

AeroBrief

[Startseite](#) ♦ [Top Stories](#) ♦ Airlines und der EU Emissionshandel: erste Hürde genommen, nächste Schritte in Vorbereitung

Airlines und der EU Emissionshandel: erste Hürde genommen, nächste Schritte in Vorbereitung

Freitag, 20. November 2009



Guido Harling, Tasc4Aviation

Zu einem ersten Erfahrungsaustausch über die Einführung des Emissionshandels in Europa hatte Airpas Aviation Vertreter von Flugliniengesellschaften eingeladen und das Interesse war über groß, ebenso die Verunsicherung der Fluggesellschaften. Airpas berät die Aviation-Industrie und unterstützt die Vorbereitung auf den Emissionshandel mit einer eigenen Software-Lösung. Der Informationsaustausch war breit angelegt, denn es gibt viele neue Themen, mit denen sich die Fluglinien jetzt beschäftigen müssen.



Reinhold Renger, Airpas Aviation

Nach der Begrüßung zum Workshop durch den Airpas-CEO Reinhold Renger ging es mit der Präsentation von Guido Harling gleich zur Sache. Der Berater aus der Gruppe Tasc4Aviation stellt die Aufgaben und Erfahrungen eines Zertifizierers vor, also der Experten, die für die Bewertung der Berichte der Fluggesellschaften zuständig sind. Den Stand der Einführung des Emissionshandelssystems fasst Harling in den wesentlichen Meilensteinen zusammen: Auf der Basis der eingereichten Überwachungspläne für Abgase und Auslastung – erfolgt ab dem Januar 2010 die Realisierung des Monitoring, das in zwei Plänen zusammengefasst wird, die Ende März 2011 an die Behörden eingereicht werden. Im darauffolgenden Jahr müssen dann nicht nur die Abgase-Ausstöße berichtet werden, sondern sie müssen auch durch Zertifikate abgedeckt sein. Diese werden zuvor durch die Behörde berechnet und zugeteilt, fehlende Zertifikate müssen zugekauft werden.

Im Bereich der stationären Anlagen gibt es seit 2005 die zugelassenen Zertifizierungsunternehmen, die jetzt auch für die Luftfahrt ihre Arbeit aufnehmen werden. Auch aus der Luftfahrt kommen Beratungsunternehmen, die sich auf diese Funktion vorbereitet haben. In den Richtlinien werden den Zertifizierern zwei Aufgabenstellungen zugeordnet: das Audit des Systems und der Prozesse der Überwachung und des Reporting bei den Fluggesellschaften und die Überprüfung der Daten eines Jahres. Letzteres sollen die Zertifizierer sowohl auf der Basis der gesammelten Daten aus dem Unternehmen als auch durch

externe Daten, etwa die Flughafenabgaben, die Treibstoffkäufe oder die Buchungsdaten, überprüfen und bestätigen.

Dabei könnten, so Harling, jetzt viele Annahmen zum Vorgehen aus bisherigen Erfahrungen im stationären Bereich gemacht werden, die letztendlich gültigen Vorgaben werde es ebenso erst in Zukunft geben wie eine Liste der zugelassenen Zertifizierungsunternehmen, die bisher noch fehle. Neben der Liste der Zertifizierer seien von den zuständigen Behörden auch im Bereich der Anforderungen an die Unterlagen Modifikationen vorzunehmen und die Konsistenz der Anforderungen sicherzustellen.

Die Fluglinien könnten durch einen rechtzeitigen Start, das Aufstellen eines verlässlichen Monitoring-Plans und auch durch die Nutzungen eines elektronischen Tools wie eMission die Überprüfung erleichtern. Bei so viel Unsicherheiten wollte sich Harling auf bei vielen Nachfragen nicht auf Aufwand und Dauer für die Zertifizierung festlegen lassen. „Das können vier Tage oder vier Wochen sein,“ meinte der Berater „bedenken Sie, dass es ja noch keine einzige Zertifizierung einer Airline gegeben hat.“ Aus den Vorgaben gehe auch hervor, dass die Prüfer zumindest den Unternehmensstandort mit den höchsten Umweltbelastungen auch vor Ort besuchen sollten.

Ingo Ramming als Experte der Commerzbank berichtet von den bisherigen Erfahrungen aus dem Emissionshandel im Stationären Bereich und beschrieb die Vorgaben für den Handel im Bereich der Luftfahrt. „Die Kernfrage ist für die Airlines: Was kostet die Reduzierung des Schadstoffausstoßes? Entweder es gibt die Aufwendungen für Einsparungen durch neue Technologien oder verbesserte Prozesse oder die fehlenden Zertifikate müssen zugekauft werden,“ betonte Ramming. Seine Empfehlung war, nicht nur rechtzeitig mit der Vorbereitung auf den Handel anzufangen, sondern auch mit dem Üben des Handels in kleinen Schritten, mit kleineren Mengen anzufangen, um Erfahrungen sammeln zu können.



Sonja Waltering, Prologis

Das Unternehmen Prologis berät Airlines und hat aktuell viel mit der Unterstützung von Fluggesellschaften bei der Aufstellung und Anmeldung ihrer Emissionsmonitoring-Pläne zu tun. So konnte Sonja Waltering auch viele Beispiele für die Schwierigkeiten im Anlauf des neuen Systems berichten. Die Aufstellung der betroffenen Flugzeughalter musste die EU mehrfach überarbeiten und erst im August dieses Jahres wurde eine weitgehend komplette Liste der Airlines und ihre Zuordnung zu den Behörden einzelner Staaten veröffentlicht.

In den ersten Behördenkontakten habe sich dann ergeben, da die Anforderungen an die Airlines in den einzelnen Ländern durchaus variierten und beispielsweise der Detailgrad von Unterlagen unterschiedlich dargestellt wurde. Erst jetzt würden die Behörden anfangen, begleitende Materialien und zusätzliche Informationen bereitzustellen.

Nun erwarte man die Rückmeldungen der Behörden, auf deren Basis der Fluggesellschaften ihre Pläne korrigieren, ergänzen oder erweitern müssten. Dann müssen sich die Airlines auf das erste Jahr des Monitoring konzentrieren, denn die Umsetzung der jetzt eingereichten Pläne erfordere oft die Anpassung der Prozesse und teilweise der Unternehmensorganisatin an

das neue Berichtswesen. Dazu sollten die Airlines auch die Zusammenführung der Daten testen, um ihre Berichte dann zügig aufstellen zu können.



Gerd Pontius, Prologis

Mit den Daten könnten, so die Luftfahrt-Expertin weiter, die Fluglinien dann auch ihre strategische Ausrichtung vornehmen, die im Sinne der Emissionsabgaben eine Verbesserung der Auslastung, eine Reduzierung der Abgasmengen oder auch eine Anpassung der Streckennetze sein könne. Schließlich müssten die Fluggesellschaften nach 2012 beginnen, ihre Strategie für den Handel mit der Emissionsrechten zu entwickeln.

Die Abschlussdiskussion des Workshops unter er Leitung von Prologis-Chef Gerd Pontius zeige, dass die Fluggesellschaften vor allem auf den nächsten Schritt konzentriert sind, nämlich den Ablauf der ersten Zertifizierung und der Vorbereitung darauf. Dazu gab es noch viele Detailfragen an die Experten und Empfehlungen, was den Prozess der Überprüfung effektiv gestalten kann.



Im Profil: eMission für EU-ETS

Schon zehn Fluggesellschaften haben sich dazu entschlossen, die Software-Lösung eMission einzusetzen, um das Thema des Emissionshandels in Europa anzugehen. Mit der Software bietet Airpas Aviation eine flexible Lösung, die den Anforderungen des Emissionshandels in Europa entspricht und auch auf weitere Maßnahme zur Bekämpfung der Treibhausgase schon eingestellt ist.

eMission entspricht umfassend den Vorschriften und Regularien des Europäische Emissionshandels. Dabei deckt die Lösung eine Vielzahl von Funktionalitäten ab, von der Erfassung der kompletten Flugdaten bis zur CO₂-Berechnung, um alle erforderlichen Daten für die prüfenden Behörden bereitzustellen.

Airpas Aviation AG ist ein bekanntes und eingeführtes Unternehmen der Beratung der internationalen Luftfahrt und der Bereitstellung von Softwarelösungen. Die bisher bekannteste und weit eingesetzte Lösung ist das Tool airpas, das die Profitabilitätsberechnung von Flugrouten und das Kostenmanagement unterstützt. Das Unternehmen arbeitet mit der globalen Luftfahrtindustrie zusammen und liefert kundenspezifische, maßgeschneiderte Softwarelösungen sowie breite Unterstützung durch Luftfahrt-Spezialisten.

www.airpas.com