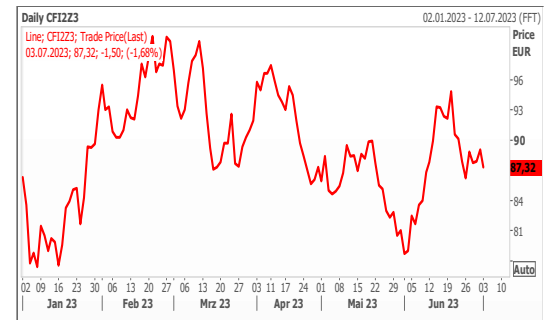


- CO<sub>2</sub> Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO<sub>2</sub> Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO<sub>2</sub> Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO<sub>2</sub> Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz 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 06-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel  
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 04.07.2023



EUA Daily 01.01.2023 bis 03.07.2023 Quelle: ICE Amsterdam

## Die Berechnung der kostenlosen Zertifikate für die zweite Zuteilungsperiode - Airlines tricksen weiter im EU-ETS

Da im April 2023 die von der EU für das EU-ETS entwickelten Reformen endgültig verabschiedet wurden und sich die Unternehmen im verpflichtenden EU-Emissionshandel zu Ende 2025 auf die zweite Hälfte der Zuteilungsperiode der vierten Handelsperiode zubewegen, sollten sich die Verantwortlichen in den compliance-pflichtige Unternehmen bereits intensiv Gedanken zur Höhe ihrer kostenlosen Zuteilung ab 2026 machen. Steigende EUA-Preise und abnehmende Zuteilungen ergeben zusammen mit Kostensteigerungen in der Energiebranche und zunehmenden weiteren internen Kosten ein Risiko, welches von der Höhe und von der Art bekannt und gemanagt sein sollte. Emissionshändler.com zeigt im Folgenden auf, wie eine eigene interne Berechnung der Zuteilung erfolgen kann und welche Parameter welche Auswirkungen haben können.

In unserem **Emissionsbrief 06-2023** führen wir zudem unsere Serie zu den Airlines im EU-ETS weiter, wo die Grenzen des moralisch und kaufmännisch Möglichen immer wieder auch den CO<sub>2</sub>-Insider ob der angewandten neuen Tricks erstaunen lassen.

Die Fülle an regulatorischen Maßnahmen, die sich hinter Begriffen wie u. a. Marktstabilitätsreserve, Fit-for 55 und REPowerEU verbergen, die Veränderung der am EUA-Markt aktiven Akteure sowie die immense Zunahme der gesellschaftspolitischen Zunahme des CO<sub>2</sub>-Preises, haben den EUA-Markt über die letzten Jahre ordentlich durchgerüttelt und vor allem preislich auf ein Niveau angehoben, das vor einigen Jahren noch schwer vorstellbar erschien. Schaut man sich jedoch heutzutage die Preisprognosen der Analysten an, so wird schnell deutlich, dass im breiten Rund wenig Zweifel daran besteht, dass sich EUA-Preisniveaus um die 90 Euro nachhaltig etabliert haben und die aktuellen EUA-Preise eher als untere

preisliche Grenze zukünftiger Jahre angesehen werden müssen.

*Autor des nachfolgenden Artikels ist Nico Fip, Leiter Emissionshandel bei Emissionshändler.com*

### Die kostenlosen Zertifikate für die zweite Zuteilungsperiode

Über die verschiedenen marktbeeinflussenden Faktoren hat Emissionshändler.com mit seinen Emissionsbriefen stets auf dem Laufenden gehalten. Nun, dass im April dieses Jahres die von der EU für das EU-ETS entwickelten Reformen endgültig verabschiedet wurden und man die erste Hälfte der ersten Zuteilungsperiode der vierten Handelsperiode so gut wie vorbei ist, sollten sich compliance-pflichtige Unternehmen bereits intensiv Gedanken mit ihrer kostenlosen Zuteilung für die zweite Zuteilungsperiode machen.

**Beschlossene EU-ETS-Reformen**

- (1) Erhöhung des linearen Reduktionsfaktors (LRF)**  
➢ 2024 bis 2027 auf 4,3 % und 2028 und 2030 auf 4,4 %
- (2) Absenkung des Caps (zweistufiges Rebasings)**  
➢ 2024 werden 90 Mio. EUA und 2026 27 Mio. EUA dem System entnommen
- (3) Anpassung der Marktstabilitätsreserve (MSR)**  
➢ höhere Kürzungsrate, alternative Berechnungsmethodik, maximale Kapazität
- (4) Absenkung der Benchmarks**  
➢ Anhebung der Grenzwerte von 0,2 % auf 0,3 % und 1,6 % auf 2,5 %
- (5) Ausweitung Benchmarkdefinitionen**  
➢ Ausrichtung ab 2026 nach Produkten und nicht nach Prozessen
- (6) Neue Zuteilungsbedingungen**  
➢ Dekarbonisierungsmaßnahmen/ Klimaneutralitätspläne
- (7) Zuteilungskürzung im Rahmen des CBAM**  
➢ Kürzungspfad: 2026 (2,5 %) bis 2034 (100 %)
- (8) Erweiterung des EU-ETS um die Abfallwirtschaft**  
➢ voraussichtlich ab 2028
- (9) Erweiterung des EU-ETS um die Seefahrt**  
➢ Kompensationspflicht: 2024 (40 %), 2025 (70 %), ab 2026 (100 %)
- (10) Zuteilungskürzungen für Luftfahrzeugbetreiber**  
➢ Kürzungspfad: bis 2024 (25 %), bis 2025 (50 %), bis 2026 (100 %)
- (11) Einführung eines EU-ETS für Gebäude & Verkehr**  
➢ Teilnehmer: Inverkehrbringer von Heiz- und Kraftstoffen
- (12) Stärkung bestehender Fonds**  
➢ Bessere Ausstattung des Innovations- und des Modernisierungsfonds

Abbildung 1: Beschlossene EU-ETS-Reformen

Aus rein administrativer Sicht könnte man die Meinung vertreten, dass mit dem Start der zweiten



Zuteilungsperiode in 2026 die Zuteilungsberechnung für diese Periode keiner Eile bedarf. Dabei handelt es sich jedoch um eine Sichtweise, die auf Grund der implementierten EU-ETS-Reformen und der damit einhergehenden Preisimplikationen sehr schnell sehr teuer für das Unternehmen enden kann. Sich mit der Zuteilungsberechnung für die zweite Zuteilungsperiode bereits heute auseinanderzusetzen, ist angesichts der kommenden, teils drastischen Zuteilungskürzungen elementar wichtig und muss sich im Einklang mit der Preiserwartung für EUAs befinden. Steigende EUA-Preise zu erwarten, ohne auf der EUA-Bedarfsseite einen frühzeitigen und langfristigen Plan zu haben, birgt unkalkulierbare Risiken und widerspricht jeglichem soliden Risikomanagement.

### Die Faktoren der kostenlosen Zuteilung

Im Folgenden möchte Emissionshändler.com im Hinblick auf die Zuteilungsberechnung für die zweite Zuteilungsperiode einen Überblick über alle relevante, sowohl alte als auch neue Zuteilungsfaktoren geben. Zum jetzigen Zeitpunkt sind bei bestimmten Zuteilungsfaktoren sowohl auf Grund fehlender unternehmensinterner Daten als auch wegen noch ausstehender Veröffentlichungen seitens der EU mit Annahmen zu arbeiten. Die Notwendigkeit auf Annahmen zurückgreifen zu müssen, sollte Unternehmen nicht dazu verleiten, sich erst bei Vorlage aller Informationen mit der Thematik der Zuteilungsberechnung zu befassen. Stattdessen ist es sinnvoll Szenarien durchzuspielen, die in Summe das sich ergebende wirtschaftliche Risiko bestmöglich abdecken.

Faktor	Änderung durch Fit for 55	Annahmen zu treffen
Historische Aktivitätsrate	nein	ja
Festlegung der Benchmarks	ja	ja
(Teil-)Sektorzuordnung	nein	nein
Unmittelbare Zuteilungskürzung für Carbon Leakage (CL)-gefährdete Unternehmen	ja	nein
Unmittelbare Zuteilungskürzung für nicht Carbon Leakage-gefährdete Unternehmen	nein	nein
besondere Zuteilungsregeln nach Art. 19 bis Art. 22 EU-ZuVO	nein	ja
Linearer Kürzungsfaktor (LRF)	ja	nein
Sektorübergreifender Kürzungsfaktor (CSCF)	ja	ja
Dekarbonisierungsmaßnahmen	ja	ja

Abbildung 2: Zuteilungsfaktoren der zweiten Zuteilungsperiode

Im Fokus sollen im weiteren Textverlauf die Zuteilungsfaktoren stehen, die im Vergleich zur ersten Zuteilungsperiode wesentliche Änderungen aufweisen bzw. neu sind.

### Die Festlegung der Benchmarks

Die grundsätzliche Berechnungslogik für die Benchmarks bleibt bestehen. Für alle Benchmarkwerte werden die Werte der 3. HP, die auf Daten aus den Jahren 2007/ 2008 beruhen, mit den realen Emissionswerten der jeweils 10 % effizientesten EU-Anlagen in den Jahren 2021/ 2022 verglichen. Eine sich daraus ergebende jährliche Effizienzverbesserungsrate wird 20 Jahre bis 2028 fortgeschrieben.

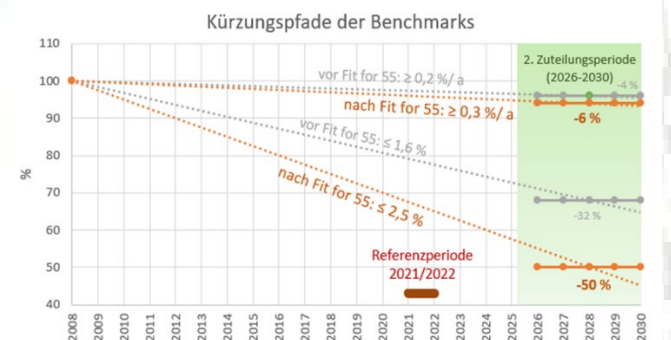


Abbildung 3: Kürzungspfade der Benchmarks

Der Spielraum für Benchmarkkürzungen für die zweite Zuteilungsperiode, der bislang zwischen 4 % und 32 % liegt, wird durch eine Anhebung der Grenzwerte für die 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 ergeben sich für die verschiedenen Industrien also Benchmarkkürzungen von 6 % bis 50 % gegenüber den Benchmarks der dritten Handelsperiode.

### Die Zuteilungskürzung für Carbon Leakage (CL)-gefährdete Unternehmen

Ab 2026 müssen sich auch CL-gefährdete Unternehmen mit Zuteilungskürzungen auseinandersetzen. Geschuldet ist dies dem ab 2026 geplanten Übergang von der kostenlosen Zuteilung für Carbon Leakage Unternehmen zum neuen CO<sub>2</sub>-Grenzausgleichsmechanismus, dem sog. Carbon Border Adjustment Mechanism (CBAM). 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.

Der Zeitraum für den Übergang von kostenloser Zuteilung zum CBAM erstreckt sich von 2026 bis 2034. 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 vom CBAM betroffene Unternehmen ergibt sich die unmittelbare Kürzung der Zuteilung durch den jährlichen Abschmelzungspfad

CL-Faktor = 1 + CBAM-Faktor < 1

Abbildung 4: Zuteilungskürzung bei vom CBAM betroffenen Unternehmen

### Der linearer Kürzungsfaktor (LRF)

Der LRF beschreibt, wie stark die dem System zur Verfügung gestellten Emissionszertifikate jedes Jahr reduziert werden. Während der LRF derzeit bei 2,2 % liegt, ist für die Jahre 2024 bis 2027 ein Anstieg auf 4,3 % und für den Zeitraum 2028 bis 2030 ein Anstieg auf 4,4 % beschlossen worden. Neben der Relevanz des LRF für die EUA-Obergrenze im EU-ETS, spielt der LRF auch bei der Zuteilungsberechnung eine Rolle.

Der Anwendungsbereich des LRF ist hier jedoch im Vergleich zur ersten Zuteilungsperiode gleichgeblieben und erstreckt sich somit weiterhin auf Neuanlagen und Stromerzeuger mit zuteilungsfähigen Aktivitätsraten. Sofern der CSCF (siehe nächsten Absatz) in einem Jahr zur Anwendung kommt, wird die Anwendung des LRF ausgesetzt.

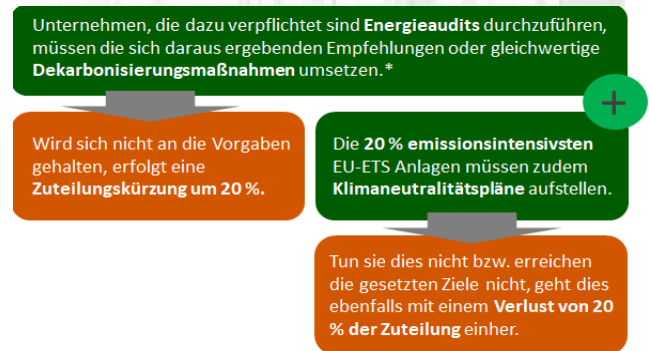
### Der sektorübergreifender Kürzungsfaktor (CSCF)

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.

Neu gegenüber der ersten Zuteilungsperiode wird ab 2026 sein, dass die Benchmark- setzenden Anlagen, sprich die 10 % effizientesten Anlagen, in jeder Benchmark-Kategorie stets von der Anwendung des CSCF befreit sein werden.

### Die Dekarbonisierungsmaßnahmen

Zu guter Letzt kommt noch ein komplett neuer Zuteilungsfaktor ab 2026 hinzu. Ab der zweiten Zuteilungsperiode wird die Zuteilung von kostenlosen EUA an Dekarbonisierungsmaßnahmen, die innerhalb des Unternehmens umzusetzen sind, geknüpft. Welche Unternehmen sich mit diesem neuen Zuteilungsfaktor auseinandersetzen müssen bzw. welche Zuteilungskürzungen sich an dieser Stelle ergeben können, entnehmen Sie bitte der Abbildung 5.



\* Die Empfehlungen müssen allein dann nicht umgesetzt werden, wenn die Amortisationszeit für die betreffenden Investitionen den Zeitraum von drei Jahren überschreitet, oder die Kosten dieser Investitionen unverhältnismäßig sind.

Abbildung 5: Dekarbonisierungsmaßnahmen als Zuteilungsbedingung

### Zuteilungsberechnung und Portfoliomangement gehen Hand in Hand

Wie vorangehend erwähnt, bedarf ein vernünftiges Risikomanagement bereits heute einer Auseinandersetzung mit der Zuteilung für die zweite Zuteilungsperiode. Eine drastisch sinkende Zuteilung in einem EUA-Markt, der insbesondere auf Grund der getätigten regulatorischen Eingriffe auf lange Sicht deutlich Luft nach oben aufweist, ist ein aus Sicht der compliance-pflichtigen Unternehmen unschöner Mix. Allein eine frühzeitige, mit dem notwendigen langfristigen Horizont versehene strategische Positionierung, führt aus unserer Sicht hier zum Erfolg.

### Die Fundamentaldaten zeigen keine festen Preise

Bislang hatte Emissionshändler.com mit seiner Einschätzung Recht behalten, dass das Aufwärtspotential kurz- bis mittelfristig begrenzt ist und sich der EUA-Preis weiterhin in seiner recht breiten Handelsrange von ca. 78 EUR/EUA bis ca. 100 EUR/EUA (current DEC-Kontrakt) aufhält. Derzeit sind es vor allem die Energiepreise, die angetrieben durch die saisonal überdurchschnittlich hohen Temperaturen den EUA-Preis stützen. Temperaturen können temporär stets einen starken Preiseffekt haben, jedoch kann sich dieser Effekt auch bekanntermaßen recht schnell in Luft auflösen. Dies ist wichtig im Hinterkopf zu behalten, deuten viele andere Faktoren doch weiterhin eher auf eine eher verhaltene preisliche



Entwicklung der EUAs hin. Anhaltende bzw. sich wieder verstärkende konjunkturelle Sorgen und Unsicherheit über die weitere Zinspolitik der führenden Notenbanken lässt viele Marktteilnehmer unverändert vorsichtig am Markt agieren.

Eine bessere Verfügbarkeit nuklearer Energie in Frankreich, für die Jahreszeit überdurchschnittlich gut gefüllte Gasspeicher sowie ein Ende des Comebacks des Brennstoffs Kohle, dass sich in einem derzeitigen Überangebot an Kohle widerspiegelt (die Kohlexporte ausgehend von westeuropäischen Häfen sind in der ersten Jahreshälfte dieses Jahres um fast 60 % gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres gestiegen), sind weitere preisdämpfende Faktoren. Hinsichtlich des kommenden Winters wird für die preisliche Entwicklung an den europäischen Gasmärkten viel davon abhängen, inwieweit Asien als LNG-Abnehmer an Stärke zurückgewinnt. Die aktuellen wirtschaftlichen Daten aus Fernost lassen uns jedoch bezüglich dieses Themas etwas entspannter in die Zukunft gucken.

### Langfristig denken

Über allem stehen jedoch die eingeleiteten EU-ETS-Reformen und der REPowerEU-Plan, die Emissionshändler.com daran festhalten lassen, dass kurz- bis mittelfristig die Zeit für eine Aufstockung des Portfolios mit EUA genutzt werden sollte. Wie stark die beschlossene Finanzierung des REPowerEU-Plans über EUA-Auktionserlöse (20 Mrd. Euro: Finanzierung über Auktionserlöse durch 40% Frontloading + 60 % Innovationsfonds) den Markt beeinflussen wird, bleibt letztendlich natürlich abzuwarten. Dass die sich ergebenden Markteffekte keineswegs unerheblich sein werden, davon ist jedoch definitiv auszugehen. Einen Vorgeschmack dafür lieferten uns zum einen die Meldung Anfang Mai, dass dieses Jahr, entgegen der Erwartungen am Markt, doch keine 20-40 Mio. EUA aus dem Innovationsfonds versteigert werden und zum anderen die Veröffentlichung des angepassten EUA-Auktionskalenders durch die EEX, der beinhaltet, dass wie seit längerem angekündigt, 16 Mio. EUA aus den geplanten Auktionen in 2027-2030 vorgezogen und nun noch in 2023 verauktioniert werden.

Beide Meldungen waren in der Lage den Markt preislich deutlich positiv bzw. negativ zu beeinflussen. Wer jetzt bei Preisen um die 80 EUR/EUA oder tiefer nicht ernsthaft überlegt seine Beschaffungsstrategie langfristig auszurichten, der sollte vor allem im Hinterkopf behalten, dass all die bärischen Effekte, die der Mechanismus des Frontloadings in der nächsten Zeit auf den Markt ausstrahlt, sich mittel- bis langfristig ins Gegenteil umkehren werden und dem EUA-Preis mit aller Voraussicht dabei helfen werden, neue Rekordniveaus zu erreichen.

### Infobox

#### **Doppelbilanzierungsverordnung – Termin 31.07.2023**

Deutschland nimmt seit dem 01.01.2005 am europäischen Emissionshandel teil, hat aber auch einen nationalen Emissionshandel eingeführt.

Auf der einen Seite gibt es den EU-Emissionshandel nach dem Treibhausgas-Emissionshandelsgesetz TEHG (EU-Emissionshandel), der größere Energieversorger und Industrieanlagen mit hohen Produktionskapazitäten zur Teilnahme verpflichtet. Auf der anderen Seite gibt es den nationalen Emissionshandel nach dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG), der sich an diejenigen richtet, die Treibstoffe vertreiben, vor allem an Lieferanten.

Beide Systeme kommen sich im Normalfall nicht in die Quere. Werden jedoch Brennstoffe ab 01.01.2021 an eine TEHG-Anlage geliefert, zahlt der Anlagenbetreiber am Ende zweimal CO<sub>2</sub>-Kosten: einmal als Teil der Brennstoffkosten und ein zweites Mal durch den Zukauf von Emissionszertifikaten im EU-Emissionshandel. Um diese doppelte Belastung für ein und dieselben Emissionen zu vermeiden, bietet die aktuelle BEDV-Gesetzgebung ab dem 31. Januar 2023 nun zwei Lösungen.

- Erstens kann der TEHG-Betreiber den BEHG-Verpflichteten im Vorfeld von dessen Brennstofflieferung darüber informieren, dass der Brennstoff durch den Erwerb von EUA-Zertifikaten in seiner TEHG-Anlage berücksichtigt werden wird, wodurch die Rechnungsstellung des Lieferanten an den Abnehmer keinen CO<sub>2</sub>-Zuschlag enthält. In der Folge kann dann der Lieferant die auf die Liefermengen entfallenden Berechtigungen in seinem BEHG-Emissionsbericht gemäß § 7 Abs. 5 BEHG abziehen und muss entsprechend weniger Zertifikaten kaufen und abgeben.
- Die zweite Möglichkeit erlaubt es dem TEHG-Betreiber, sich im Nachhinein den doppelten CO<sub>2</sub>-Zuschlag vom Staat erstatten zu lassen. Dies ist in § 11 Abs. 2 BEHG festgehalten, und wurde damals in 2019 mit einer entsprechenden Rechtsverordnung angekündigt. Diese BEDV (BEHG-Doppelbilanzierungsverordnung) ist nun seit 31.01.2023 wirksam.

Mit der neuen Verordnung wird ein Antragsverfahren bei der Emissionshandelsstelle DEHSt eingeführt, welche in erster Linie für den Vollzug des BEHG zuständig ist. Die Berechnung der Erstattung ist einfach: Der in der TEHG-Anlage verbrannte förderfähige Brennstoff wird mit Standardwerten gemäß der Meldeverordnung zum BEHG in Brennstoffemissionen umgerechnet. Der resultierende Wert wird dann mit dem Zertifikate-Festpreis für das betreffende Jahr multipliziert (z.B. 25 EUR für 2021, 30 EUR für 2022 und 2023). Klar ist dabei auch, dass keine Kompensation des CO<sub>2</sub>-Aufschlages gewährt werden kann, wenn der Empfänger keine TEHG-Anlage ist.

Die Frist für die Beantragung der Kompensation ist immer der 31. Juli des Folgejahres. Für das Jahr 2021 war die Frist jedoch bereits der 31. März 2023.

TEHG-Betreiber, insbesondere diejenigen, die aufgrund der Gasmangelsituation im Jahr 2022 größere HEL-Mengen bezogen haben (die bereits einen BEHG-Zuschlag von 30 Euro/t CO<sub>2</sub> enthielten), sollten sich unbedingt die Abgabefrist am 30. Juni 2023 vormerken, bzw. können Emissionshändler.com bei Bedarf mit der Erarbeitung des Antrages beauftragen.





## Das bunte Treiben regeluntreuer Airlines im EU-ETS: Trickserien und Schiebereien rund um die Emissionszertifikate.

### Fall No. 3 – Blue Air / Rumänien

#### Bereits 6 Jahre nach Gründung in Schwierigkeiten

Der Lowcost Carrier Blue Air nahm 2004 in Rumänien seinen Betrieb auf und war zunächst einer von rund 5 Fluggesellschaften in Rumänien. Bereits 6 Jahre später kam die Airline in erste Schwierigkeiten, die Linie musste den Winterflugplan 2010/2011 zu europäischen Zielen drastisch reduzieren und alle ihre Inlandsverbindungen ganz einstellen. Bei der Restrukturierung der Gesellschaft wurden zudem 300 ihrer 800 Mitarbeiter entlassen und 5 ihrer 11 Flugzeuge an die Leasinggeber zurückgegeben. Man wolle sich auf Flüge nach Großbritannien konzentrieren und einen Umsatz von 150 Millionen Euro anstreben.



Blue Air/Bukarest

#### Covid-19 und Verlust einer Beteiligung macht Probleme

Wie bei allen anderen Fluggesellschaften auch, machte die Corona-Pandemie auch Blue Air schwere Probleme. Eine zwischenzeitlich an Blue Air beteiligte Zeitfrachtgesellschaft stieß im **Juni 2020** ihre 10%ige Beteiligung wieder ab. Zeitfracht wurde damals von einem ehemaligen Lufthansavorstand geführt, welcher als Vertriebsvorstand auch die Geschäfte bei Blue Air ankurbeln sollte, was natürlich wegen Corona schon gar nicht zu schaffen war. Bis dahin war Blue Air mit 6 Millionen Passagieren pro Jahr die zweitgrößte Airline Rumäniens hinter Wizz Air.

Am 06. 07.2020 hatte dann das Management der Airline Insolvenz bzw. Gläubigerschutz angemeldet. Ziel war die Sanierung des Unternehmens, welche der Airline eine Atempause zur Erholung erlauben sollte. Ein neuer Anfang im Juli 2020 sollte es dann der Airline ermöglichen, die laufenden Kosten zu

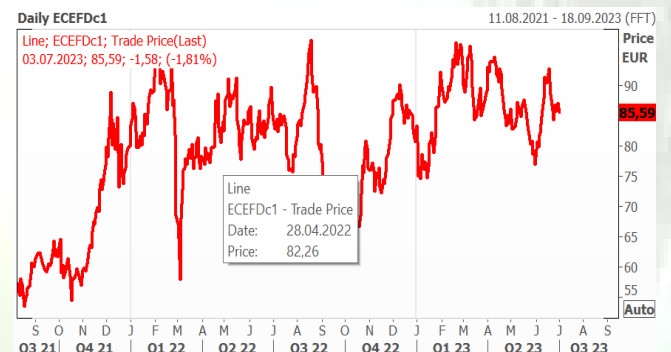
begleichen und nicht durch andere Verpflichtungen wie z. B. Zahlungen von Zinsen behindert zu werden.

#### Think Big war das Motto

Bereits ein Jahr später scheint es aber wieder aufwärts zu gehen: Blue Air setzt zum Sprung über den Atlantik an, indem die Airline im Mai 2021 verkündet, dass man ab August 2021 täglich von London Heathrow nach New York JFK fliegen wolle mit einem Airbus A321 sowie dann ein Jahr später ab Sommer 2022 auch noch nach Boston. Damit hätte man dann schon drei Flugzeuge in der Flotte.

Die Pläne zum Wachstum überschlugen sich dann im Frühsommer 2021, indem man für 2022 weitere Ziele in Europa anbieten wollte und gleich die dazu notwendige Anzahl von sagenhaften 26 weiteren Flugzeuge vom Typ A321 bestellte.

Was bei der Verkündung all diese großartiger Pläne für Außenstehende nicht zu erkennen war, war die Tatsache, dass die ein Jahr zuvor in 2021 ausgestoßenen 206.251 t CO<sub>2</sub> nur teilweise zum Abgabetermin 30.04.2022 bedient werden konnten. Eine korrekte Abgabe der Emissionszertifikate erfolgte nur in Höhe von 153.821 t CO<sub>2</sub>, somit um 52.430 t zu wenig, was einem damaligen Börsenpreis von 82,26 Euro/t CO<sub>2</sub>, daher ca. 4,3 Mio. Euro entsprach.



28.04.2022: Letzte Kaufmöglichkeit an der Börse bei 82,26 Euro/t

Über solcherlei Kleinsummen spricht man ja auch nicht, wenn man gerade 26 Airbusse bestellt hat.

#### Umweltministerium lässt Träume platzen

Bereits ein Jahr später am 07.09.2022 zerplatzten die hochfliegenden Träume der Airline. Das rumänische Umweltministerium, welches die übergeordnete Stelle des rumänischen Teiles des EU-Registers ist, teilte öffentlichkeitswirksam mit, dass man Vollstreckungsmaßnahmen in Höhe von 470.000 Euro gegenüber der Airline durchgesetzt hätte und ab sofort deren Konten gesperrt habe. Ob es sich dabei um Geld- oder um das CO<sub>2</sub>-Registerkonto der Airline handelte, wurde nicht erwähnt. Die vom Umweltministerium eingefrorenen



470.000 Euro stellen natürlich nur einen kleinen Teil der offenen Forderungen dar, wird doch neben den geschuldeten 52.430 Zertifikaten im Marktwert von rund 3,1 Millionen Euro zudem eine Sanktion in Höhe von 100 Euro/t CO<sub>2</sub>, also weitere 5,2 Millionen Euro fällig. Zudem erfolgte die Kontosperrung des Registerkontos automatisch am 30.04.2021.

Auf den Schreck vom 07.09. setzte die Airline ihren Flugbetrieb vorerst bis Montag, den 12.09.2022 aus. Darüber wiederum beschwerte sich Umweltminister Tanczos Barna und fand die Einstellung des Flugbetriebes in keiner Weise gerechtfertigt.

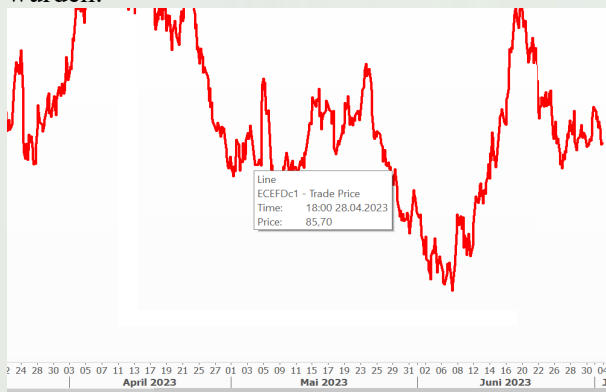
Höchstwahrscheinlich wusste er zu diesem Zeitpunkt nicht, dass die 470.000 Euro nur ein winziger Klacks der Gesamtschulden waren.

Die rumänische Verbraucherschutzbehörde hatte nämlich zuvor gegen die Airline wegen der Absage von Flügen in 2021 ein Bußgeld von 2 Mio. Euro verhängt und das Unternehmen zusätzlich noch zur Erstattung von Flugtickets in Höhe von 13,0 Mio. Euro aufgefordert.

### Was macht man bei zu vielen Schulden?

Wenn solcher Art Forderungen auf einen zukommen, dann sollte man als Airline Manager überlegen, was die besten Optionen sind. Und zwar schnell.

Das Management wusste in dem Moment am 07.09.2022 also, dass es aus 2021 rund 3,1 + 5,2 Mio. Euro Schulden beim Umweltministerium hatte und zudem 2,0 + 13 Mio. Euro bei der Verbraucherbehörde sowie die üblichen weitere Verbindlichkeiten, welche Airlines üblicherweise haben. Die Herren Vorstände wussten aber auch, dass sie in 2022 ein um 25% geringeres Passagieraufkommen gegenüber 2021 haben werden, welches dann einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von und 160.000 t entsprechen würde. Die allerdings würden bei einem gestiegenen Preis deutlich teurer werden als im Vorjahr. Wie sich dann 6 Monate später am 30.04.2023 rausstellte, waren es genau 162.350 t CO<sub>2</sub> zu einem Marktwert von 13,9 Mio., die nicht abgegeben wurden, weil sie zuvor nicht gekauft wurden.



EUA-Preis am 30.04.2023 bei 85,70 Euro/t

Dieses Wissen um die Schulden der Gesellschaft belastete die Leitung der Airline aber nur kurzfristig, hatte man doch einen Plan B in der Tasche, bevor man am 12.09.2022 den Flugbetrieb einstellte (Grounding) und die inzwischen 14 Boeing Maschinen am Boden ließ.

Nur wenige Stunden vor dem Grounding – es muss wohl der Abend des 11.09.2022 gewesen sein – ging Blue Air eine Codeshare-Vereinbarung mit der Startup-Airline [Air Connect](#) ein.

Diese Airline sollte dann ausgewählte Inlands- und EU-Flüge von Blue Air übernehmen. Damit wurden faktisch durch das Management Teile des Streckennetzes in die neue Partnerairline ausgelagert.

### Die Verstaatlichung

Seitdem die Maschinen der Blue Air ab 12.09.2022 am Boden blieben, blieb es zunächst ruhig um die Luftlinie. Am 18.11.2022 kamen die ersten Meldungen raus, dass die Airline wohl verstaatlicht werden soll und 75% der Anteile vom Staat Rumänien übernommen werden, weil diese den vom Staat gewährten Kredit in Höhe von gesamt 62 Mio. Euro nicht zurückzahlen konnte.

Hintergrund war eine Erklärung der Airline vom 18.11., dass sie Schritte unternommen hätte, und die Behörde AAAS (Behörde für die Verwaltung für Staatsvermögen) zur Teilnahme an der Hauptversammlung eingeladen hatte, um die ihr zustehenden 75 % der Anteile zu übernehmen. Laut Management habe man darauf bestanden, dass der Staat die Garantien im Zusammenhang mit der Rettungsbeihilfe in Höhe von 60 Mio. Euro erfüllt.

Mit diesem Schachzug wäre dann klar, dass Blue Air nicht mehr für die Rückzahlung des staatlich garantierten Darlehens der Eximbank verantwortlich wäre und der Staat damit auch noch für die Zahlung von Entschädigungen an die Kunden der Airline finanziell verantwortlich gemacht werden würde, die ihr Geld für bezahlte Flugtickets und nicht stattgefundenen Flüge verloren hatten.

In den folgenden Wochen entbrannte ein massiver Streit zwischen der AAAs-Behörde, der Blue Air, der kreditgebenden Eximbank, dem Finanzministerium und der Verbraucherschutzbehörde, wer wie und wann unter welchen Bedingungen für die Garantien von über 60 Mio. Euro haftet und wer welche Anteile zu welchen Bedingungen übernehmen sollte.

Bei diesem Streit wurde insbesondere öffentlich, dass der kurzzeitig in 2021 als Verkehrsminister fungierende Abgeordnete Catalin Drula seinem im Amt nachfolgenden Minister Sorin Grindeanu vorwarf, dass dieser seit Mai 2022 gewusst haben muss, dass die Blue Air zusammenbrechen werde und diese trotzdem





weiter 4 Monate lang Flugtickets verkaufen durfte. So erst sei der Schaden an den Verbrauchern entstanden.

Im dem Zeitraum Mai 2021 bis September 2022 sind dann auch laut Catalin Drula die Schulden von Blue Air von 120 Millionen Euro (einschließlich des 60-Millionen-Euro-Rettungskredits) auf 230 Millionen Euro gestiegen. In der Folge ermittelt nun die rumänische Staatsanwaltschaft gegen die staatlichen Akteure und damit wohl gegen die beteiligten Personen, welche für die Kreditvergabe zuständig waren.

### Die Insolvenz

Am 21.03.2023 - mehr als 6 Monate nach dem Grounding - meldete Blue Air dann Insolvenz an, indem beim zuständigen Gericht ein entsprechender Antrag auf Gläubigerschutz gestellt wurde.

Zu diesem Schritt wurde die Airline wohl auch deswegen gezwungen, weil der Kauf von weiteren Emissionszertifikate im Umfang von 162.350 anstand, die für die Flugbewegungen im Jahre 2022 gekauft werden mussten, um diese dann bis zum 30.04.2023 dem Europäischen Co2-Handelssystem abzugeben. Zu diesem Zeitpunkt lag der CO2-Preis an der Börse bei rund 85 Euro, was einem Gesamtkaufpreis von 13,8 Mio. Euro entsprach. Ein Betrag, der auf die aufgelaufenen Schulden von 230 Mio. Euro (Stand September 2022) noch oben drauf kam und sich damit auf rund 244 Mio. Euro summierte.

### Kassensturz

Würde man als Außenstehender nun denken, dass im Falle der Blue Air Insolvenz einmal mehr nur schlecht gewirtschaftet wurde bzw. sich eine Airline zu viel Wachstum zugemutet hat und deswegen abstürzte, so täuscht man sich.

Im vorliegenden Falle fehlt auch offensichtlich Geld in der Kasse, was immer noch gesucht wird.

Year	Allowances in Allocation	Verified Emissions	Units Surrendered
2021	143492	206251	153821
2022	140264	162350	
2023	137036		
2024			

Wie aus obigem [Auszug aus dem EU-Register](#) der Airline hervorgeht, sind die der Airline in 2022 kostenlos zugeteilten Zertifikate in Höhe von 140.264 und des Jahres 2023 von 137.036 nicht dem EU-System zurückgegeben worden. Der Wert der damit offensichtlich verschwundenen 277.300 EUA Zertifikate beträgt bei einem durchschnittlichen Börsenpreis von 85 Euro/EUA locker die Summe von 23,5 Mio. Euro. Wären sie noch auf dem Konto der Airline, hätte man diese sicherlich abgeben können, was jedoch bis heute nicht geschehen ist.

Dies scheint inzwischen auch der EU-Kommission aufgefallen zu sein, da am 17.04.2023 bekannt wurde, dass diese eine eingehende Prüfung des gesamten Vorganges eingeleitet und die rumänischen Behörden zur Stellungnahme aufgefordert hat. Insbesondere deswegen, weil hier ziemlich eindeutig durch den Staat – gewollt oder grob fahrlässig – das europäische Wettbewerbsrecht mit Füßen getreten wurde, indem insgesamt 62 Mio. Euro in eine Airline gesteckt wurden, von der anscheinend bereits 6 Monat zuvor klar war, dass diese direkt und ohne Umwege in die Pleite flog.

*Im nächsten Emissionsbrief 07-2023 zeigen wir auf, wie das bunte Treiben regeluntreuer Airlines in Frankreich vor sich geht. Interessanterweise auch ohne immer 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 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 Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK [www.bvek.de](http://www.bvek.de)



Herzliche Emissionsgrüße  
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert