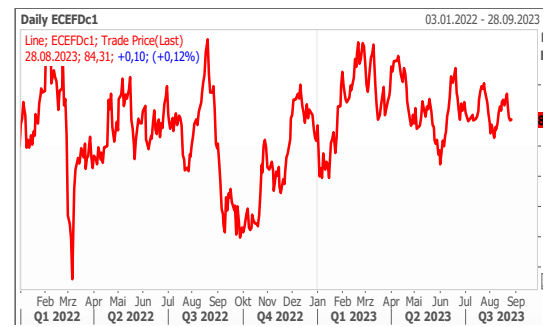


- CO₂ Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG
- Info- 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 08-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 29.08.2023

EUA Daily 01.01.2023 bis 29.08.2023 Quelle: ICE Amsterdam

BEHG Fristablauf für den Überwachungsplan zum 31.10.2023 - VallJet in Frankreich: Erfolgreiche CO₂-Trickserei seit 2012

Zum 31.10.2023 muss durch jedes Unternehmen im nationalen Emissionshandelssystem verpflichtend der Überwachungsplan abgegeben werden. Dies kann in einer vereinfachten oder in einer regulären Version geschehen und zur Prüfung der DEHSt übergeben werden.

Dass die Abgabe in einem eher komplexen technischen IT-System vorgenommen werden muss, wird im vorliegendem **Emissionsbrief 08-2023** von Emissionshändler.com weiter ausgeführt, nachdem dies in der vorhergehenden Ausgabe 07-2023 bereits anfänglich dargestellt wurde.

Im heutigen Emissionsbrief bringen wir zudem unsere Serie zu den Compliance-Verstößen der europäischen Luftfahrt mit einer Stellungnahme des Vizepräsidenten der EU-Kommission zu Ende.

Die Verifizierung des Emissionsberichts

„Gem. § 7 Absatz 3 BEHG und § 15 Absatz 1 EBeV 2030 ist der Emissionsbericht verifizieren zu lassen. Im Rahmen der Verifizierung werden auch die im Überwachungsplan festgehaltenen Überwachungsmethoden geprüft. Auch hier gibt es jedoch wieder Ausnahmen, die dazu führen, dass von einer Verifizierung abgesehen werden kann.

Wie beim vereinfachten Überwachungsplan ist auch die Befreiung von der Verifizierungspflicht an zwei Bedingungen geknüpft (§15 Absatz 5 EBeV 2030). Das Unternehmen muss zum einen den Überwachungsplan in vereinfachter Form einreichen dürfen (und dies auch tun) und zum anderen keine Abzüge gem. § 16 EBeV 2030 in Anspruch nehmen. Im § 16 EBeV 2030 werden Fälle aufgeführt, deren Vorliegen zum Abzug von Brennstoffemissionen berechtigen. Mit dieser Abzugsmöglichkeit sollen Doppelerfassungen von Brennstoffemissionen vermieden werden.

Dass bedeutet auch, dass:

- es wichtig ist zu beachten, dass die Berechtigung zur Erstellung eines vereinfachten Überwachungsplans ein Unternehmen nicht automatisch von der Pflicht entbindet, den Emissionsbericht verifizieren zu lassen.

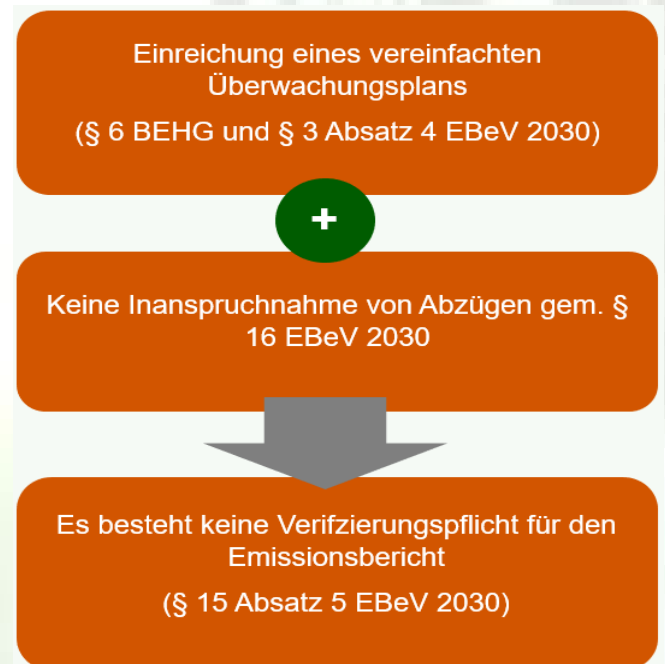


Abbildung: Voraussetzungen für die Befreiung von der Verifizierungspflicht

Für all diejenigen Unternehmen, die einer Verifizierungspflicht nicht entgehen können, hat dies zur Folge, dass sich nicht nur zeitnah der Pflichterfüllung in Sachen Überwachungsplan gewidmet werden muss, sondern auch sehr schnell ein geeigneter Verifizierer für den Emissionsbericht für das Berichtsjahr 2023 gefunden werden muss. In der Branche ist seit Jahren die Verfügbarkeit von Verifizierern ein Engpass, der das Problem noch einmal deutlich vergrößert.



Vereinfachter Überwachungsplan und Verifizierungspflicht, welche Wahlmöglichkeiten bieten sich Unternehmen?

Sofern Unternehmen bereit sind, auf bestehende, aber weniger attraktive Geschäftsbeziehungen zukünftig zu verzichten, so bieten sich hier unter Umständen Möglichkeiten, den administrativen Aufwand im Rahmen der Berichtspflichten im nEHS zu verringern. Voraussetzung für so einen Schritt ist natürlich immer eine genaue wirtschaftliche Abwägung. Ein Unternehmen, das Brennstoffe in Verkehr bringt, denen in der EBeV 2030 nur teilweise Standardwerte zugewiesen werden, hat stets die Option, dass eigene Brennstoffportfolio so umzugestalten, dass sich in diesem nur noch Brennstoffe mit Standardwerten befinden und somit ein vereinfachter Überwachungsplan erstellt werden kann. Die Verifizierungspflicht kann hingegen umgangen werden, sollte sich ein Unternehmen, das berechtigt ist, einen vereinfachten Überwachungsplan einzureichen, dazu entschließen, auf den Abzug von Brennstoffemissionen, zu dem es gem. §16 EBeV 2030 Anspruch hat, zu verzichten. Alternativ zum Verzicht kann natürlich auch die Geschäftsbeziehung, die zu einem der in § 16 EBeV 2030 aufgeführten Fälle führt, beendet werden.

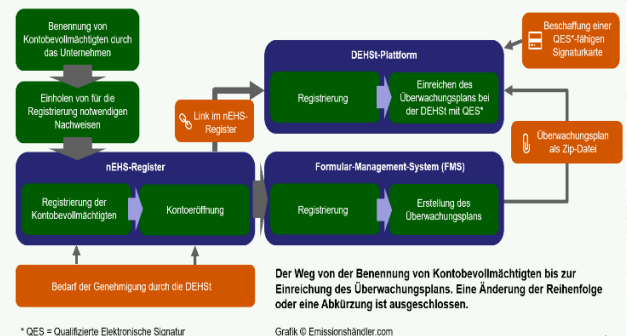
Der Vollständigkeit halber ist noch zu erwähnen, dass es wenig Sinn macht, wenn Unternehmen freiwillig einen regulären Überwachungsplan anfertigen, obwohl ein vereinfachter Überwachungsplan gesetzlich möglich ist. Es ergeben sich daraus keine Vorteile, sondern vor allem aufgrund der gleichzeitig damit ausgelösten Verifizierungspflicht weitere monetäre und administrative Nachteile.

Was ist im Rahmen des vereinfachten oder regulären Überwachungsplans genau zu tun?

Leider ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Artikels (07.08.2023) noch kein Leitfaden zum Thema Überwachungsplan veröffentlicht. In der Remoteveranstaltung der DEHSt vom 04.07.2023 wurde jedoch klar, dass die DEHSt erst einmal nicht wie ursprünglich geplant, alle IT-Prozesse, die die Berichtspflicht im nEHS betreffen, über die DEHSt Plattform abwickelt. Sowohl vereinfachte als auch reguläre Überwachungspläne müssen zur Freude von Nostalgikern aus dem EU-Emissionshandel im Formular-Management-System (FMS) und nicht direkt auf der DEHSt-Plattform erstellt werden. Dieser Umstand erschwert allen BEHG-Betroffenen, unabhängig davon, ob sie einen vereinfachten Überwachungsplan anfertigen dürfen oder nicht, eine zusätzliche technische Hürde eines meist unvertrauten IT-Systems. Da die Überwachungspläne jedoch über den Weg der DEHSt-Plattform in Verbindung mit einer qualifizierten elektronischen Signatur (QES) bei der

DEHSt eingereicht werden müssen und zwischen dem FMS und der DEHSt-Plattform keine Schnittstelle besteht, bedeutet dies, dass alle vom BEHG betroffenen Unternehmen zukünftig allein auf Grund der Notwendigkeit einer Abgabe eines Überwachungsplans mit nun zwei Systemzugängen operieren müssen.

Das nEHS-Register, die DEHSt-Plattform, das FMS und der Überwachungsplan



Der Weg von der Benennung von Kontobevollmächtigten bis zur Einreichung des Überwachungsplans. Abkürzung ausgeschlossen. Bitte im PDF-vergrößert anschauen!

Durch die nun erforderliche Schaffung eines Zugangs zum FMS ergibt sich in der Praxis eine weitere Fehlerquelle, da auch diese Zugänge personengebunden sind. Auch diese Login-Daten können natürlich vergessen oder verloren gehen. In der beruflichen Praxis ergeben sich gerade bei Personalwechseln, die zu allem Überfluss auch noch eine Änderung des Überwachungsplans erfordern, aufgrund der Personengebundenheit der Logins die gleichen Herausforderungen, wie bei nEHS-Register und DEHSt-Plattform-Login.

Aufgrund des fehlenden Leitfadens zum Thema Überwachungsplan lassen sich bisher nur Vermutungen zum Umfang von Überwachungsplänen auf Grundlage der EBeV2030 aufstellen. Insbesondere bei Unternehmen, die zur Erstellung eines regulären Überwachungsplans verpflichtet sind, vermuten Fachkundige in der Branche eine hohe Parallele zu den bereits seit mehreren Jahren etablierten Überwachungsplänen im EU-Emissionshandel. Der Aufwand, die Wichtigkeit und auch der Einfluss des Überwachungsplans auf die Emissionsberichterstattung sowie Verifizierung ist im EU-Emissionshandel sind groß bzw. entscheidend, wie auch äußerst unangenehme Sonderprüfungen der DEHSt gemäß § 20 TEHG in den vergangenen Jahren gezeigt haben. Ein nicht korrekter Überwachungsplan führt dort fast immer zu einem falschen Emissionsbericht. In letzter Konsequenz ergibt sich daraus eine in der Höhe falsche Abgabe an Zertifikaten, die im Falle von zu viel berechneten Zertifikaten zu wirtschaftlichen Verlusten im Unternehmen führt. Im Falle von zu wenig abgegebenen Zertifikaten kommt es dann meist noch



viel schlimmer, da neben später und teurer gekauften Zertifikaten auch noch Sanktionen hinzukommen, die dann ein Unternehmen u. U. auch die Existenz kosten kann. Erfahrungsgemäß betrifft dies im EU-Emissionshandel systembedingt häufig größere Konzerne. Im nationalen Emissionshandel stehen künftig auch viele mittelständische Betriebe vor ähnlichen Herausforderungen, die aufgrund der geringeren Unternehmensgröße wirtschaftlich nicht profitabel mit internem Know-how gelöst werden können, was dann für eine extern eingekaufte Dienstleistung spricht.

Was nicht in der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 steht

Ein vom BEHG betroffenes Unternehmen sollte sich nicht nur über Inhalte des Brennstoffemissionshandlungsgesetzes und der Emissionsberichterstattungsverordnung 2030 informieren, sondern auch darüber, was so nicht eindeutig im Gesetzes- oder Verordnungstext vermerkt ist. Insbesondere sollten die nachfolgenden drei Hinweise und Empfehlungen beachtet werden.

- Wer keinen vereinfachten Überwachungsplan einreichen darf, muss sich direkt auf die Suche nach einem Verifizierer machen. Da entsprechende Personen – die meist einer Prüfungsorganisation zugeordnet sind (z. B. TÜV Nord/Süd/Rheinland, GUT#, etc.) - durch den EU-Emissionshandel bereits stark ausgelastet sind, ist dies eine echte Herausforderung. Insbesondere auch deswegen, weil eine vorhandene Erfahrung zum Brennstoff Koks&Kohle vorausgesetzt werden sollte. Vom BEHG betroffene Unternehmen, die bei Emissionshändler.com ein Dienstleistungspaket abgeschlossen haben, wird ein entsprechend erfahrener Prüfer empfohlen werden.
- Verwender steuerfreier Kohle und Abfallverbrennungsanlagen müssen aufgrund des hohen Arbeitsaufwands kurzfristig ab Mitte August ihre Tätigkeiten in Sachen nationaler Emissionshandel aufnehmen. Da die betroffenen Unternehmen kurzfristig in aller Regel keine entsprechenden personellen Ressourcen dafür verfügbar haben und diese aus wirtschaftlichen Gründen auch mittel- und langfristig nach allen Erfahrungen aus dem Emissionshandel nicht vorhalten sollten, bietet sich ein erfahrener externer Dienstleister für eine sichere und wirtschaftlich tragbare Dauerlösung an.

- Sanktionen im nationalen Emissionshandelsystem nEHS werden voraussichtlich genauso behandelt, wie im europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS. Insbesondere dann, wenn es um höhere Gewalt geht. Laut dem Leitfaden der DEHSt ist die Ursache der Abgabepflichtverletzung ist für die Sanktionierung ohne Bedeutung. Lediglich bei Vorliegen höherer Gewalt ist die DEHSt berechtigt, von einer Sanktion abzusehen. Gründe höherer Gewalt sind nur Naturkräfte oder sonstige äußere Einflüsse, die vom Betreiber auch bei äußerster Sorgfalt nicht verhindert werden konnten, nicht aber zum Beispiel mangelnde Sorgfalt von Mitarbeitenden. Bei anderen Ursachen als höherer Gewalt ist der DEHSt kein Ermessen eingeräumt, weder ob sanktioniert wird noch in welcher Höhe die Zahlungspflicht festgesetzt werden muss.

In unserem 4. und letzten Beitrag in der Serie zur Compliance der Luftfahrt im Europäischen Emissionshandelssystem EU-ETS geht es im 2. Teil weiter um das Unternehmens VallJet in Frankreich.

Das französische Luftverkehrsunternehmen VallJet ist eine vereinfachte Aktiengesellschaft (Société à associé unique) mit einem Kapital von 1.8 Mio. Euro, seit 2008 aktiv und auf den Lufttransport von Passagieren spezialisiert. VallJet hat laut Wirtschaftsauskunfteien zwischen 50 und 99 Beschäftigte und erwirtschaftete in 2021 einen Umsatz von 59.180.500,00 €. Die Bilanzsumme ist zwischen 2020 und 2021 um 54,75 % gestiegen. Der Gewinn stieg von 1,7 Mio. in 2020 auf 2,0 Mio. in 2021. Der Präsident von VallJet ist Jean Valli, seine geschäftsführende Generaldirektorin Aurelie Ribera. Beide zusammen haben ein verzweigtes Firmennetzwerk aufgebaut, welches bei [Northdata](#) schön anzuschauen ist.

Das Unternehmen selbst bezeichnet sich als eine der größten privaten europäischen Geschäftsfluggesellschaften.

Die Flotte von VallJet besteht aus über 30 Flugzeugen mit 5 bis 50 Sitzplätzen, die hauptsächlich in Paris-Le Bourget, aber auch in Lyon, Valence, Lille und Nizza stationiert sind.

Um die Wartung seiner Flotte zu optimieren, erwarb VallJet die [Wartungswerkstatt R&O](#), die sich ebenfalls in Le Bourget befindet. Diese für den Flugverkehr zugelassene Werkstatt garantiert VallJet nach eigenen Angaben Zuverlässigkeit, optimale Verfügbarkeit und Kostenkontrolle. Laut dem Präsidenten und Gründer Jean Valli verfügt VallJet über dreißig verschiedene Flugzeuge.

Im Gegensatz zu den Adress-Angaben der französischen Registrierungsbehörden ist VallJet im



EU-Register unter einer anderen Adresse registriert. Hier wird angegeben, dass man den Firmensitz in 49410 Saint Florent le Vieil in der Rue de la Belliere 25e hat, einem verschlafenen Nest, wo Google Maps den Firmensitz in einer [Metzgerei](#) (!) verortet. Der [französische Teil](#) des EU-Registers wird wissen, warum man eine solche eigenartige Anmeldeadresse akzeptiert. Letztlich ist diese Adresse jedoch relevant für alle offiziellen Mitteilungen, die an VallJet im [Register](#) gesendet werden würden.

Aircraft Operator Holding Account Information										
General Information										
National Administrator	Account Type	Account Holder Name	Aircraft Operator ID	Company Registration No	Account Status					
France	100-Holding Account	VALLJET	216080	501457907	open					
Details on Contact Information										
Type	Name	Legal Entity Identifier	Main Address Line	Secondary Address Line	Postal Code	City	Country	Telephone 1	Telephone 2	E-Mail Address
Account holder	VALLJET		25 E Rue de la Bellière		49410	Saint Florent Le Vieil	France			

Aircraft Operator Information										
General Information										
Aircraft Operator ID	Unique Code under Commission Regulation (EC) No 748/2009	Monitoring Plan ID	Monitoring plan — first year of applicability	Monitoring plan — year of expiry	Name of Subsidiary undertaking	Name of Parent undertaking	E-PRTR identification	Call Sign (ICAO designator)	First Year of Emissions	Last Year of Emission
216080	33962	33962-2812 /2021-V1	2021-01-01					VLJ	2020	0
Address Information										
Main Address Line	Secondary Address Line	Postal Code	City	Country	Latitude	Longitude	Main Activity			
-	-	-	-	FR			10-Aircraft operator activities			

Offiziell gemeldete Adresse von VallJet im EU-Register

Die Compliance Verstöße von VallJet haben System
Der europäische Emissionshandel für Flugzeuge, die in Europa landen oder starten ist im Jahre 2012 eingeführt worden.

Account holder	Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft	vermoer Straße 151 - 153	50672	Köln	Germany			
Aircraft Operator Information								
Aircraft Operator ID	Unique Code under Commission Regulation (EC) No 748/2009	Monitoring Plan ID	Monitoring plan — first year of applicability	Monitoring plan — year of expiry	Name of Subsidiary undertaking	Name of Parent undertaking	E-PRTR identification	Call Sign (ICAC designator)
200022	1776	19550-0123	2010-01-01					DLH
Address Information								
Main Address Line	Secondary Address Line	Postal Code	City	Country	Latitude	Longitude	Main Activity	
-	-	-	-	DE			10-A	

EU Compliance Information							
EU ETS Phase	Year	Allowances in Allocation	Verified Emissions	Units Surrendered	Cumulative Surrendered Units**	Cumulative Verified Emissions***	Compliance Code
2005-2007	2005						
2005-2007	2006						
2005-2007	2007						
2008-2012	2008						
2008-2012	2009						
2008-2012	2010						
2008-2012	2011						
2008-2012	2012	12563128	4932287	4932287	4932287	4932287	A
2013-2020	2013	2127660	4423783		0	0	A
2013-2020	2014	2127660	3960860	8384643	8384643	8384643	A
2013-2020	2015	2127660	3829939	3829975	12214618	12214618	A*
2013-2020	2016	2127660	3813949	3815414	16030032	16028531	A
2013-2020	2017	2127660	3969395	3969395	19999427	19997926	A
2013-2020	2018	2127660	4350902	4349401	24348828	24348828	A
2013-2020	2019	2127660	4373134	4373134	28721962	28721962	A
2013-2020	2020	2152188	1442529	1454393	30164491	30164491	A
2021-2030	2021	2000943	1747808	1759550	1747808	1747808	A
2021-2030	2022	1955932	3146483	3178265	4894291	4894291	A

Registerkontoauszug der Lufthansa ab 2012

Seit diesem Jahr haben die betroffenen Airlines jährlich ihre Berichtsmengen zu melden und entsprechende Zertifikatmengen abzugeben. Insofern hat der dazugehörige Registerkontoauszug so auszusehen, wie z. B. der zuvor in der linken Spalte gezeigte Auszug der [deutschen Lufthansa](#). In der rechten Spalte auch immer ein „A“ zum Zeichen, dass die Airline richtig, konsistent, transparent und rechtzeitig berichtet hat und auch Zertifikate vollständig und rechtzeitig abgegeben hat, d. h. compliance ist.

Im Falle von VallJet sieht das völlig anders aus. Das Unternehmen, welches in 2008 gegründet wurde, hat nach den Angaben des Registers 8 Jahre (2012 bis 2019) überhaupt nichts berichtet und auch keine Zertifikate abgegeben.

Für das Jahr 2020 meldete man dann die Menge von 6.413 t CO₂, für 2021 dann 12.890 t CO₂ und für 2022 eine Anzahl von (nur) 8.908, obwohl dem Unternehmen ein Wirtschaftswachstum von rund 100% gegenüber dem Jahr 2021 attestiert wurde. Aber mal angenommen, der intern erstellte Bericht über 8.908 t CO₂ wäre richtig, dann ändert das überhaupt nichts daran, dass die laut VallJet Präseident Jean Valli mit größte private europäische Geschäftsfluggesellschaft bis zum Mai 2023 kein einziges Emissionszertifikat abgegeben hat. Öffentlich [nachvollziehen im EU-Register](#).

EU Compliance Information							
EU ETS Phase	Year	Allowances in Allocation	Verified Emissions	Units Surrendered	Cumulative Surrendered Units**	Cumulative Verified Emissions***	Compliance Code
2005-2007	2005						
2005-2007	2006						
2005-2007	2007						
2008-2012	2008						
2008-2012	2009						
2008-2012	2010						
2008-2012	2011						
2008-2012	2012						
2013-2020	2013						
2013-2020	2014						
2013-2020	2015						
2013-2020	2016						
2013-2020	2017						
2013-2020	2018						
2013-2020	2019						
2013-2020	2020		6413				
2021-2030	2021		12890		0	Not Calculated	C*
2021-2030	2022		8908		0	21798	B*
2021-2030	2023						
2021-2030	2024						
2021-2030	2025						
2021-2030	2026						
2021-2030	2027						
2021-2030	2028						
2021-2030	2029						
2021-2030	2030						

Compliance Kontoauszug von VallJet Stand am 14.05.2023

Ein unglaublicher Skandal und eine Wettbewerbsverzerrung im europäischen Markt des Business Aviation ohne Gleichen.

Unter diesen Umständen ist es dann kaum zu verstehen, wieso nach dem 15. Mai 2023 plötzlich eine einmalige „Spende“ von 9.220 Zertifikaten im Konto von VallJet auftauchte. Offensichtlich ist man bei VallJet doch zum Entschluss gekommen, eine kleine Anzahlung auf die offenen Schulden tätigen zu müssen.



2020		6413	
2021		12890	
2022		8908	
2023			9220
2024			
2025			

Nach dem 15. Mai 2023: Plötzliche einmalige Anzahlung von 9.220 EUA auf das Jahr 2023

Im Normalfall hätte man dem Unternehmen schon nach dem ersten Verstoß im Sommer 2013 für das Berichtsjahr 2012 einen Sanktionsbescheid zustellen müssen, der 100 Euro pro emittierter Tonne CO2 fordert. Aber da die Menge gar nicht bekannt war, hatte man dies durch die nationale Behörde ganz offensichtlich – wie auch in den Folgejahren – tunlichst unterlassen

Die Betriebsgenehmigung und der Umweltschutz

VallJet [Genehmigung](https://www.valljet.com/la-compagnie/)

In dem abgebildeten Zertifikat wird in französischer und englischer Sprache dem Unternehmen VallJet bestätigt, dass die Airline eine Betriebsgenehmigung erhalten hat unter der Auflage, dass man sich den Regelungen der EU zur Zivilluftfahrt [Nr. 2018/1139 vom 04.07.2018](#) unterwirft.

Dumm nur, dass dort auf Seite 63 im Artikel 87 (2) vermerkt ist, dass die Verordnungen und Regelungen der EU-Kommission zu den Treibhausgasemissionen zu beachten sind (2003/87/EG und 96/61/EG). Da dies beweisbar nicht geschieht, müsste die Betriebsgenehmigung für Valljet eigentlich widerrufen werden. Dafür zuständig ist aber nicht die EU-Kommission, sondern der französische Staat. Dass der aber seinen Bereich Business Aviation unter seinen „besonderen Schutz“ genommen hat, hat Emissionshändler.com bereits im Emissionsbrief 07-2023 ausgeführt.

Offensichtlich ist, dass VallJet seine Luftverkehrszulassung FR.AOC.0061 am 16.05.2022 nicht nur für sich selbst, sondern unter der Genehmigungsnummer FR-AOC.0145 am gleichen Datum auch für Thalair erhalten hat. Zu erkennen auf der Webseite von VallJet über das eigene Unternehmen.

Auch Tochterunternehmen verstoßen gegen EU-Recht

Wenn man das französische Unternehmen VallJet näher betrachtet, so springt einem relativ schnell und auch kaum versteckt ins Auge, dass VallJet eine Art Schwesterunternehmen mit dem Namen Thalair hat. Diese Geschäftsfluglinie erhielt am 16.05.2022 die Genehmigung Nr. FR-AOC.0145 zum Flugbetrieb.

Thalair [Genehmigung](https://www.valljet.com/la-compagnie/)

Gemäß dem Flugzugportal [Planespotters](#) verfügt Thalair bereits seit August 2022 über mindestens einen Jet Embraer ERJ-145, welcher rund 12 Jahre alt und für die französische Thalair unter dem [ICAO-Code](#) TLJ unterwegs ist. Das Flugzeug ist jedoch nicht in Frankreich registriert, sondern fliegt vermutlich für eine Tochtergesellschaft der VallJet, eine gewisse [Thalair d.o.o.](#) in Slowenien, PRAŽAKOVA ULICA 10, 1000 LJUBLJANA.

VallJet Schwester Thalair soll in Slowenien registriert sein



Nun kann man sich fragen, wo der Verstoß der Thalair gegen die Compliance Regeln liegen soll. Die Antwort ist denkbar einfach, wenn man sich das nationale [Register von Slowenien](#) anschaut.

National Administrator	Account Type	Account Holder Name	Installation/Aircraft ID	Installation/Aircraft Operator Code	Company Registration No	Permit/Plan ID	Permit/Plan Date	Main Activity Type
Slovenia	Aircraft Operator Account	Adria Airways d.o.o. - V STEČAJU	200332	129	5196505000	35433-133-2011	2011-01-01	Aircraft operator activities
Slovenia	Aircraft Operator Account	SOLINAIR d.o.o.	210204	20012	5452040000	35487-1-2018	2017-01-01	Aircraft operator activities
Slovenia	Aircraft Operator Account	SiAvia d.o.o. - v stečaju	210219	38756	6166342000	35487-3-2018	2017-01-01	Aircraft operator activities
Slovenia	Aircraft Operator Account	TOMONTENEGRO d.o.o.	218901	46151	5-0955425/011	35465-1/2023-2550-12	2022-01-01	Aircraft operator activities

Das slowenische Register weiß nichts von Thalair

Dort sind nur 4 Fluglinien registriert, von einer Thalair fehlt aber jede Spur.

Da die Betriebsgenehmigung der Thalair bereits im Mai 2022 vorlag und der Auszug aus dem slowenischen Register am 27.08.2023 von Emissionshändler.com gezogen wurde, würde das bedeuten, dass der/die Flieger der Gesellschaft Thalair d.o.o. in Ljubljana/Slowenien seit 16 Monaten am Boden stehen und nicht fliegen. Da dies äußerst unwahrscheinlich ist bleibt nur der Schluss, dass Thalair sich weder am Register von Slowenien angemeldet noch einen Bericht über seine Flugaktivitäten abgegeben und natürlich auch keine Zertifikate an das Register abgeben hat. Das alles weder in Slowenien noch in einem der anderen 27 nationalen Registern in Europa. Ein unglaubliches Verhalten.

VallJets Compliance in United Kingdom

VallJet fliegt Geschäftsleute natürlich auch in die Finanzmetropole London sowie zu anderen Zielen in England. Seit dem Brexit verfügt das Vereinigte Königreich über ein eigenes Emissionshandelssystem in dem sagenhafte 463 Airlines registriert sind (Vergleich: Frankreich 362, Deutschland 228), dem [UK-Registry](#).

GOV.UK
UK Emissions Trading Registry

UK ETS Public Reports

The public information below is provided based on the UK Emissions Trading Scheme Registry (UK ETS Registry).

UK ETS Registry Participants and Allocations (OHA)

The report includes the Account Holders and the allocations per year for Operator Holding Accounts of the UK Emissions Trading

Related content

- [UK ETS Homepage](#)
- [Participating in the UK ETS](#)
- [Environment Agency \(Greenhouse Gas Emissions\) Charges](#)
- [Kyoto Protocol Public Reports](#)

Die Webseite des UK-Registers für TEHG-Emissionen

Auch dieses Register veröffentlicht jährlich, welche Airlines compliant sind und welche gegen Berichts- und/oder Abgabepflichten verstoßen haben. Auf der entsprechenden [Unterseite](#) kann auch die [Compliance für das Kalenderjahr 2022](#) eingesehen werden.

Unter dem Suchbegriff „VallJet“ oder der PermitNr. UK-E-AV-14109 ist dann auch zu erkennen, dass VallJet für seine von und nach UK stattgefundenen Flüge in 2021 und 2022 ordnungsgemäß Zertifikate abgegeben hat. Allerdings handelt es sich hier „nur“ um 674 bzw. 819 Zertifikate, die man sicherlich noch gerade so erworben hatte, hätte man sich doch ansonsten mit den UK-Behörden angelegt. Ein solcher Stress hätte sicherlich in keinem angemessenen Verhältnis zu den guten Geschäften gestanden, die man mit den Flügen der Businesskundschaft in das Finanzzentrum Europas verdient hatte. Wahrscheinlich war der VallJet auch klar, dass der Schutzschirm des französischen Präsidenten auch nicht über den Kanal gereicht hätte, so dass man auch deswegen die paar Euros für den Kauf der Zertifikate hat springen lassen.

Infobox

Die Ausnahmeregel „Excluded“

Wer als Flugzeugbetreiber in welchem Umfang im EU-ETS berichts- und/oder abgabepflichtig ist, hat die EU genau festgelegt. Nachzulesen z. B. in der [Leitlinie der DEHS](#).

Dort auf Seite 13 wird u. a. ausgeführt, dass die Regeln für gewerbliche und nicht gewerbliche Flüge dahingehend unterschiedlich sind, dass die Freigrenze von 1.000 t CO₂ bei gewerblichen Flügen zu einer Aussetzung der Abgabepflicht führt. Konkret: Wer nur in geringem Umfang Passagiere gegen Geld transportiert, der muss zwar über seine Flüge berichten, aber erst ab 1.000 t CO₂ pro Jahr entsprechende Zertifikate kaufen und abgeben. Bei einem Preis von 90 Euro durchaus ein „Anreiz“, einen anderen (z. B. gecharterten) zweiten Learjet starten zu lassen, wenn der erste Jet bereits Flüge im Umfang von 950 t CO₂ im Kalenderjahr hinter sich hat. Alle Fluglinien, die es – aus welchen Gründen auch immer - geschafft haben, unter die Grenze von 1.000 t CO₂ pro Jahr zu gelangen, werden dann im EU-Register mit dem Vermerk „Excluded“ sichtbar gemacht.

Ein kleiner Trost für das Klima liegt dabei darin, dass diese Excluded Regel eben nicht für die nichtgewerblichen Flieger gilt. Damit sind dann z. B. die Learjets der Reichen und Schönen von der Ausnahmeregel ausgenommen und müssen bereits ab der ersten Tonne CO₂ berichten und eben auch Zertifikate kaufen und abgeben.

Eine Europa-Abgeordnete bemerkt den Schwindel

Nicht nur Emissionshändler.com als Insider des EU-ETS kann nachvollziehen, wie VallJet und andere Airlines das europäische Emissionshandelssystem



kompromittieren, sondern auch ganz normale Leser wie die Abgeordnete Manon Aubry.



Manon Aubry, Co-Vorsitzende Linke Fraktion im EU-Parlament

Die [Co-Vorsitzende der Linken Fraktion](#) im EU-Parlament kam nach dem Studium eines Zeitungsberichtes in Frankreich zu dem Ergebnis, dass man gegen solcherlei Ungleichheit und Wettbewerbsverzerrung etwas machen müsse. Insbesondere auch gegen die Umgehung der Abgabepflicht durch Airlines, indem Tochtergesellschaften gegründet werden und dadurch die „Excluded-Klausel“ angewendet werden würde (siehe auch Infobox). Manon Aubry schrieb daraufhin eine offizielle Anfrage gemäß Artikel 138 der Geschäftsordnung an die EU-Kommission und bat um Stellungnahme.



Anfrage an die Kommission gemäß Artikel 138

In der [Anfrage vom 24.10.2022](#) geht es insbesondere darum, wieso die führende Geschäftsfluggesellschaft Frankreichs es schaffen kann, in 2021 und 2022 keine Zertifikate abzugeben, obwohl sie 12.890 T CO₂ bei fast 5.000 Flügen produziert hat.

Was Manon Aubry als „Nicht-Insider“ nicht hinterfragt ist, was denn alles in den 9 Jahren davor passiert bzw. nicht passiert ist.

Weiterhin fragt sie an, warum Thalair keine Zertifikate abgibt (und auch nicht registriert ist), obwohl diese Gesellschaft offenbar fliegt und ob hier Mindestschwellen der Abgabe von Zertifikaten (Excluded-Regel) durch eventuelle Manipulationen unterschritten werden.

Bei einer solchen getroffenen Annahme merkt man als Insider schnell, dass Manon Aubry noch nicht einmal das wahre Ausmaß der Kompromittierung erfasst hat, was man ihr mangels Fachkenntnis des Emissionshandels auch nicht wirklich vorwerfen kann.

Der Vizepräsident der EU-Kommission Frank Timmermanns findet alles im „grünen Bereich“

Am 16.01.2023 - fast 3 Monate nach der Anfrage von Manon Aubry – kam dann die [Antwort von Frank Timmermanns](#), Vizepräsidenten der EU-Kommission. Dieser ging auf die Fragen von Manon Aubry in einer fast zynisch zu bezeichnenden Form ein, indem er in seiner Stellungnahme klarstellte:

- 1) „Jeder Luftfahrzeugbetreiber, der in den Geltungsbereich der EU-Richtlinie über das Emissionshandelssystem (ETS) fällt, muss seine Emissionen melden und Zertifikate in Höhe der gemeldeten Gesamtemissionen abgeben. Die zuständigen nationalen Behörden sind für die Einhaltung der Vorschriften verantwortlich. Im Falle der Nichteinhaltung kann der Mitgliedstaat Sanktionen verhängen.“
- 2) „Sollte die zuständige nationale Behörde zu dem Schluss kommen, dass der Betreiber Valljet die Vorschriften für die Jahre 2020 und 2021 nicht einhält, wäre der Betreiber weiterhin verpflichtet, Berechtigungen in Höhe seiner gesamten geprüften Emissionen abzugeben, und es könnten Sanktionen verhängt werden.“
- 3) „Wirtschaftseinheiten können aus verschiedenen Gründen, die nicht mit dem EU-EHS zusammenhängen, neue Einheiten gründen und ihre Tätigkeiten aufteilen. Die mögliche Aufteilung kann jedoch nicht rückwirkend erfolgen. Die Abgabeverpflichtung muss also erfüllt und etwaige Sanktionen müssen gezahlt werden, auch wenn der Wirtschaftsbeteiligte in Zukunft nicht mehr in den Anwendungsbereich des EU-Emissionshandelssystems fallen sollte.“
- 4) „Es gibt keinen Hinweis darauf, dass die derzeitigen Schwellenwerte für die Einbeziehung von Fluggesellschaften in das EU-EHS missbraucht wurden.“

Kommentar zu 1) *Valljet hat 9 Jahre lang nichts gemeldet und auch keine Zertifikate abgegeben. Für die Nichteinhaltung kann (!!!) der Staat Sanktionen verhängen. Aha, jetzt wissen wir, offiziell wer schuld ist.*

Kommentar zu 2) *Kein Wort zu den Jahren 2012-2019. War ja auch nicht Thema der Anfrage. Und es könnten (!) Sanktionen verhängt werden. Schuldfrage: Siehe zuvor.*

Kommentar zu 3) *Jetzt wissen wir es offiziell: Jeder kann seine Flugzeuge so fliegen lassen, dass sie immer unter den 1.000 t CO₂ bleiben. Na ja, nun weiß es auch wirklich jeder wie man die Abgabe umgeht.*



Kommentar zu 4) *Klassische Nebelbombe. Der Schwellenwert ist ein marginales Problem im Vergleich dazu, dass der führende Anbieter von Geschäftsflügen in Frankreich machen kann, was er will und sich seit 12 Jahren an keine entsprechende Verordnung der EU hält.*

Fazit: Wenn es der Vizepräsident der EU-Kommission nicht für nötig erachtet, den Fall VallJet zum Anlass zu nehmen, um die Mitgliedsstaaten zur Einhaltung der Verordnungen und Gesetze gegenüber ihren emissionshandelspflichtigen Airlines zu bewegen, dann muss sich die Kommission nicht wundern, wenn ihr in wenigen Jahren das System um die Ohren fliegt. Insbesondere auch dann, wenn der Preis der Zertifikate immer weiter steigt und auch schon damit die Regeluntreue immer weiter zunehmen wird.



Die Lockheed JetStar L-329 ist ein Geschäftsreiseflugzeug, das von den frühen 1960er bis in die 1970er Jahre hergestellt wurde. Der JetStar war das erste reine Geschäftsreiseflugzeug, das in Dienst gestellt wurde. Foto Emissionshändler.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 CO₂-Produktes oder Markt- und/oder eine Vertragsentscheidungen in jeglicher anderen Hinsicht tätigen. Alle hier gezeigten Preiskurven basieren auf Daten der

ICE Index, 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 Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK www.bvek.de



Herzliche Emissionsgrüße
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert