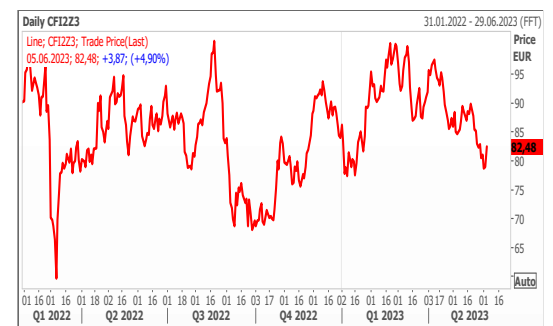


- CO₂ Überwachungspläne und Berichterstellung im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Jahresbericht und Zuteilungsdatenbericht
- CO₂ Registerkontoführung für Unternehmen im EU-ETS und nEHS
- CO₂ Emissionsrechte Kauf- und Verkauf von EUA/aEUA und nEZ
- Informationen zum Brennstoffemissionshandelsgesetz BEHG
- Info- 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 05-2023

Praktische Informationen zum Emissionshandel
im EU-ETS/nEHS

Ausgabe vom 06.06.2023



EUA DEC23 01.01.2022 bis 05.06.2023

Quelle: ICE Amsterdam

Der Kohle-Entscheidungsbaum: Sind Händler & Verwender in der BEHG-Pflicht? – Airlines unterminieren das EU-ETS

Koks & Kohle sind Brennstoffe, die seit dem 01.01.2023 dem Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) unterliegen.

Die davon Betroffenen ahnen scheinbar in den meisten Fällen aber nichts davon, da es nach Informationen von Emissionshändler.com weder an der EEX in Leipzig noch bei der Deutschen Emissionshandelsstelle DEHSt nennenswerte Kontoeröffnungsanträge zu geben scheint.

Die in Phase II des BEHG nun verpflichteten Verantwortlichen gehören der Branche der Kohleproduzenten, der Kohlehändler und der Kohleverwender an. Davon aber gibt es jedoch etliche Ausnahmen, insbesondere der Verwender von Kohle in TEHG-Anlagen.

Wer der potenziell Betroffenen nun seit 5 Monaten im BEHG verpflichtet ist, kann dies im 2. Teil unseres Emissionsbriefes schnell und einfach (aber ohne Gewähr) in unserem Kohle-Entscheidungsbaum auf Seite 4 nachvollziehen, bzw. im vorherigen und diesem Emissionsbrief erfahren.

Im vorliegenden Emissionsbrief 05-2023 setzen wir auch unsere Serie zur Compliance von Airlines in der EU-ETS fort. Trickereien und Schiebereien gleich im Doppelpack zweier Insolvenzen der Airline Flybe unterminieren den Emissionshandel und lassen Urlaubsreisende in UK und Steuerzahler in der EU im Frust zurück.

2. Teil der Serie: Die BEHG-Pflicht für Koks & Kohle - Die Energiesteuerpflicht für Koks & Kohle führt kaum zum Ergebnis

Die Käufer, Verkäufer und Verwender von Koks & Kohle, die Inhaber eines Erlaubnisscheins zum unversteuerten Kohlebezug gem. § 31 Abs.4 sind und Energiesteuer im Inland an ihr Hauptzollamt abführen, dürften in der Minderheit sein. Immerhin gilt für sie,

wie in Stufe I bei Gas & Öl, dass wer Energiesteuer abführt, berichts- und abgabepflichtig ist. Hauptgrund dürfte hier sein, dass bei einem Bezug von Koks & Kohle aus dem Ausland für das Unternehmen die BEHG-Pflicht eintritt, wie auch im BEHG-Entscheidungsbaum Seite 4 unter **Fall Nr. 2** ersichtlich. Es können aber eventuelle stoffliche Nutzungen in seinen Berechnungen zum Abzug berücksichtigt werden, ebenso eventuelle Verkäufe oder Weiterleitungen der Koks & Kohle in das Ausland.

Ansonsten aber wird es für Unternehmen, die Koks und Kohle in Deutschland energiesteuerfrei kaufen, verkaufen und verwenden, derzeit komplex werden, eine drohende BEHG-Pflicht in Stufe II des nEHS zu erkennen.

Die Erlaubnisscheine nach § 31 Abs. 4 und §37 (2) Nr. 3 und 4 EnergieStG

Das Problem der Erkennung der BEHG-Pflicht wird durch die Verwendung der Erlaubnisscheine nach §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG oder § 31 Abs. 4 EnergieStG hervorgerufen.

Wenn in einer Koks- oder Kohlelieferkette keine Energiesteuer anfällt, kann der Zusammenhang zwischen Energiesteuer und BEHG-Verpflichtung, die bei den Brennstoffen der Stufe I des BEHG im Prinzip vorhanden war, entfallen. Bei Kohle, die steuerfrei gem. § 37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG bezogen und verwendet wird, entsteht beim Verwender die BEHG-Pflicht. Damit gilt, dass

- bei einer Verwendung von Koks & Kohle gemäß §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG, der Verwender gem. § 3 Nr. 3b BEHG in der Pflicht ist, gemäß BEHG zu berichten und Zertifikate abzugeben.



Einzigste Ausnahme bei der vorgenannten Regel ist die Verwendung von Koks & Kohlen in einer TEHG-Anlage, d. h. einer Anlage im EU-Emissionshandel. Für diese besteht für die entsprechende Menge eine Abzugsberechtigung, die für die detailliert nachzuweisende Menge Brennstoff zu keiner Abgabepflicht führt.

Wird exakt 100% der Kohle einer Verwendung in dieser TEHG-Anlage zugeführt, entfällt für den Inhaber des Erlaubnisscheins gemäß §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG die BEHG-Pflicht vollständig. Dies ist eine Ausnahme-Regelung im Bereich der Kohlen, die für andere Brennstoffe wie Öl & Gas so nicht gilt. Ebenso gilt,

- **wird bei Vorliegen eines Erlaubnisscheins gem. § 31 Abs. 4 EnergieStG Koks oder Kohle als Heiz- oder Kraftstoff verwendet, fällt die Energiesteuer und folglich die BEHG-Pflicht beim Erlaubnisscheininhaber an.**

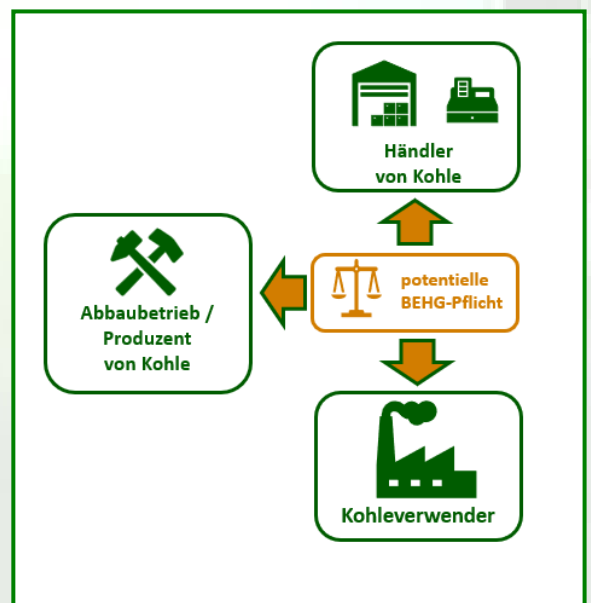
Grundregeln und Faustformeln der BEHG-Pflicht

Um Unternehmen die Käufer, Verkäufer und Verwender von Kohle & Koks in Deutschland sind Grundsätze einer möglichen BEHG-Pflicht an die Hand zu geben, können folgende Szenarien dargestellt werden.

- 1) Steuerfreie Verwendung i. V. m. einem Erlaubnisschein nach §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG, führt in den meisten Fällen zu einer BEHG-Pflicht.
- 2) Ein 100%-iger Einsatz von Koks & Kohle in einer TEHG-Anlage nach einem vorherigen, steuerfreien Bezug gem. §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG führt nicht zu einer 100%ige Abzugsberechtigung und damit nicht – wie man denken könnte - zu einer BEHG-Pflicht ohne Abgabe von Zertifikaten, sondern zu einem kompletten Entfall der BEHG-Verpflichtung. Kurz gesagt: Sofern Koks und Kohle zu 100% von einem Erlaubnisscheininhaber §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG in einer TEHG-Anlage eingesetzt wird, ist dieser weder berichts- noch abgabepflichtig.
- 3) Ein steuerfreier Bezug von Koks & Kohle in einer TEHG-Anlage führt allerdings zu einer BEHG-Pflicht, sobald nur 1 t CO₂ in Nebenanlagen der TEHG-Anlage emittiert wird bzw. der Brennstoff an Dritte energiesteuerpflichtig abgegeben wird. Dann ist eine entsprechende Berichterstattung erforderlich, die auch zu einer Abgabepflicht führt. Aus diesem Grunde ist eine interne saubere Mengenbilanz der Stoffströme (in/out) zu empfehlen, da ansonsten die Differenzen zu einer BEHG-Pflicht führen, die erst Jahre später entdeckt wird.
- 4) Ein Inhaber des Erlaubnisscheins gem. §31 (4), der ausschließlich Kohlehändler beliefert, die ebenfalls Erlaubnisscheininhaber gem. § 31 (4) sind und keinen

Eigenverbrauch hat, ist nicht BEHG-pflichtig. In unserem BEHG-Entscheidungsbaum auf Seite 4 mit **Fall Nr. 5** bezeichnet. Sofern Ersterer einen Teil der Kohle als Heiz- und/oder Kraftstoff jedoch selbst verwendet, unterliegt er sofort dem BEHG. In unserem BEHG- Entscheidungsbaum auf Seite 4 mit Nr. 4 bezeichnet. Der Inhaber eines Erlaubnisscheins gemäß § 31 (4) ist demnach z.B. einem Steuerlagerinhaber beim Öl in Bezug auf die BEHG-Pflicht gleichgestellt

- 5) Es gibt im BEHG eine Berichtspflicht ohne Abgabepflicht, d. h. einen CO₂-Bericht mit dem Ergebnis von Null Tonnen CO₂ („Nullbericht“). Ein solcher Nullbericht kann z.B. entstehen, wenn der Verwender von Koks & Kohle ein Inhaber eines Erlaubnisscheines gem. § 31 Abs. 4 ist und den gesamten Brennstoff zu 100% in seiner TEHG-Anlage einsetzt. Siehe auch **Fall Nr. 4** im BEHG-Entscheidungsbaum auf Seite 4.
- 6) Wenn ein Kunde eines Kohlehändlers einen Erlaubnisschein gem. §37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG oder § 31 Abs. 4 EnergieStG vorweisen kann, ist der Koks- und Kohlehändler als Lieferant für diese Menge nicht BEHG-pflichtig. In der Konsequenz bedeutet dies, wenn der Händler das „Glück“ hat, dass alle seine Kunden einen Erlaubnisschein besitzen, dann ist der Koks- und Kohlehändler nicht BEHG-pflichtig. Im Umkehrschluss bedeutet dies jedoch auch, dass wenn nur ein einziger Kunde des Koks- und Kohlehändlers keinen Erlaubnisschein vorweisen kann, dann ist der Lieferant in der vollen BEHG-Verpflichtung für die entsprechende Menge.



Ganz- oder teilweise vom BEHG betroffene Branchen

Übrigens konnte der vorgenannte Punkt in der Praxis bedeuten, dass, wenn der Händler sein „Problem“ in seiner Kundenstruktur bereits in 2022 noch vor Beginn der BEHG-Pflicht 2023 erkannt hat, er die entsprechende Kundenbeziehung noch schnell



beenden konnte. Hat er dies nicht getan, so muss er sich in 2023 zunächst einmal mit den im BEHG geregelten Berichts- und Abgabepflichten abfinden und diesen Schritt im laufenden Jahr angehen, um das BEHG verlassen zu können. Selbstverständlich wird er sich aber auch noch im Jahre 2024 mit dem BEHG beschäftigen müssen, da das Berichtswesen und die Zertifikateabgabe für das Jahr 2023 noch erledigt werden müssen.

Was ist das Fazit für Händler und Verwender von Koks & Kohle in Sachen BEHG-Pflicht?

Händler und Verwender von Koks & Kohle sollten ihr Geschäftsmodell, ihre Lieferanten und besonders ihren Kundenstamm schnellstens analysieren, um festzustellen, ob sie seit dem 01.01.2023 dem BEHG unterliegen oder auch nicht. Insbesondere können sie der Berichts- und Abgabepflicht des BEHG entfliehen, wenn der Händler dafür sorgt, dass alle seine Kunden einen Erlaubnisschein gem. § 31 Abs. 4 oder gemäß § 37 (2) 3 & 4 besitzen. Nachvollziehen im BEHG-Entscheidungsbaum auf Seite 4 durch **Fall Nr. 5**. Nicht BEHG-pflichtig sind auch Händler, die zum einen keine Kohle aus dem Ausland beziehen und gleichzeitig keinen Erlaubnisschein gem. § 31 Abs. 4 besitzen und zum anderen Händler, die Koks & Kohle ausschließlich energiesteuerpflichtig beziehen. Grafisch dargestellt im BEHG- Entscheidungsbaum durch den Weg bis zum **Fall Nr. 3**.

Hingegen kann man sagen, dass die Verwender von Koks & Kohle, die über eine Erlaubnis gemäß § 37 (2) Nr. 3 & 4 EnergieStG verfügen und ihren Brennstoff nicht in einer TEHG-Anlage des EU-Emissionshandels verbrennen (**Fall Nr. 1**), die allermeiste administrative Arbeit haben, weil es eben keine Energiesteueranmeldungen gibt, auf die man bezüglich der Mengenermittlung zurückgreifen kann. Dieser Anwendungsfall des BEHG dürfte die große Mehrheit der Koks & Kohle-Verwender in Deutschland betreffen. Bei dieser großen Mehrheit der Verwender müssen dann die diversen Lieferscheine und Rechnungen aus der Buchhaltung zusammengesucht werden, um eine gesicherte, nachweisbare Mengenbilanz zu erstellen, die dann im günstigsten Falle mit standardisierten Emissionsfaktoren eine finale und verifizierbare CO₂-Menge ergeben soll.

Daraus ergibt sich übrigens auch, dass diese große Gruppe der BEHG-Pflichtigen ganz besonders auf die gesetzlich geforderte konsistente, transparente, richtige und natürlich rechtzeitige Emissionsberichterstattung Wert legen sollten, deren Grundstein ein noch in 2023 von der DEHSt genehmigter Überwachungsplan sein muss.

Wer sich dies nicht vollumfänglich fachlich zutraut bzw. das Personal dafür nicht bereitstellen kann oder

will, sollte sich schnellstens externes Fachwissen in das Unternehmen holen. Ansonsten drohen betroffenen Unternehmen Ordnungswidrigkeiten und Sanktionen. Zusätzlich führt dies zu Verlusten aus nicht weitergegebenen oder nicht einkalkulierten CO₂-Aufschlägen und fehlenden Zertifikaten, was sich schnell für das betroffene Unternehmen zu einem existenzbedrohenden Ausmaß aufsummieren kann.

Co-Autoren dieses 2. Teiles zu „Koks & Kohle im BEHG“ sind Philipp Heilmann, Leiter Business Development und Nico Fip, Leiter Emissionshandel.

Infobox

Neuer Abgabetermin der EUA-Zertifikate ab 2024

Am 16. Mai 2023 wurde im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht, dass fünf Verordnungen und Richtlinien der EU zum 30.05.2023 in Kraft getreten sind.

RICHTLINIE (EU) 2023/959 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 10. Mai 2023

zur Änderung der Richtlinie 2003/87/EG über ein System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union und des Beschlusses (EU) 2015/1814 über die Einrichtung und Anwendung einer Marktstabilitätsreserve für das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten in der Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

Insbesondere die neue Verordnung 2023/959, mit der die EU-Emissionshandelsrichtlinie 2003/87/EG aktualisiert und erweitert wird, ist hier von Interesse. Gemäß den Änderungen zum EU-ETS (welche ab Seite 135 zu finden sind) ist für 2024 der veränderte Abgabetermin der EUA von Bedeutung.

Ab Seite 179 ist der neugefasste Artikel 12, Absatz 3 der EHRL 2003/87/EG zu finden:

„(3) Die Mitgliedstaaten, die Verwaltungsmitgliedstaaten und die für ein Schiffsverkehrsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörden stellen sicher, dass bis zum 30. September jedes Jahres

- a) der Betreiber jeder Anlage eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die den gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen dieser Anlage im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;
- b) jeder Luftfahrzeugbetreiber eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 15 geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht;
- c) jedes Schiffsverkehrsunternehmen eine Anzahl von Zertifikaten abgibt, die seinen gemäß Artikel 3ge geprüften Gesamtemissionen im vorangegangenen Kalenderjahr entspricht.

Die Mitgliedstaaten, die Verwaltungsmitgliedstaaten und die für ein Schiffsverkehrsunternehmen zuständigen Verwaltungsbehörden stellen sicher, dass die im Einklang mit Unterabsatz 1 abgegebenen Zertifikate danach gelöscht werden.“

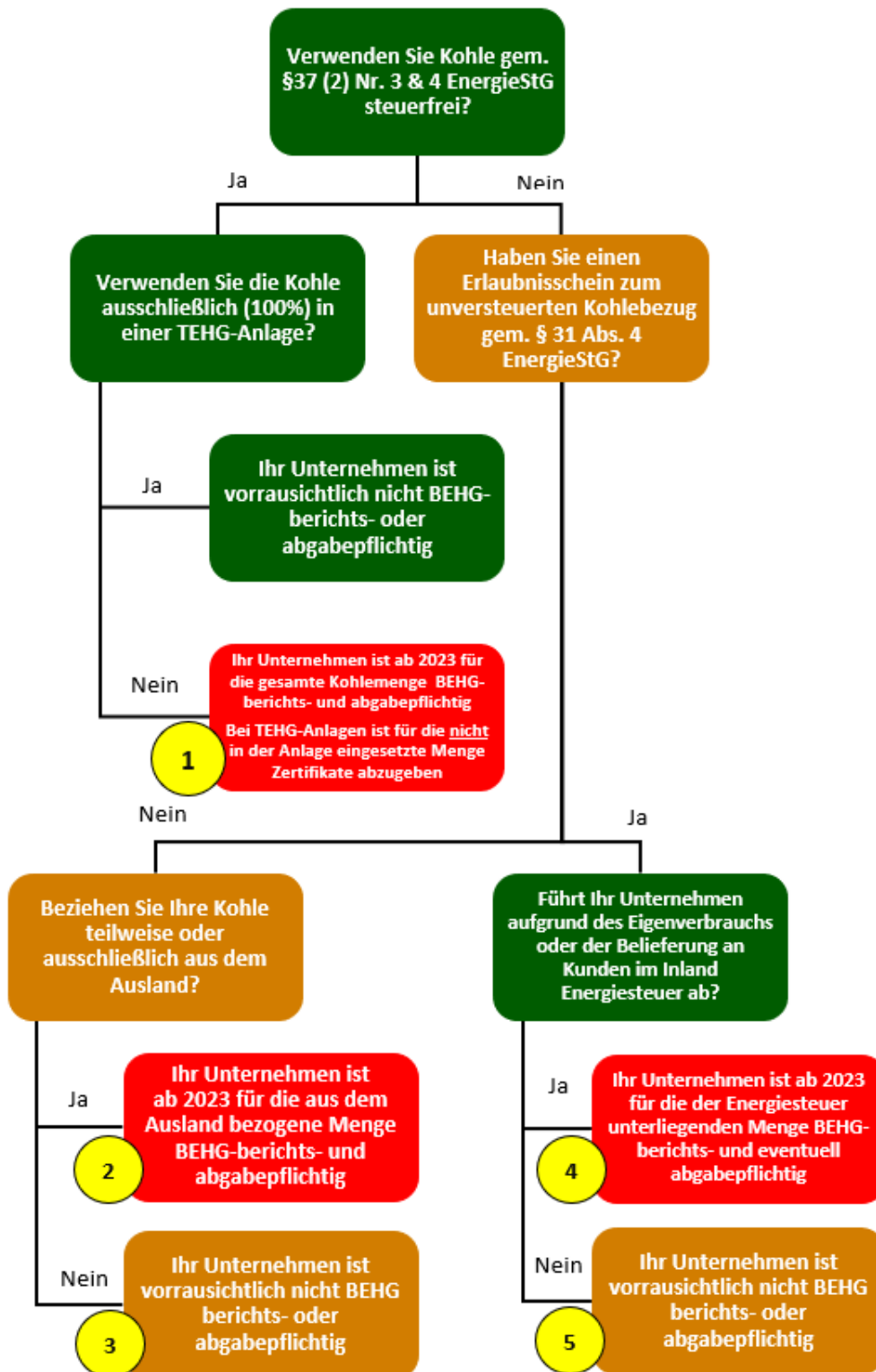
Demzufolge ist also der bisherige Abgabetermin 30. April ab dem Jahre 2024 auf den 30. September verlegt worden.

In der Diskussion – aber wohl noch nicht beschlossen – ist ebenfalls eine Verschiebung des Termins der kostenlosen Zuteilung auf den 30. Juni eines Jahres.

In jedem Falle sind die Berichtstermine im EU-ETS für den Jahresbericht und den Zuteilungsdatenbericht (jetzt für 2024 auch) unverändert auf den 31. März terminiert.



Der Kohle Entscheidungsbaum





2. Teil der Serie:

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

Fall No. 2 – Flybe in UK

Die Fluggesellschaft Flybe wurde im Jahre 1979 unter dem Namen Jersey European Airways gegründet und dann im Jahre 2002 in Flybe umbenannt. Die Airline war bis Anfang 2020 an vielen britischen Flughäfen der größte Anbieter, insbesondere in Southampton, Manchester, Belfast und Aberdeen.

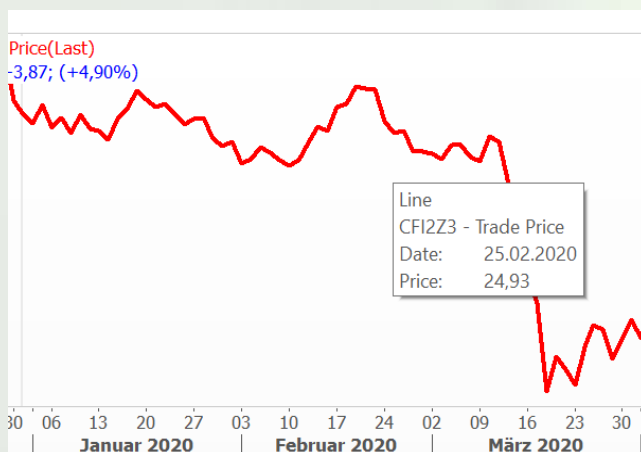
Im Juli 2019 kam die Gesellschaft in finanzielle Schwierigkeiten und so ließ man sich von einem Konsortium von Virgin Atlantic, Stobart Air und Cyrus übernehmen. Dies geschah nur unter Auflagen durch die EU-Kommission, wonach einige Flugstrecken aus Wettbewerbsgründen aufgegeben werden mussten.

Anfang Januar 2020 – nicht mal 7 Monate nach der Übernahme - kam man bei der Flybe zur Erkenntnis, dass die finanziellen Mittel erneut knapp werden und bat am Wochenende um den 08./09. Januar die Britische Regierung um einen Notkredit in Höhe von 100 Millionen Pfund, rund 115 Mio. Euro.

Emissionszertifikate kosten nun mal Geld

Da in aller Regel Airlines in den ersten 10 Tagen eines Jahres einschätzen können, wie das Geschäftsjahr zuvor gelaufen war, ist den Managern wohl klar geworden, dass aufgrund des guten Geschäftsjahres 2019 exakt 516.317 t CO₂ ausgestoßen wurden, wofür man spätestens in den nächsten Tagen Emissionszertifikate kaufen müsste.

Abzüglich der im Februar 2019 bereits kostenlos erhaltenen 222.778 Zertifikate mussten also noch 293.539 Zertifikate an der Börse zu einem Preis von rund 25 Euro beschafft werden, ein damaliger Gegenwert von rund 7,3 Mio. Euro.



DEC23 Preis am 25.02.2020 bei 24 Euro/t CO₂, 3 Wochen vor dem Corona-Lockdown.

Downing Street No.10 im Zugzwang

Den Entscheidern in Downing Street No.10 war an diesem Wochenende wohl auch klar geworden, dass Flybe mit 75 Flugzeugen und bis zu 2.400 Mitarbeitern für rund die Hälfte des britischen Inlandflugverkehrs – insbesondere zu kleineren Städten - verantwortlich war und auch die Aufrechterhaltung des Flugverkehrs nach Kontinentaleuropa auf dem Spiel standen. Zudem waren zuvor bereits einige Airlines wie Monarch, Primera und Thomas Cook Pleite gegangen.

Wettbewerber der Flybe bekamen Wind von der geplanten Unterstützung, weil die Staatshilfe diesen ein Dorn im Auge war und legten Beschwerde bei der EU-Kommission ein.

Pikanterweise geschah dies nur zwei Wochen vor dem Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union, wo noch schnell diese Art der unlauteren Staatshilfe durch Subvention der britischen Regierung untersagt werden sollte.

Bei Flybe reagierte man auf diese Gefahr einer möglichen Untersagung von Subventionen aber schnell und kreativ und argumentierte nun neu gegenüber der Regierung, dass diese ja die Versorgung abgelegener inländischer Flugziele gemäß der PSO-Verordnung der EU gewährleisten müsse, die dann ja durch eine Einstellung des Flugbetriebes in Gefahr kämen.

Infolgedessen erhielt dann Flybe eine Finanzspritze verpasst, die offiziell mit der Subvention von zwei Flugrouten zu entlegenen kleineren britischen Städten begründet wurde. Zudem wurde ein staatlich garantierter Kredit in Aussicht gestellt, gegen den die Wettbewerber jedoch umgehend Klage bei der EU-Kommission einreichten.

Corona zwingt Flybe endgültig in die Knie

Am 5. März 2020 war es dann soweit: Flybe stellt seinen Flugbetrieb ein.

Grund für die Aufgabe des Geschäftsbetriebes war die bereits zu diesem Zeitpunkt abzusehende Verminderung der Fluggastzahlen wegen Corona.

Noch am Vortag hatte es Krisengespräche zu einer möglichen Rettung gegeben, allerdings ohne, dass Lösungen für die Finanzprobleme der Gesellschaft gefunden werden konnten. Als Insolvenzverwalter wurden vier Mitarbeiter der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst and Young (EY) eingesetzt.

Intern allerdings wurde in der Administration der Fluglinie weitergearbeitet, wie man auch an der korrekten Eintragung der CO₂-Emissionen zum Stichtag 31. März im EU-Register erkennen kann, wo die Menge von 516.317 t CO₂ korrekt eingetragen wurde. Dass dann zum 4 Wochen später angesetzten gesetzlichen Abgabetermin am 30. April kein einziges der geforderten 516.317 Zertifikate abgegeben wurde, grenzt schon an eine Frechheit. Insbesondere



deswegen, weil zumindest die ein Jahr zuvor vom Staat umsonst bekommenen 222.778 Zertifikate dort hätten auftauchen müssen.

Verbleib von Zertifikaten unklar

Da diese Umsonst Zertifikate mit einem Wert von ca. 5,5 Mio. Euro laut EU-Register nicht abgegeben wurden, gibt es nur zwei Möglichkeiten, die deren Verbleib erklären:

- Variante A - Man hat diese zuvor verkauft, was nahe an einem grob fahrlässigen Verhalten des Managements der Airline wäre
- Variante B - Der Insolvenzverwalter hat die 222.778 Umsonst-Zertifikate des Jahres 2019 einkassiert, um die Insolvenzmasse etwas aufzuhübschen, was jedoch rechtlich kaum machbar wäre, ohne dass diese Zertifikate wieder auftauchen

EU Compliance Information				
EU ETS Phase	Year	Allowances in Allocation	Verified Emissions	
2013-2020	2014	222778	448909	934779
2013-2020	2015	222778	503663	503663
2013-2020	2016	222778	593118	593118
2013-2020	2017	222778	624001	624001
2013-2020	2018	222778	573794	573794
2013-2020	2019	222778	516317	
2013-2020	2020	223596	64568	

2019: Kostenlose Zuteilung von 222.778 Zertifikaten und ausgestoßene Emissionen von 516.317 t CO₂. Abgabe für 2019: Fehlanzeige!

In jedem Falle hatte man gemäß Flybe-Geschäftsführer Mark Anderson alles Mögliche versucht eine Pleite zu verhindern. Doch sei man nicht in der Lage gewesen, die Finanzprobleme der Airline zu lösen. Diese Aussage deutet dann wohl eher daraufhin, dass man im Vorfeld schon die vorgenannte Variante A gewählt hat. Dies entspräche nach Erfahrungen von Emissionshändler.com wohl auch den üblichen „Gepflogenheiten“ im EU-Emissionshandel, wenn Betrieben und Airlines in finanzielle Probleme kommen.

Im Übrigen hatte die Flybe durch die EU-Kommission noch Ende Februar 2020 – nur wenige Tage vor ihrer Insolvenz - eine weitere kostenlose Zuteilung für das Betriebsjahr 2020 erhalten. Genau 223.596 Zertifikate wurden durch die EU-Kommission in das Registerkonto eingebucht. Wo diese Anzahl verblieben ist, ist unklar. Tatsache ist das durch den Flugbetrieb 1.1.2020 bis zur Insolvenz am 07.03.2020 genau 64.568 t CO₂ ausgestoßen wurden, über die auch pünktlich zum 31.03.2021 berichtet wurde. Siehe auch Eintrag im Register.

Fast überflüssig zu erwähnen, dass auch für dieses Rumpffahr 2020 keinerlei Zertifikate abgegeben wurden. Die 223.569 Zertifikate sind bisher – trotz intensiver Recherchen von Emissionshändler.com – nicht aufgetaucht.

Infobox E-world 2023 - Rückschau auf die Messe

Ab 2023 bezog Emissionshändler.com seinen neuen Standort in Halle 2, Stand-Nr. 517 am Parallelgang zur Galerie.



Das Messeteam 2023: Julius Dochow, Nico Fip, Philipp Heilmann, Michael Kroehnert, Agnieszka Barczewska

Vom 23.-25. Mai 2023 war Emissionshändler.com wie in allen Jahren zuvor auf der e-world vertreten. Diesmal mit neuem, vergrößertem Stand in Halle 2, Stand 517 im Gang parallel zur Galerie.

Zu den bisherigen Dienstleistungen und Services zum EU-ETS und der ersten Stufe des BEHG Brennstoffemissionshandelsgesetz wurden Neuerungen rund um die zweite Stufe des BEHG präsentiert. Insbesondere waren dies die Regelungen zu Koks und Kohle, die den Inverkehrbringern seit dem 01.01.2023 komplexe Berichtspflichten abverlangen.

Das Team von Emissionshändler.com war mit bis zu 6 Spezialisten am Stand vertreten und konnte den interessierten Fachbesuchern zu Handels- und Beratungsleistungen rund um das europäische Emissionshandelssystem EU-ETS und dem nationalen Emissionshandelssystem nEHS Auskunft und Unterstützung bieten.

Wie in jedem Jahr zuvor war das Klima-Glücksrad von Emissionshändler.com sicherlich der erste Anlaufpunkt für interessierte Besucher, gab es doch neben einem Klima-Quartett und Riesensonnenblumen als Hauptpreis auch eine Bambus-Solarpowerbank zu gewinnen. [Impressionen von der E-world hier.](#)

Insofern durfte der Steuerzahler wieder einmal mit Millionen von Euros belastet worden sein, die durch Missmanagement von Airline-Managern entstanden sind und in dem Falle auch nichts mit Corona zu tun hatten. Denn wie schon im vorhergehenden Emissionsbrief 04-2023 ausgeführt, kann es nicht sein, dass umsonst erhaltene Zertifikate vom Registerkonto entfernt werden und zu Geld gemacht werden, ohne



dass dies rechtliche Konsequenzen für die entsprechenden Personen nach sich zieht. Sollte man nun annehmen, dass damit die Geschichte und das Missmanagement der Flybe zu Ende ist, so sieht am sich gewaltig getäuscht.

Die Auferstehung: Aus Flybe wird Flybe Limited

Am 20.10.2020 gab EY als Insolvenzverwalter der Flybe bekannt, dass ein möglicher Investor Namens Thyme Opco - eine Tochtergesellschaft des Finanzinvestor Cyrus Capital - an der Insolvenzmasse Interesse hätte und man ab 2021 wieder fliegen wolle. Sechs Monate später kam dann die Nachricht, dass man zum Sommer 2021 neu starten wolle und das Thyme Opco aus den noch vorhandenen Vermögenswerten eine neue Fluggesellschaft mit dem Namen der "Flybe Limited" aufbauen werde, sofern die Erfolge bei den Impfungen zur Corona Pandemie dies zulassen würden.

Interessant ist diesem Zusammenhang, dass am 14. April 2021 durch eine Meldung des Flugportals aero.de erstmals bekannt wurde, dass der Insolvenzverwalter bei der Flybe die beachtliche Summe von 160 Mio. Euro an verwertbaren Vermögenswerten sicherstellen konnte. Insbesondere betraf dies die sogenannten Slots, also Start- und Landefenster am Flughafen London-Heathrow.

Allerdings hat der neue Eigentümer auch gleich ein wenig Stress mit der britische Luftfahrtaufsicht CAA, die ihm nicht automatisch der Verlängerung der Betriebserlaubnis erteilen will, weil diese bereits im März 2021 angekündigt, die Streckenrechte zu entziehen.

Ein Top-Manager soll den Neustart organisieren

Am 26.10.2021 meldete der Flybe-Vorstand Kevin Hatton, das mit Dave Pflieger ein neuer CEO gefunden wäre, der den Neustart der Airline leiten soll.

In der Szene ist der Manager kein Unbekannter. Dave Pflieger besetzte bereits hohe Positionen bei Delta Air Lines, Virgin America, Fiji Airways und Silver Airways.

Man konnte also davon ausgehen, dass der Neue wusste, auf was er sich einließ.

Insbesondere durfte ihm klar gewesen sein, dass wegen der „verschwundenen“ 222.778 Zertifikate aus der kostenlosen Zuteilung 2019 sowie der 223.596 Zertifikate aus dem Februar 2020 die EU-Kommission ihm in keinem Falle nochmals Umsonst-Zertifikate zum Start seiner neuen Gesellschaft hinterherschmeißen würde, so dass er sich den gesamten Bedarf für seine erste Flugsaison in voller Höhe allein beschaffen müsste.

Erneuter Flugbetrieb startet am 13.04.2022.

Am 13. April 2022 war es dann so weit. Die Flybe hob wieder ab, diesmal unter dem Namen Flybe Limited. Geplant wurden durch die Airline bis zu 530 Flüge pro Woche auf 23 Routen

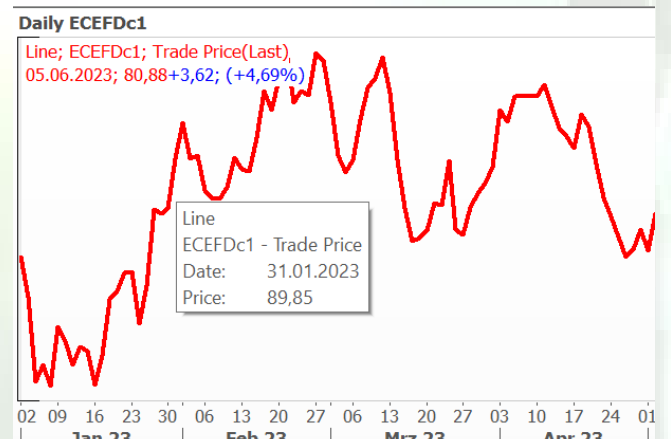
vor allem auf Inlandsflügen im Vereinigten Königreich, aber auch Flüge nach Amsterdam sowie nach Frankreich zu den Städten Brest, Avignon und Toulon, also Orte in der EU. Damit war klar, dass man dann auch wieder Zertifikate für den EU-Emissionshandel benötigen würde.

Im Sommer 2022 lief es dann für die neue Flybe Limited anscheinend ganz gut, hatte man doch Landerechte für mehrere Flugpaare an den Drehkreuzen London-Heathrow und Amsterdam-Schiphol, die dann auch planmäßig die Hauptsaison vergoldeten.

Jährlich grüßt das Murmeltier

Wie auch immer die Saison 2022 finanziell lief: Zum Jahresende wurden nicht nur die eingenommenen englischen Pfunde gezählt, sondern nach Abzug der laufenden Kosten Kassensturz gemacht, um zu sehen was übrigbleibt.

Der mit großem Tamtam verpflichtete Supermanager und CEO Dave Pflieger musste sich dann wohl unter anderem eingestehen, dass das finanzielle Ergebnis der Gesellschaft aus 2022 auf keinen Fall für den Kauf von Emissionsrechten reichen würden, die im Übrigen zwei Jahre nach der ersten Insolvenz keine 25 Euro pro Emissionszertifikat kosteten, sondern nun 89 Euro pro Stück, also das 3,5 fache wie vor zwei Jahren.



Spotpreis (Daily Future) am 31.01.2023 bei 89 Euro/t CO2

Genaue Zahlen über die Anzahl der Flüge in 2022 und der geflogenen Kilometer sind unbekannt, da das Management sich noch nicht einmal die Mühe machte einen Bericht darüber anzufertigen (siehe Tabelle „not reported“). Zu den zur Abgabe geschuldeten Zertifikaten im EU-Register sind dann aller Wahrscheinlichkeit eine noch größere Menge an nicht abgegebenen Zertifikaten im englischen Register



hinzugekommen, da sich die Gesellschaft infolge des Brexits in zwei verschiedenen Zertifikate-Registern befand.

Ganz grob geschätzt dürfte es sich im Vergleich zur Insolvenz 2020 jedoch um eine etwas geringere CO₂-Menge gehandelt haben, die auf immerhin etwa 300.000 bis 400.000 nicht abgegebene Zertifikate geschätzt werden kann. Betrachtet man jedoch den wirtschaftlichen Schaden im Vergleich zur ersten Insolvenz bei einem Preis von 89 Euro/Zertifikat am 28.01.2023, dann hat das Management der Flybe einen neuen Rekord aufgestellt, weil der dem Steuerzahler entstandenen Schaden damit zwischen 26,7 und 35,6 Mio. Euro liegt.

Die Insolvenzverwalter finden nichts mehr

Dass die vom Insolvenzgericht beauftragten zwei Insolvenzverwalter bei der Flybe Limited keine Emissionszertifikate auf dem Registerkonto finden würden, war klar. Stattdessen ergab sich ein Schuldenberg von 82,6 Millionen Pfund, abzüglich diverser Guthaben von ca. 6,6 Mio. Pfund verbleiben 74 Mio. Pfund Schulden, wovon dann rund ein Drittel die geschätzten CO₂-Schulden ausmachen.

Wie erwartet konnte man dann noch in den ersten Wochen nach Insolvenzanmeldung ein Hauen und Stechen der Wettbewerber Lufthansa und Air France-KLM beobachten, die sich beim Insolvenzverwalter um die nun verfügbaren Landerechte von London-Heathrow und Amsterdam-Schiphol balgten.

Eher weniger erstaunlich ergab sich dann, dass dort überhaupt nichts zu holen war, weil das trickreiche Management der Flybe auf die durchaus geniale Idee gekommen war, diese Landerechte gegen gutes Geld vom Wettbewerber British Airways zu mieten, an die dann auch die Slots rechtmäßig zurückfielen.

Schlussendlich kann man sich auch noch fragen, wann, wo und wie in den letzten zwei Jahren die Landerechte eigentlich zur British Airways gewechselt hatten. Schließlich waren diese nach der ersten Insolvenz noch in der Masse, die der Investor Thyme Opco im April 2021 erworben hatte.

Im nächsten Emissionsbrief 06-2023 zeigen wir auf, wie das bunte Treiben regeluntreuer Airlines in Ländern wie Rumänien und 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 CO₂-Produktes oder Markt- und/oder eine Vertragsentscheidungen in jeglicher anderen Hinsicht tätigen. Alle hier gezeigten Preiskurven basieren auf Daten der ICE Endex, generiert aus einem Reuters-Informationssystem.

Verantwortlich für den Inhalt:

Emissionshaendler.com®

GEMB mbH, Helmholtzstraße 2-9, 10587 Berlin

HRB 101917 Amtsgericht Berlin Charlottenburg, USt-ID-Nr. DE 249072517

Telefon: 030-398872110

Web: www.emissionshaendler.com, Mail: info@emissionshaendler.com

Mitglied im Vorstand Bundesverband Emissionshandel und Klimaschutz BVEK

www.bvek.de



Herzliche Emissionsgrüße
Bleiben Sie gesund!

Ihr Michael Kroehnert