme von EUAs aus der Markt-Stabilitäts-Reserve (MSR) und deren anschließenden Verauktionierung über vier Jahre bis spätestens 2026 zu generieren, ist der jetzige Kompromiss kurz- bis mittelfristig deutlich weniger bärisch.

### Der Ausblick auf den EUA-Preis

Wir sehen weiterhin in den nächsten Monaten für den EUA-Preis nur ein begrenztes Aufwärtspotential. Während aktuell der bisherige milde Winterverlauf, die gute Stromversorgung aus Erneuerbaren Energien und die rapide gesunkenen Gaspreise den EUA-Preis nach unten ziehen, wird es in der nächsten Zeit vor allem die überaus gute Versorgung des Marktes durch den oben beschriebenen Frontloading-Mechanismus sein, der größere Preisbewegungen nach oben erschweren sollte. Die angedachten Reformen im EU-ETS stehen weitestgehend fest, so dass auch hier kleinere Detailveränderungen nicht mehr den großen Preiseffekt haben werden.

Natürlich ist der Winter noch lang, so dass sich auf Grund von kommenden Kältewellen und das verstärkte Anzapfen der gut gefüllten Gasspeicher noch durchaus festere EUA-Preise ergeben könnten. Dennoch glauben wir, dass die EUA-Preise vorerst das

Preisniveau um die 95 EUR/EUA nicht übersteigen werden.

Hingegen sind vor dem Hintergrund einer langfristigen Beschaffungsstrategie eines compliance-pflichtigen Unternehmens aus unserer Sicht weiterhin EUA-Preise unter 80 EUR sehr attraktiv und eine Überlegung wert, das eigene EUA-Portfolio aufzustocken und für die zweite Hälfte der aktuellen Handelsperiode zu wappnen. Schließlich bedeuten die eingeleiteten EU-ETS-Reformen und der REPowerEU-Plan auf längere Sicht eine deutliche Verknappung des EUA-Angebots. Dies in Verbindung mit einer zukünftig wieder stärkeren konjunkturellen Lage und einem Auslaufen des eher kurzfristigen anzusehenden Comebacks der Kohleverstromung werden den EUA-Preis sicherlich spätestens ab 2025 endgültig die 100 EUR-Marke knacken lassen.

### 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 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](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  
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert