

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

**VPLIV TRGOVANJA Z EMISIJAMI NA POSLOVANJE LETALSKIH
DRUŽB: PRIMER ADRIE AIRWAYS**

MAGISTRSKO DELO

ANJA GORENC

Ljubljana, november 2012

IZJAVA O AVTORSTVU

Spodaj podpisana ANJA GORENC, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, izjavljam, da sem avtorica zaključnega magistrskega dela z naslovom VPLIV TRGOVANJA Z EMISIJAMI NA POSLOVANJE LETALSKIH DRUŽB: PRIMER ADRIE AIRWAYS, pripravljenega v sodelovanju s svetovalcem doc. dr. SIMONOM ČADEŽEM.

Izrecno izjavljam, da v skladu z določili Zakona o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami) dovolim objavo zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije na fakultetnih spletnih straneh.

S svojim podpisom zagotavljam, da

- je predloženo besedilo rezultat izključno mojega lastnega raziskovalnega dela;
- je predloženo besedilo jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem
 - poskrbel(-a), da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam v zaključni strokovni nalogi/diplomskem delu/specialističnem delu/magistrskem delu/doktorski disertaciji, citirana oziroma navedena v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, in
 - pridobil(-a) vsa dovoljenja za uporabo avtorskih del, ki so v celoti (v pisni ali grafični obliki) uporabljena v tekstu, in sem to v besedilu tudi jasno zapisal(-a);
- se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Zakonu o avtorskih in sorodnih pravicah (Ur. l. RS, št. 21/1995 s spremembami);
- se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predložene zaključne strokovne naloge/diplomskega dela/specialističnega dela/magistrskega dela/doktorske disertacije dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom.

V Ljubljani, dne

Podpis avtorice: _____

KAZALO

UVOD.....	1
1 Evropska trgovalna shema z emisijami (EU ETS).....	3
1.1 Področja delovanja EU ETS.....	4
1.2 Zakonodajni okvir	5
1.3 Evropski trg ogljika in metode trgovanja z emisijami	6
1.4 Rezultati v praksi.....	7
2 Vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo.....	8
2.1 Evropski trg letalskega transporta.....	9
2.1.1 Primerjava prevladujočih poslovnih modelov na evropskem trgu letalskih prevoznikov	10
2.1.2 Zakonodajni vplivi.....	11
2.1.3 Priložnosti in izzivi za prihodnost	12
2.2 Evropski letalski prevozniki in EU ETS	13
2.2.1 Razdelitev kuponov med letalskimi prevozniki.....	14
2.2.2 Trgovanje z emisijami v letalstvu	17
2.2.3 Spremljanje in poročanje podatkov letalskih prevoznikov	17
2.2.4 Preverjanje podatkov letalskih prevoznikov.....	18
2.2.5 Določitev nadzornikov letalskih prevoznikov	18
3 Ex ante projekcije možnih posledic vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo	20
3.1 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na letalske družbe	21
3.1.1. Dodatni stroški letalskih prevoznikov ob vključitvi v EU ETS shemo	21
3.1.2 Prenos dodatnih stroškov na potrošnika in cenovna elastičnost povpraševanja po storitvah letalskega transporta	22
3.1.3 Dobičkonosnost letalskih prevoznikov	24
3.2 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na potrošnike.....	24
3.3 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na gospodarstvo	25
4. Računovodski vidik emisijskih kuponov.....	26
4.1 Predstavitev dileme računovodenja emisij.....	27
4.2. Različni pristopi računovodenja emisij	28
4.2.1 Računovodenje emisijskih kuponov skladno s Slovenskimi računovodskimi standardi	30
4.3 Vpliv različnih pristopov računovodenja emisij na računovodske izkaze	32
5 Analiza vpliva vključitve v EU ETS shemo na poslovanje Adria Airways d.d.	32
5.1 Predstavitev družbe Adria Airways d.d.	32
5.1.1 Zgodovina družbe Adria Airways d.d.	34
5.1.2 Predstavitev poslovanja družbe Adria Airways d.d. v številkah za obdobje 2007 - 2011	35
5.2 Posledice EU ETS sheme na poslovanje družbe Adria Airways d.d.	40
5.2.1 Prikaz računovodenja emisijskih kuponov na podlagi SRS	43
5.2.2 Ocena dodatnih stroškov in dobička.....	45

5.2.2.1 Primerjava ocenjenih stroškov in dobička z družbo Lufthansa.....	46
5.2.3 Ex post ocena projekcij posledic vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS	47
SKLEP.....	48
VIRI IN LITERATURA	50

KAZALO TABEL

Tabela 1: Prikaz prehoda k okoljsko ozaveščeni družbi (v %)	5
Tabela 2: Seznam največjih evroskih letalskih prevoznikov v 2011	10
Tabela 3: Primerjava različnih poslovnih modelov letalskih prevoznikov	10
Tabela 4: Zakonodajne regulative evropskega trga letalskih prevoznikov	12
Tabela 5: Prikaz ustvarjenih emisij na povratnih letih iz Ljubljane do večjih svetovnih mest	17
Tabela 6: Seznam letalskih prevoznikov, za katere je upravitelj z emisijami Republika Slovenija.....	19
Tabela 7: Primerjava ustreznosti hipotez Evropske komisije o vključitvi letalskih prevoznikov v EU ETS shemo glede na ekonomsko teorijo in raziskavo Ernst & Young ter York Aviation.....	20
Tabela 8: Pričakovane cene emisijskih kuponov v različnih trgovalnih obdobjih.....	21
Tabela 9: Ocena stroškov emisijskih kuponov letalske panoge v obdobju 2011-2022	22
Tabela 10: Ocenjene možnosti prenosa dodatnih stroškov na potrošnike glede na poslovni model.....	23
Tabela 11: Cenovna elastičnost povpraševanja po storitvah letalskega transporta.....	23
Tabela 12: Značilnosti v praksi najpogosteje uporabljenih modelov računovodenja emisij	28
Tabela 13: Prednosti in slabosti IFRIC 3 in GAAP standardov.....	29
Tabela 14: Ponazoritev knjiženj emisijskih kuponov po SRS 2	31
Tabela 15: Lastniška struktura družbe Adria Airways d.d.	33
Tabela 16: Zgodovina družbe Adria Airways d.d.	34
Tabela 17: Pregled pomembnejših kazalnikov.....	39
Tabela 18: Prikaz dodeljenih emisijskih kuponov družbi Adria Airways d.d.	41
Tabela 19: Metode dodelitve emisijskih kuponov in njihova uporaba v praksi.....	41
Tabela 18: Prikaz vpliva nakupa manjkajočih emisijskih kuponov v primeru različnih cen emisijskih kuponov skupaj s prikazom računovodenja emisij	44
Tabela 21: Ocena dodatnih stroškov vstopa družbe Adria Airways d.d. v EU ETS.....	45
Tabela 22: Možnost pokritja dodatnih stroškov vstopa preko že uveljavljenega dodatka na letalsko karto	46

KAZALO SLIK

Slika 1: Gibanje cen emisijskih kuponov v obdobju 2005-2012.....	4
Slika 2: Delež izpustov emisij po posameznih sektorjih (v %)	5
Slika 3: Tržni deleži nizkocenovnih letalskih prevoznikov v večjih evropskih državah (v %) %)	9
Slika 4: Struktura alokacije emisijskih kuponov v obdobju 2012-2020 (v %).....	16
Slika 5: Najpogostejša vprašanja v povezavi z dilemo knjiženja emisij	27
Slika 6: Primerjava gibanja čistih prihodkov, proizvodjalnih stroškov in števila prepeljanih potnikov	36
Slika 7: Gibanje cen nafte in letalskega goriva v obdobju 2007-2011	37
Slika 8: Struktura čistih prihodkov od prodaje družbe Adria Airways d.d. za leto 2011 (v €)	37
Slika 9: Gibanje deleža prihodkov potniškega prometa v strukturi prihodkov v obdobju 2007-2011 (v %).....	38
Slika 10: Prikaz pokritja emisij	42
Slika 11: Gibanje cen emisijskih kuponov za letalstvo	44
Slika 12: Ocena števila prepeljanih potnikov in prihodkov iz naslova dodatka na letalske karte v višini 1€	45
Slika 13: Ocena prihodkov in stroškov vstopa v EU ETS za družbo Lufthansa	47

UVOD

Skozi zgodovino se je naš planet srečeval z mnogimi spremembami, ki so bile rezultat delovanja predvsem naravnih faktorjev, kot so majhne spremembe poti Zemlje okoli sonca, vulkanska aktivnost in gibanje med različnimi klimatskimi sistemi. Z razvojem civilizacije pa je v okolje vse bolj posegal človek z uporabo fosilnih goriv, krčenjem deževnih gozdov ter kmetijsko in živinorejsko dejavnostjo. Prve posledice na klimatske spremembe so tako v Evropi kot drugod po svetu že vidne, v prihodnjih obdobjih naj bi se samo še stopnjevale. Dvig temperatur, topljenje ledenikov, dvigovanje gladine morja, ekstremni vremenski pojavi, kot so poplave in suše, so vse pogostejši spremljevalci dandanašnje generacije (Lee, Fahey, Forster, Newton, Wit, Owen, Sausen, 2009, str. 3520-3537).

Svetovni problem številka ena še vedno ostaja učinek tople grede kot posledica prekomernih izpustov v ozračje. Z namenom, da bi ga rešili, je bila po svetu sprejeta obsežna regulativa, ki podjetja sili, da začno poleg svojega poslovanja paziti tudi na javno dobro. Ena izmed prelomnic za urejanje problema emisij je bila zasnova Kjotskega protokola. Gre za mednarodni sporazum, katerega namen je bistveno zmanjšati emisije toplogrednih plinov. Zmanjšanje je moč doseči tudi s pomočjo treh fleksibilnih mehanizmov, ki jih Kjotski protokol ponuja. Eden izmed teh mehanizmov je emisijsko trgovanje, ki na prostoru EU deluje kot sistem Evropske unije za trgovanje z emisijami (v nadaljevanju EU ETS), katerega cilj je agregatno zmanjšati emisije. Gre za največjo tovrstno shemo na svetu, ki deluje že od leta 2005, zaključila pa se bo s koncem leta 2020 (Stankeviciute, Kitous & Criqui, 2008, str. 4272-4286).

EU ETS shema v svoje delovanje postopno vključuje različne sektorje gospodarstva, od leta 2012 dalje tudi letalske prevoznike. Evropska komisija je že leta 2002 objavila študijo ekonomskih spodbud za ublažitev emisij toplogrednih plinov letalskih prevoznikov (Wit & Dings, 2002, str. 95-102), v kateri so kot najučinkovitejše orodje za doseg cilja navedli trgovanje z emisijami in emisijske dajatve. V obeh primerih gre za ekonomski instrument, ki lahko pripelje do internalizacije stroškov podnebnih sprememb ter zmanjšanja izpustov v ozračje.

Na področju vpeljave EU ETS sheme v sektor letalskih prevoznikov je bilo narejenih že kar nekaj analiz, med drugim tudi študija, ki sta jo izvedli družbi Ernst&Young in York Aviation. Ena pomembnejših ugotovitev študije je vpliv na poslovanje letalskih družb, in sicer naj bi na njihov rezultat po vstopu v shemo EU ETS vplivala kombinacija dveh dejavnikov: višji stroški zaradi nakupa emisijskih kuponov/dodatkov ob omejenih možnostih prenosa teh stroškov na stranke in pa upad prihodkov kot posledica nižjega povpraševanja (Ernst & Young & York Aviation, 2007, str. 10-53). Posledice vstopa v shemo bodo direktno občutile tudi stranke. Vpliv na kakovost storitev na kratek in srednji rok je sicer težko napovedati, na dolgi rok pa se predvidevajo daljnosežni vplivi z znatnim zmanjšanjem ponudbe storitev letalskega prometa.

V novembru 2007 je Morell (2007, str. 8-21) naredil analizo metod razdelitve emisijskih kuponov na treh različnih tipih letalskega prevoza (LCC, Leisure/charter in network). Shema EU ETS predvideva vključenost vseh letalskih prevoznikov, ki letijo znotraj EU (možnost vključitve tudi letov iz EU ven ali obratno), pri tem pa dopušča tri metode alokacije: podedovanje, dražba in benchmarking. Prišel je do ugotovitve, da so za izbrane tipe prevoznikov najbolj ugodni alokacijski metodi podedovanje in benchmarking, medtem ko dražba močno zvišuje stroške prav pri vseh tipih letalskih prevoznikov.

Vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo je sprožila burne odzive neevropskih letalskih družb, saj bi bili z letom 2012 le-ti prav tako dolžni upoštevati sprejeto zakonodajo v primeru vseh letov v ali iz Evrope. Družbe, ki bodo presegle dovoljeno količino izpusta emisij, bodo primorane kupovati emisijska dovoljenja/kupone od družb, ki bodo znotraj predpisanih okvirov. Ameriške letalske družbe so že vložile tožbo proti EU (US airlines file lawsuit challenging their inclusion in EU ETS Aviation scheme, 2012), svojo zaskrbljenost in nasprotovanje pa so izrazili tudi kitajski letalski prevozniki in letalski prevozniki držav v razvoju, medtem ko Avstralci že napovedujejo dvig cen letalskih vozovnic iz in na evropska letališča (Airlines globally raise fares after EU Emissions Trading Scheme starts, 2012). Pomembno pa je tudi vprašanje vpliva na konkurenčnost družb znotraj EU napram konkurentom iz drugih celin (Scheelhaase, Grimme & Schaefer, 2009, str. 14-25).

Namen magistrske naloge je prikazati vplive vključitve v EU ETS shemo na letalske prevoznike, konkretno družbe Adria Airways d.d. in primerjava z družbo Lufthansa.

Cilji magistrske naloge pa so trije, in sicer:

- preučiti uresničitev ex ante projekcij posledic vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS
- predstaviti računovodski vidik emisijskih kuponov, dileme ter uporabe različnih pristopov računovodenja emisij v praksi
- analizirati vplive vključitve v EU ETS na poslovanje slovenskega letalskega prevoznika Adria Airways d.d. z vidika stroškov, njihovega prenosa na končne kupce ter vpliva na poslovni izid.

V okviru izdelave magistrske naloge sem uporabila študijo primera, saj sem analizirala vplive na poslovanje izbranega podjetja.

Magistrska naloga je sestavljena iz petih poglavij. V prvem poglavju je na kratko predstavljena evropska trgovalna shema z emisijami, njena področja delovanja, zakonodajni okvir ter rezultati v praksi, na kratko pa je predstavljen tudi evropski trg ogljika in metode trgovanja z emisijami. Drugo poglavje je namenjeno predstavitvi evropskega trga letalskega transporta in spremembam za letalske prevoznike ob vstopu v EU ETS shemo. V tretjem poglavju so predstavljene projekcije možnih posledic vključitve

letalskih prevoznikov v EU ETS shemo z vidika dodatnih stroškov, prenosa le-teh na potrošnike, dobičkonosnosti letalskih prevoznikov, vpliv vključitve na potrošnike ter v končni fazi na samo gospodarstvo. Četrto poglavje prikazuje računovodski vidik emisijskih kuponov, predstavi dilemo računovodenja emisij ter predstavi računovodenje emisij skladno s Slovenskimi računovodskimi standardi (SRS). V poglavju pet je na kratko predstavljena družba Adria Airways d.d., osrednji del poglavja pa je ocena posledic vstopa družbe v EU ETS shemo, primerjava posledic z največjim evropskim letalskim prevoznikom Lufthansa ter prikaz sklepnih ugotovitev zastavljenih ciljev.

1 Evropska trgovalna shema z emisijami (EU ETS)

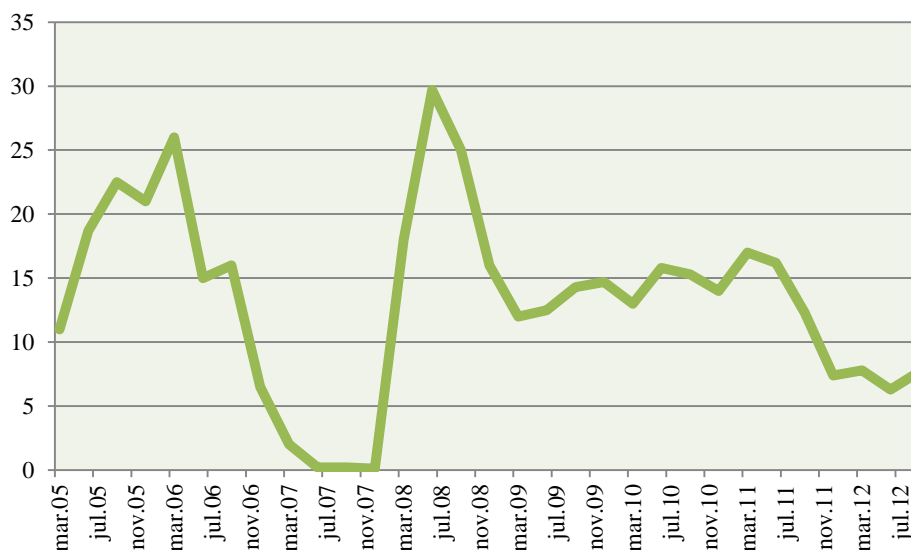
Svetovni problem številka ena še vedno ostaja učinek tople grede kot posledica prekomernih izpustov v ozračje. Z namenom, da bi ga rešili, je bila po svetu sprejeta obsežna regulativa, ki podjetja sili, da začno poleg svojega poslovanja paziti tudi na javno dobro. Ena izmed prelomnic za urejanje problema emisij je bila zasnova Kjotskega protokola. Gre za mednarodni sporazum, katerega namen je bistveno zmanjšati emisije toplogrednih plinov. Zmanjšanje je moč doseči tudi s pomočjo treh fleksibilnih mehanizmov, ki jih Kjotski protokol ponuja. Eden izmed teh mehanizmov je emisijsko trgovanje, ki na prostoru EU deluje kot sistem evropske trgovalne sheme z emisijami (EU ETS), katerega cilj je agregatno zmanjšati emisije. Gre za največjo tovrstno shemo na svetu, ki deluje že od leta 2005, zaključila pa se bo s koncem leta 2020 (Stankeviciute, et al, 2008, str. 4272-4286). Shema pokriva več kot 10.000 energetskih in industrijskih podjetij v 30 državah (poleg 27 članic EU še 3 EEA-EFTA države: Lichtenstein, Islandija in Norveška), s 1.1.2014 naj bi se ji predvidoma priključila tudi Hrvaška (v primeru uspešnega vstopa v EU, ki je načrtovan v juliju 2013).

Shema deluje po principu 'cap and trade', kar pomeni, da obstaja neka zgornja meja izpustov, ki jo podjetja še lahko spustijo v ozračje. Znotraj te omejitve so jim dodeljeni emisijski kuponi, s katerimi lahko po potrebi tudi trgujejo med seboj. Število kuponov je omejeno in od leta 2013 dalje določeno na ravni EU (pred tem na nacionalni ravni po 'national allocation plan'-u), pogoj za odobritev števila pa je skladnost s cilji Kjotskega sporazuma.

Vsak emisijski kupon predstavlja eno tona spuščenega CO₂ plina v ozračje in se trguje v okviru agencije za alokacijo in trgovanje z emisijskimi kuponi. EU ETS porazdeli celotno število emisijskih kuponov po posameznih industrijskih sektorjih, medtem ko vlade Evropske unije nadalje podelijo kupone različnim družbam, ki onesnažujejo. Cilj EU ETS sheme je zmanjšanje nevarnih emisij v ozračje, pri čemer lahko podjetja s trgovanjem emisijskih kupončkov efektivno in premišljeno odločijo kdaj in kje zmanjšati onesnaževanje in s tem reducirajo nepotrebne nastale stroške.

Omejenost števila kuponov pozitivno vpliva na njihovo vrednost, hkrati pa se njihovo število vsako leto zmanjšuje. Gibanje vrednosti emisijskih kuponov so predstavljene na Sliki 1. Iz slike je razvidno, da cena emisijskih kuponov od leta 2008 dalje močno upada, kar ni skladno s teorijo o pozitivnem vplivu omejenosti števila kuponov na njihovo vrednost. Razlog za to neskladje je ekonomska in finančna kriza v Evropi, ki je zaradi upada gospodarstva povzročila presežek emisijskih kuponov pri velikih onesnaževalcih in s tem posledično tudi presežek odvečnih emisijskih kuponov na trgu.

Slika 1: Gibanje cen emisijskih kuponov v obdobju 2005-2012



Vir: Trading data: EU Emission Allowances, 2012.

Skladno z vsakoletnim zmanjševanjem števila kuponov bo leta 2020 po podatkih Evropske komisije na trgu razpoložljivih za 21 % manj emisijskih kuponov kot leta 2005. Konec vsakega poslovnega leta morajo vsa podjetja predati ustrezno število emisijskih kuponov za pokritje doseženih izpustov v ozračje, v nasprotnem primeru so predpisane visoke kazni. V primeru, da podjetje poseduje večje število emisijskih kuponov, kot bi jih potrebovalo za pokritje izpustov, lahko le-te obdrži za pokritje bodočih potreb oziroma z njimi trguje.

1.1 Področja delovanja EU ETS

Kot že omenjeno, deluje EU ETS shema v 30 državah, v katerih pokriva izpuste CO₂ toplotnih postaj, kurilnih naprav, naftnih rafinerij, industrijo jekla in železa kot tudi industrijo cementa, stekla, keramike, opek, papirja, apna ter lesno industrijo. S 1.1.2012 je svojo dejavnost razširila še na področje letalskih prevoznikov, z začetkom tretjega trgovalnega obdobja v letu 2013 pa bo s svojim delovanjem pokrivala še industrije aluminija, amoniaka ter petrokemičnih izdelkov.

Evropa mora za doseg cilja zmanjšanja emisij narediti velik korak k okoljsko ozaveščeni družbi, kot je tudi razvidno iz Tabele 1. V tabeli je predstavljena stroškovno učinkovita pot do zelenega cilja, t.j. znižanje domačih emisij za 80 % do leta 2050.

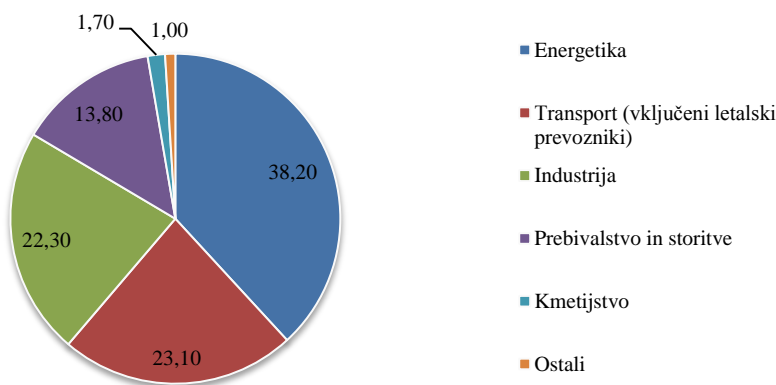
Tabela 1: Prikaz prehoda k okoljsko ozaveščeni družbi (v %)

Načrt zmanjšanja emisij v primerjavi z 1990	2005	2030	2050
Skupaj	-0,07	-0,40 do -0,44	-0,79 do -0,82
Sektorji			
Energetika (CO2)	-0,07	-0,54 do -0,68	-0,93 do -0,99
Industrija (CO2)	-0,20	-0,34 do -0,40	-0,83 do -0,87
Transport (vključeni letalski prevozniki)	0,30	+0,20 do -0,09	-0,54 do -0,67
Prebivalstvo in storitve (CO2)	-0,12	-0,37 do -0,53	-0,88 do -0,91
Kmetijstvo (Ne-CO2)	-0,20	-0,36 do -0,37	-0,42 do -0,49
Ostali (Ne-CO2)	-0,30	-0,72 do -0,73	-0,70 do -0,78

Vir: Roadmap for moving to a low-carbon economy in 2050, 2012.

Vendar pa, kot je razvidno iz Slike 2, niso vsi sektorji gospodarstva enako vključeni v onesnaževanje okolja. Med največje onesnaževalce glede na količino izpuščenih emisij spadajo energetska podjetja (38,2 %), katerih sodelovanje je še posebej pomembno za doseg cilja zmanjšanja emisij. Sledi jim panoga transporta z 23,1 % vseh emisij, v katero so vključeni tudi letalski prevozniki.

Slika 2: Delež izpustov emisij po posameznih sektorjih (v %)



Vir: European Commission, EU Energy in Figures 2010.

1.2 Zakonodajni okvir

Direktiva o sistemu EU ETS podeljuje Komisiji specifično vlogo spremljanja sistema za trgovanje s pravicami do emisij, ki je povezana, ne pa tudi nanjo omejena, z uvedbo dražb kot osrednjo metodo za dodeljevanje pravic. Navedena direktiva določa, da Komisija spremlja delovanje trga ogljika ter Evropskemu parlamentu in Svetu predloži letno

poročilo. Poročilo mora vključevati uvedbo dražb ter likvidnost in obseg trgovanja na trgu. Če ima Komisija dokaze, da trg ogljika ne deluje pravilno, predloži Evropskemu parlamentu in Svetu poročilo, skupaj z vsemi ustreznimi zakonodajnimi predlogi, katerih namen je povečanje transparentnosti trga ogljika in izboljšava njegovega delovanja. Glede na to, da so finančni posredniki in podjetja za proizvodnjo električne energije najvidnejši udeleženci na evropskem trgu ogljika, je treba po navedbah Evropske komisije pri proučitvi ravni pregleda nad trgom upoštevati tako zakonodajo o finančnih trgih kot tudi zakonodajo o energetskih trgih. Poleg tega uredba o dražbi pravic določa okvir, katerega namen je zagotoviti celovitost in transparentnost dražb pravic do emisij (Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu - Izboljšanje okvira pregleda nad trgom za sistem EU za trgovanje z emisijami, 2012).

1.3 Evropski trg ogljika in metode trgovanja z emisijami

Sporočilo Evropske komisije Evropskemu parlamentu iz leta 2010 navaja, da je evropski trg ogljika v svojih prvih šestih letih delovanja znatno zrasel tako v smislu obsega kot tudi dovršenosti, vendar še vedno velja za sorazmerno mlad trg. Zato je pomembno zagotoviti nadaljnje širjenje trga in poskrbeti za njegovo zanesljivost, da bo dajal točne signale za cene ogljika. Iz tega sledi, da mora ta trg dobiti ustrezen okvir za pregled nad trgom - skladnost s finančnimi pravili trga, kar pomeni:

- visoki standardi integritete za vse udeležence na trgu
- velike korporacije, regulirane s strani EU ETS, ne morejo izkoristiti notranjih informacij v škodo drugih udeležencev na trgu
- boljša preglednost in enostavnejši dostop do informacij za vse udeležence na trgu
- jamstva za preprečevanja pranja denarja so razširjena na vse segmente trgovanja z emisijami

Na trgu emisijskih kuponov lahko v teoriji trguje vsak, vendar so v praksi največji trgovci predvsem energetska in industrijska podjetja (vezana na EU ETS zahteve), ki izpustijo v ozračje največ toplogrednih plinov izmed vseh sektorjev ter finančne institucije (trgovanje v imenu manjših onesnaževalcev ozračja, t.i. finančni posredniki). Skladno s Sporočilom komisije Evropskemu parlamentu in svetu EU ETS sistem izstopa prav zaradi aktivnega sodelovanja finančnih posrednikov, ki so olajšali trgovanje med podjetji in razvili finančne instrumente, kot so na primer termske pogodbe, opcije in menjalni posli, s katerim udeleženi podjetjem pomagajo pri obvladovanju tveganj. Posledično se število udeležencev na trgu ogljika veča, to pa povečuje njegovo likvidnost in pripomore k zanesljivosti oddanih cenovnih signalov. Posredovanje finančnih družb je še zlasti pomembno za mala in srednje velika podjetja ter za upravljavce posameznih naprav, ki morda same nimajo ustreznih sredstev ali strokovne podkovanosti, ali pa so njihove potrebe po izpolnjevanju obveznosti premajhne, da bi jim zagotavljale neprekinjeno neposredno prisotnost na trgu ogljika.

Poleg trgovanja na borzi ali na prostem trgu prek posrednika, je možno tudi dvostransko trgovanje neposredno med dvema strankama, ki sta ena drugi poznani. Dvostranske transakcije so ponavadi večji posli, z njimi povezane cene pa se ne razkrijejo. Vedno več dvostranskih poslov se zdaj obračunava prek centralne nasprotne stranke (Ellerman, Convery & De Perthuis, 2010, str. 32-157). Pravice pa je možno kupovati tudi na dražbah, ki jih organizirajo številne države članice, čeprav je bila ta možnost do sedaj uporabljena le do določene mere - v 2. fazi sistema EU za trgovanje s pravicami do emisij (2008–2012) se približno 4 % pravic izda na dražbah, ki jih organizirajo Avstrija, Nemčija, Madžarska, Irska, Nizozemska in Združeno kraljestvo. Vendar pa naj bi bile dražbe od leta 2013 naprej osrednja metoda podeljevanja pravic v sistemu EU ETS, čeprav sam postopek in oblika sodelovanja na dražbi še nista določena. Uvajalo se jih bo postopoma, dokler ne bodo od leta 2027 naprej postale edina metoda za dodeljevanje pravic. V skladu z novo uredbo o dražbi pravic bo uvodoma dostop do tega primarnega trga omejen samo na določene kategorije udeležencev. Vendar pa ni izključeno, da se bo seznam oseb, upravičenih do prijave za udeležbo na dražbah, razširil in da bodo nanj vključene nove kategorije udeležencev, ko bo v tretji fazi trgovanja nabranih dovolj izkušenj z dražbami.

Izdelki, s katerimi se trenutno trguje na trgu ogljika in ki se lahko uporabijo za izpolnjevanje obveznosti iz sistema EU ETS, so pravice, kot jih opredeljuje Direktiva 2003/87/ES o vzpostavitvi sistema EU za trgovanje z emisijami, in dobropisi v okviru mehanizmov iz Kjotskega protokola za zmanjšanje emisij, in sicer potrjena zmanjšanja emisij, ki izvirajo iz mehanizma čistega razvoja ter enote zmanjšanja emisij iz projektov skupnega izvajanja. Vse omenjene enote se lahko zamenjajo za takojšnjo dobavo, kar se imenuje promptni trg, vendar pa se večina teh transakcij nanaša na finančne instrumente, ki temeljijo na pravicah in zmanjšanju emisij, kot so na primer terminski zasebni posli (angl. forwards) in terminski borzni posli (angl. futures), opcije ter menjalni posli. Sodeč po predhodnih podatkih, ki so na voljo Komisiji, je bilo leta 2009 75–80 % vsega trgovanja opravljenega v obliki pogodb za finančne instrumente.

1.4 Rezultati v praksi

Evropska shema trgovanja z emisijami (EU ETS) je osrednji steber podnebne politike EU in je v veljavi že od leta 2005. Navkljub njenemu ambicioznemu obsegu različne študije ugotavljajo, da je do danes EU ETS malo dosegla v smislu zmanjšanja izpustov, je pa omogočila dodatne zasluge za energetske intenzivno industrijo. S podelitvijo relativno velikega števila brezplačnih emisijskih kuponov, katerih vrednost je bila prenešana v cene izdelkov, je industrija v EU zaslužila milijarde evrov.

Po študiji de Bruyn, Markowska in Nelissen (2010, str. 35-47) ostaja odprto vprašanje, ali se bo situacija po letu 2012 spremenila, saj po študiji verjetnost za neupravičene zasluge obstaja tudi v tretji trgovalni fazi. Študija gradi na ugotovitvah predhodne empirične raziskave o vgraditvi stroškov brezplačnih emisijskih kuponov v cene izdelkov, po letu

2012 pa bo imela energetska intenzivna industrija še več takih priložnosti, kar bo imelo vpliv tako na inovacije kot tudi na konkurenčnost in uhajanje ogljika (t.i. selitev industrije v tretje države). V primerjavi s 1. in 2. trgovalno fazo EU ETS je v 3. fazi visok poudarek na inovacijah zaradi vzpostavljenih izhodiščnih vrednosti (angl. benchmarks), ki bi se morala za dosego učinkovitosti skozi celotno 3. fazo zmanjševati. Prav tako bo v 3. trgovalni fazi EU ETS več emisijskih kuponov prodanih na dražbi, hkrati pa bodo vzpostavljene izhodiščne vrednosti, ki nakazujejo, da bodo mejna (energetska intenzivna) podjetja s preživelimi proizvodnimi tehnologijami morala kupiti več emisijskih kuponov na avkcijah, ki presegajo izhodiščne vrednosti. To bo povzročilo pritisk na dvig cen na trgu izdelkov EU, s tem pa se bodo prenos stroškov in neupravičeni zaslužki verjetno nadaljevali.

Študija prav tako ugotavlja, da brezplačna razdelitev emisijskih kuponov ni primeren mehanizem za naslavljanje vprašanja uhajanja ogljika, temveč zgolj ustvarja neupravičene zaslužke energetska intenzivnih sektorjev. CE Delft (neodvisna raziskovalna in svetovalna organizacija, specializirana za inovativne rešitve okoljskih problemov) predlaga zaostritev sheme EU ETS z raziskavo novih mehanizmov, kot so npr. CO₂ taksa za neevropske izdelke (angl. border tax adjustments).

2 Vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo

Evropska trgovalna shema z emisijami za letalstvo je tesno povezana z že obstoječo evropsko emisijsko trgovalno shemo, ki se navezuje na stacionarne onesnaževalce. Razlog za vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo je visoka rast izpustov v ozračje s strani letalskih prevoznikov – le-ti so se od leta 1990 do danes skoraj podvojili. Od 1.1.2012 je tako v shemo vključenih okoli 4.000 letalskih družb, katerih letala vzletajo in pristajajo v državah Evropske unije. Pri tem je potrebno omeniti, da večina v Evropi registriranih letalskih prevoznikov obstaja le na papirju. Shema zaznamuje komercialne in tovarne lete, katerih letala presegajo težo, višjo od 5700 kg. Posebni poleti, leti za namene izobraževanja, vojaški leti in ostali posebni primeri pa se iz sheme izključujejo (Inclusion of aviation in the EU ETS: Commission publishes historical emissions data on which allocations will be based, 2012).

Emisije iz naslova transporta na območju Evropske unije so v obdobju med 1990 in 2009 narasle za 34 %, medtem ko so se emisije drugih sektorjev znižale za 14 % in predstavljajo 23 % vseh emisij na območju Evropske unije. Ta razkorak je predvsem posledica rasti trga letalskega transporta, katerega emisije so se v obdobju od 1990 do 2009 več kot podvojile, in pa pomorskega transporta, katerega emisije so v enakem obdobju zrastle za 56 %. Kljub temu pa je od leta 2000 dalje opazen upad rasti emisij, saj je bila povprečna letna stopnja rasti le-te v 90ih letih prejšnjega stoletja 1,7 %, v zadnjih 10ih letih pa je upadla na 0,2 %. V letu 2008 so emisije iz naslova transporta upadle že za 1,7 %, v letu 2009 pa že za kar

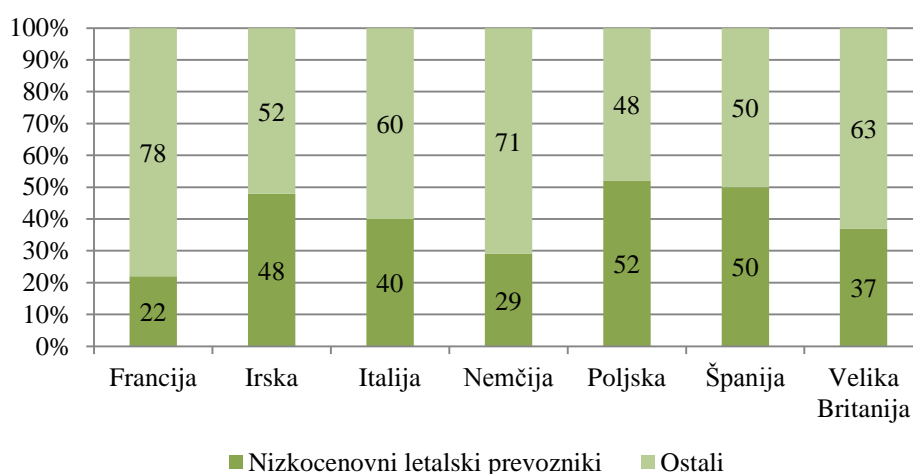
2,8 % kot rezultat ekonomske in gospodarske krize, ki je pripeljala do upada tako v številu prepeljanih potnikov kot tudi tovora (EU transport in figures, 2011, str. 31-78).

Danes letalski transport predstavlja cca 25% emisij iz naslova transporta kot celote in cca 10% vseh emisij znotraj EU (Inclusion of aviation in the EU ETS: Commission publishes historical emissions data on which allocations will be based, 2012).

2.1 Evropski trg letalskega transporta

Evropski trg letalskega transporta je v zadnjih nekaj desetletjih dosegal stalno rast in je v obdobju od 1990 do danes več kot podvojil svoj obseg. Vendar pa je bila v zadnjih 10 letih ta rast zaznamovana skoraj izključno z rastjo segmenta nizkocenovnega transporta, ki mu je uspelo tržni delež iz 5 % v letu 2001 povečati na 39 % v letu 2011 (IATA). Z razvojem nizkocenovnih letalskih prevoznikov se je rast tradicionalnih letalskih prevoznikov ustavila. Kljub temu, da je raven povpraševanja še vedno nekje na ravni iz leta 2010, pa je njihov tržni delež v nasprotju z nizkocenovnimi letalskimi prevozniki močno upadel. Tržni deleži nizkocenovnih letalskih prevoznikov v večjih evropskih državah za leto 2010 so predstavljeni na Sliki 3.

Slika 3: Tržni deleži nizkocenovnih letalskih prevoznikov v večjih evropskih državah (v %)



Vir: Roland Berger Research Unit, *Future Scenarios for the European Airline Industry*, 2011, str. 6-15.

V določenih državah, kot je na primer Poljska, imajo nizkocenovni letalski prevozniki celo prevlado na trgu. Visok delež imajo tudi v Španiji (50 %) in na Irskem (48 %). V Nemčiji, ki velja za najmočnejše gospodarstvo v Evropi, pa nizkocenovni letalski prevozniki pokrivajo 29 % mednarodnih in kar 44 % notranjih letov. Visoki tržni deleži so posledica predvsem stroškovnih prednosti, ki nizkocenovnim letalskim prevoznikom omogočajo lažji vstop na nove trge in segmente.

Pomembno vlogo pa igra tudi velikost podjetij, saj sta kar dva od štirih največjih evropskih letalskih prevoznikov uvrščena v nizkocenovni razred. Kljub velikosti vodilnih letalskih

prevoznikov na evropskem trgu je le-ta še vedno precej razdrobljen. Do konca leta 2010 je na evropskem trgu tako delovalo okoli 36 tradicionalnih in 14 nizkocenovnih letalskih prevoznikov, med katerimi prevladujejo manjša podjetja z letno prevoženih manj kot 15 mio potnikov (Roland Berger Research Unit, 2011, str. 6-15).

Na Slovenskem letalskem portalu je seznam vseh evropskih letalskih prevoznikov, med katerimi so največji po kriteriju števila prepeljanih potnikov prikazani v Tabeli 2.

Tabela 2: Seznam največjih evropskih letalskih prevoznikov v 2011










Letalski prevoznik	Število potnikov v 2011 (mio)
Lufthansa	101
Ryanair	76
AirFrance	75
easyJet	55
International Airlines Group (Iberia, British Airways)	52
Airberlin	35
Turkish Airways	29
SAS Group – Scandinavian Airlines	26
AllItalia	25

Vir: Letalski prevozniki, 2012.

2.1.1 Primerjava prevladujočih poslovnih modelov na evropskem trgu letalskih prevoznikov







Na območju Evropske unije sta prevladujoča dva poslovna modela letalskih prevoznikov - tradicionalni in nizkocenovni letalski prevozniki. Za primerjavo značilnosti glej Tabelo 3.

Tabela 3: Primerjava različnih poslovnih modelov letalskih prevoznikov

	Ryanair	easyJet	Lufthansa
Diferenciacija in segmentacija strank			
• program zbiranja preletenih milj			
• poslovne stranke			
Udobje			
• rezervacija sedežev			
• sprememba rezervacije			
• transferne povezave			
Osnovne storitve			
• primarna letališča			
• varnost, check-in			
• saloni			

se nadaljuje

nadaljevanje

	Ryanair	easyJet	Lufthansa
Ponudba med letom			
Dodatne storitve			

Vir: Roland Berger Research Unit, *Future Scenarios for the European Airline Industry*, 2011, str. 6-15.

Legenda:



Slabo razvita storitev



srednje razvita storitev



dobro razvita storitev

Med prvimi imajo najdaljšo tradicijo prevozniki Lufthansa, Air France in British Airways, ki svojim potnikom ponujajo visoko kvaliteten raven storitev na širokem spektru relacij. Od svojih konkurentov se ločijo predvsem po edinstvenih in privlačnih produktih, ki vključujejo različne storitve tako pred, kot med in po poletu, med katerimi so najpogostejši programi zvestobe, ponudba hrane in pijače, privatni saloni in drugi. Prav zaradi teh značilnosti imajo ponudniki vezanih letov močan tržni položaj v segmentu poslovnih potovanj, svojim potnikom pa ponudijo letalske vozovnice po višjih cenah.

Nizkocenovni letalski prevozniki, kot sta Ryanair in easyJet, pa poslujejo na ravni izredno nizkih stroškov z nizkimi cenami letalskih vozovnic ter z zelo omejeno ponudbo storitev. Z okrnitvijo ponudbe storitev imajo nizkocenovni letalski prevozniki veliko stroškovno prednost pred ostalimi ponudniki letalskega transporta, predvsem na račun nižjih posrednih stroškov, nižjih stroškov posadke ter letaliških pristojbin, višjega prihranka pri stroških distribucije in dodatnih storitev ter večjo izkoriščenost letal.

Kljub temu, da lahko tradicionalni letalski prevozniki svojo stroškovno pomanjkljivost nadomestijo preko višjih prihodkov iz naslova prodanih letalskih vozovnic, se v zadnjih dveh desetletjih pojavlja velik pritisk na donose v letalski panogi (Roland Berger Research Unit, 2011, str. 6-15). Ta trend pa se bo zaradi močne konkurence med letalskimi prevozniki, pričakovanega stalnega presežka na trgu ter splošnih pritiskov s strani potnikov, nadaljeval tudi v prihodnje.

2.1.2 Zakonodajni vplivi

Že v samem začetku obstoja je bila panoga letalskega transporta zaznamovana z visokimi političnimi in pravnimi ovirami za vstop na trg. V letu 1978 so Združene države Amerike začele z liberalizacijo močno reguliranega trga letalskega transporta, val liberalizacije pa je Evropo zajel v letu 1992 in nadaljeval pot proti azijskim trgom. Po več zaporednih fazah deregulacije, je Evropa danes samostojni trg letalskega transporta. Kljub temu pa je vstop

na trg letalskega transporta znotraj Evrope za tuje letalske prevoznike še vedno močno omejen.

Na mednarodni ravni je letalska industrija še vedno močno regulirana na področju omejitev lastništva ter pravil za preprečevanje dostopa do kapitala in trgov. V letu 2009 je bil s strani sedmih zveznih držav in Evropske komisije podpisan sporazum, ki teži k lažjemu dostopu do kapitala, nižjim omejitvam pri vstopu na trg ter večji svobodi pri cenovni politiki (Roland Berger Research Unit, 2011, str. 6-15).

V Tabeli 4 so predstavljene najpomembnejše zakonodajne regulative za evropski trg letalskih prevoznikov.

Tabela 4: Zakonodajne regulative evropskega trga letalskih prevoznikov

Prometne pravice	<ul style="list-style-type: none"> • nobenih omejitev za evropske letalske prevoznike znotraj Evrope • sporazum o odprtem nebu zmanjšuje omejitve za ameriške letalske prevoznike
Tuja udeležba in nadzor	<ul style="list-style-type: none"> • v večini primerov je tuja udeležba v kapitalu omejena na 49%
Pravice za transport potnikov in tovora	<ul style="list-style-type: none"> • relativno odprt trg – ameriški prevozniki imajo dovoljenje za transport med evropskimi državami, vendar se v praksi to ne izvaja pogosto
Protimonopolna zakonodaja	<ul style="list-style-type: none"> • pomisleki predvsem glede koncentracije moči • večina združitvev je bila odobrena z manjšimi omejitvami
Ostalo	<ul style="list-style-type: none"> • visoka kontrola hčerinskih družb s strani Evropske unije

Vir: Roland Berger Research Unit, Future Scenarios for the European Airline Industry, 2011, str. 6-15.

2.1.3 Priložnosti in izzivi za prihodnost

Od začetka deregulacije v Združenih državah Amerike leta 1978 pa do danes se je združilo več kot 200 letalskih prevoznikov, kar je vpletenim prevoznikom omogočalo visoke izboljšave učinkovitosti. Združevanje prevoznikov je na sploh globalni trend, ki se kaže tudi v združitvi letalskih družb British Airways in Iberie leta 2010 ter prevzemov znotraj skupine Lufthansa in Air Francea. Zaradi povečanja učinkovitosti in boljšega položaja na trgu, ki jih letalskim prevoznikom prinašajo združitve, so le-ti pričakovana stalnica v razvoju evropskega in svetovnega letalskega transporta.

Prav tako je v zadnjem desetletju opazen trend rasti regionalnih letališč. Le-ta je povezan z rastjo nizkocenovnih letalskih prevoznikov, ki pri svojem poslovanju koristijo ugodnosti cenejših pristajalnih taks manj zasedenih letališč. Vendar pa se v prihodnosti ta trend lahko

obrbe, saj bi pri večjih letalih razvitejša in večja letališča delovala bolj ekonomsko v primerjavi z manjšimi letališči, ki so v večini že dosegla zgornjo mejo svoje zmogljivosti.

Največji izziv, s katerim se evropski letalski prevozniki srečujejo dandanes, je pritisk konkurence na zmanjševanje stroškov. Evropski letalski ponudniki vezanih letov imajo namreč veliko višje stroške na prevožen kilometer, tako v primerjavi z evropskimi nizkocenovnimi letalskimi prevozniki kot tudi ponudniki vezanih letov v Združenih državah Amerike in Aziji (Roland Berger Research Unit, 2011, str. 6-15). Poleg tega evropskim letalskim prevoznikom velik izziv predstavljajo tudi hitro razvijajoči se konkurenti iz Srednjega Vzhoda in Azije, med katerimi sta največji letalski družbi Emirates in Singapore Airlines.

2.2 Evropski letalski prevozniki in EU ETS

Kot že omenjeno, so v EU ETS shemo poleg držav članic vključene tudi 3 EEA-EFTA države, in sicer Islandija, Norveška in Lichtenstein. Zakonodaja EU s področja urejanja letalskih prevoznikov je bila v EEA sporazum vključena s sklepi 6/2011 in 43/2011, njihova vključitev pa pomeni implementacijo EU ETS sheme v teh treh državah pod enakimi pogoji in v enakih časovnih okvirih kot države članice EU.

Sama vključitev v ta program predstavlja velike izzive ter rizike za letalske družbe. Največji izzivi za letalske družbe, vključene v ETS shemo, pa niso samo takojšne pravne obveznosti ampak tudi strošek emisijskih kuponov. Z začetkom leta 2012 so letalske družbe dolžne predati en emisijski kupon za vsako tono spuščenega CO₂ v ozračje pri letih znotraj in izven evropske unije. Strošek emisijskih kuponov bo učinkovito vplival na strošek storitev, ki jih ponujajo letalske družbe, to pa predstavlja dodaten izziv za vodstvo družb. Družbe bodo postavljene pred izzivom, kako postati vodilni in zagotoviti boljše ponudbo na samem trgu tako kratkoročno, kot tudi dolgoročno. Kdo bo kril nastali dodatni strošek, kupci ali letalske družbe, bo odvisno od konkurenčnega položaja letalske družbe na trgu in možnosti cenejšega alternativnega prevoza. Cikel nadomestnega kapitala pomeni, da je treba večje opcije zmanjševanja emisij analizirati na dolgi rok. V primeru pogodbenih razmerij (se posebej pri lizing pogodbah) morajo prevozniki preveriti ali so pogodbe primerne za EU-ETS shemo. Pri nakupu emisijskih pravic (EUA, CER, ERU) in upravljanju finančnih instrumentov, vezanih na izpuste, je potrebno znanje o trgu ogljikovih derivatov in ustreznih modelov na trgu. ETS shema hkrati vsebuje tudi pravne, davčne in računovodske probleme, kar dodatno otežuje razumevanje sheme. Kot zadnje, bodo vse letalske družbe, ki bodo vključene v ETS shemo, morale prilagoditi organizacijsko strukturo in procese pri obravnavi novih obveznosti.

Emisijska shema vključuje tako potniške, tovarne in nekomercialne lete kot tudi lete letalskih družb, ki niso locirane v mejah Evropske unije. Zaradi navedenih pogojev se ETS označuje kot prva globalna emisijska shema. Letalske družbe, katere ne bodo upoštevale

zadanih pogojev ETS sheme, bodo kaznovane s kaznijo v višini 100 EUR za vsak neizdan emisijski kupon ter predajo manjkajočih oziroma porabljenih kuponov. V najhujšem primeru bo letalska družba izgubila licenco za poslovanje znotraj meja Evropske unije.

Z nižanjem cen letalskega prevoza izpusti kot posledica letalskega prometa strmo naraščajo. Po grobi oceni potnik na letu iz Londona v New York in nazaj ustvari toliko izpustov v ozračje kolikor povprečna oseba v EU z ogrevanjem doma v celem letu. S ciljem ublažitve vpliva letalskega prometa na okolje je Evropska unija določila omejeno količino CO₂ izpustov mednarodnih letov, ki vzletajo ali pristajajo na letališčih znotraj držav članih Evropske unije. Evropska komisija je po mnogih analizah in posvetovanjih prišla do zaključka, da je stroškovno in okoljsko najbolj učinkovit način za izvajanje nadzora nad izpusti letalskega prometa vključitev le-tega v shemo EU za trgovanje z emisijskimi kuponi. Vključitev v shemo naj bi namreč prinesla enako dobrobit za okolje ob nižjih stroških oz ob enakih stroških večjo dobrobit v primerjavi z alternativami, kot so davek na gorivo idr. Z drugimi besedami, za določeno izboljšanje stanja okolja bo vpliv na ceno letalskih vozovnic, letalske prevoznike in celotno gospodarstvo manjši.

Poleg emisijskih kuponov bo letalskim družbam na voljo tudi možnost uporabe emisijskih kuponov iz naslova Kjoto mehanizmov. S tem se poraja/odpira priložnost za družbe, da investirajo v projekte, ki zmanjšujejo emisije v razvitih državah (program: mehanizmi za čisti razvoj) ali v industrijskih državah. Kjoto emisijski kuponi se lahko kupijo tudi na trgu ogljikovih derivatov, vendar so le-ti za leto 2012 v EU-ETS shemi limitirani na samo 15% vseh kuponov. Pričakovati je, da bo procent emisijskih kuponov v letu 2013 še dodatno upadel (Cox, Simpson & Turner, 2010, str. 4-11).

2.2.1 Razdelitev kuponov med letalskimi prevozniki

EU-ETS shema se sestoji iz sledečega letnega cikla: članice evropske unije morajo nadzorovati izpust letnih emisij v ozračje in sicer za obdobje od 1. januarja do 31. decembra za vsak let posebej. Vsi podatki med letom morajo biti v obliki poročila posredovani neodvisnemu in pristojnemu notarju za odobritev, do 31. marca pa mora biti potrjeno poročilo posredovano pristojnemu organu. Ko pristojni organ potrdi dejansko stanje, mora letalska družba predati potrjeno število emisijskih kupončkov najkasneje do 30. aprila.

Brezplačni emisijski kuponi bodo dodeljeni letalskim družbam po podobnem, vendar ločenem postopku, ki temelji na podlagi prometa potnikov in tovora ter učinkovitosti. Ko se dodelijo vsi brezplačni emisijski kuponi, se le ti posredujejo letalskim družbam enkrat letno in sicer pred 28. februarjem ter v skladnosti glede na predhodno leto.

Celotno število emisijskih kuponov, namenjenih za sektor letalskih prevoznikov, je določeno na podlagi zgodovinskih podatkov o izpustih emisij tega sektorja za EEA države

v ozračje, izračunanih kot povprečna letna količina izpustov v obdobju 2004-2006. Celotna količina, izračunana po podatkih Eurocontrola ter dejanske porabe goriva letalskih prevoznikov, znaša 220 mio ton CO₂ (Allocation of aviation allowances in an EEA-wide Emissions Trading system, 2012). Celotna količina kuponov za razdelitev v letu 2012 bo pokrila 97 % pričakovanih izpustov na podlagi zgodovinskih podatkov, ta odstotek pa se bo do leta 2020 znižal na 95 %.

Evropska komisija je 26. septembra 2011 sprejela sklep o razdelitvi določenega števila brezplačnih emisijskih kuponov, in sicer bo brezplačne kupone prejelo več kot 900 letalskih prevoznikov, ki so zaprosili za brezplačno dodelitev le-teh na podlagi poročil o izpustih (tonski kilometri) v letu 2010, za pridobitev brezplačnih emisijskih kuponov pa so morale letalske družbe sestaviti plan za nadziranje emisij in ga posredovati odgovornemu organu najkasneje do 31. avgusta 2009. V planu mora biti opisan tudi kontrolni proces, odgovornosti družbe in predhoden proces pridobivanja podatkov za določeno dobo nadzora. Dodelitev brezplačnih kuponov izvajajo posamezne države članice na podlagi naslednje formule:

$$\text{Število brezplačnih emisijskih kuponov} = \text{merilo} * x \text{ tonski kilometri}^{**} \text{ v 2010} \quad (1)$$

Rok za izračun pripadajočega števila brezplačnih kuponov je bil 26. december 2011.

*merilo je izračunano za dve obdobji, in sicer leto 2012 ter obdobje 2013-2020 po naslednjem postopku:

Merilo = letna količina brezplačnih emisijskih kuponov / vsota poročanih tonskih kilometrov, ki temeljijo na neodvisno preverjenih podatkih dejavnosti letalskih prevoznikov v letu 2010

Merila so bila izračunana ločeno za posamezni trgovalni obdobji in znašata:

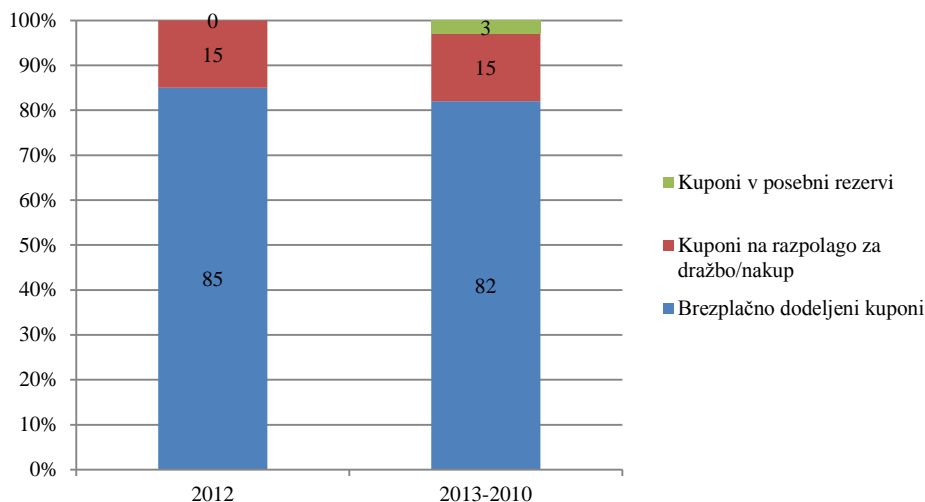
- Za leto 2012: 0,679 emisijskega kupona na 1000 tonskih kilometrov
- Za obdobje 2013-2020: 0,6421 emisijskega kupona na 1000 tonskih kilometrov

** tonski kilometer = število potnikov in tovora v tonah x število prevoženih kilometrov

Glede na Sliko 4 in Direktivo 2008/101/EC, bo v letu 2012 85 % emisijskih kuponov razdeljeno brezplačno, z ostalimi 15 % pa se bo trgovalo na dražbi. V trgovalnem obdobju 2013-2020 pa bo brezplačno podeljenih 82 % emisijskih kuponov, % za trgovanje na dražbi ostaja enak, razlika 3 % pa bo namenjena v posebne rezerve za kasnejšo distribucijo bodisi hitro rastočim letalskim prevoznikom bodisi novim ponudnikom na trgu.

Letalske družbe, ki bodo porabile več emisijskih kuponov, kot jim je bilo prvotno zastavljeno, bodo morale posledično zmanjšati emisije oziroma kupiti dodatne emisijske kupone na trgu (od drugih družb).

Slika 4: Struktura alokacije emisijskih kuponov v obdobju 2012-2020 (v %)



Vir: Allocation of aviation allowances in an EEA-wide Emissions Trading system, 2012

Po podatkih raziskave s strani PwC iz leta 2008 je napoved proizvedenih emisij v letalskem sektorju za leto 2012 na ravni skoraj 130 % v primerjavi z letom 2005, zaradi česar naj bi bilo izdanih samo 60 % emisijskih kuponov brezplačno. Preostali kuponi predstavljajo strošek za celotno industrijo in sicer v višini 3,5 milijarde EUR pri predpostavki, da je cena kupona 30 EUR. Ocene so bile narejene na podlagi znanih podatkov v letu 2008. Kasneje je namreč Evropska komisija % brezplačnih emisijskih kuponov povišala na 85 %, priporočeno ceno emisijskih kuponov pa omejila nekje na 15 EUR. Zaradi omenjenih sprememb so pričakovani stroški emisijskih kuponov za celotno industrijo dosti manjši od ocenjenih.

Omenjen strošek bodo najverjetneje občutile specifične letalske družbe, katere imajo različna letala z različnimi stopnjami onesnaževanja. Manj izpostavljene so letalske družbe, ki operirajo z bolj modernimi letali in imajo daljše povezovale linije. Letalske družbe, ki imajo krajše povezovalne linije, dostikrat bolj onesnažujejo okolje in zato so tudi bolj izpostavljene EU ETS shemi. Dodaten faktor predstavlja zasedenost komercialnih poletov, predvsem v glavni sezoni. Letalske družbe z večjo zasedenostjo poletov, bodo deležne večjega števila podeljenih emisijskih kuponov in s tem posledično dosegale večjo konkurenčno prednost na trgu.

Kot zanimivost so v Tabeli 5 predstavljene ustvarjene emisije izpustov za povratne lete iz Ljubljane do nekaterih večjih svetovnih mest skupaj s številom prevoženih kilometrov, porabo goriva, stroškom na potnika ter primerjavo na porabo elektrike, ki bi jo v 24 urah porabile energetske varčne žarnice.

Tabela 5: Prikaz ustvarjenih emisij na povratnih letih iz Ljubljane do večjih svetovnih mest

Relacija	Št. km	CO ₂ (kg)	Število žarnic
LJ – Rio de Janeiro – LJ	21.552	2.116	4.078
LJ – Los Angeles – LJ	21.382	1.958	3.777
LJ – Johannesburg – LJ	20.614	1.984	3.827
LJ – Peking – LJ	19.470	1.778	3.430
LJ – New York – LJ	14.516	1.456	2.809
LJ – Moskva – LJ	7.838	978	1.887
LJ – Lizbona – LJ	5.600	740	1.428
LJ – Oslo – LJ	5.540	894	1.725
LJ – Madrid – LJ	4.680	642	1.239
LJ – Amsterdam – LJ	3.172	482	930
LJ – London – LJ	3.054	470	907

Vir: Calculate your CO₂, 2012.

2.2.2 Trgovanje z emisijami v letalstvu

Tako kot industrijski obrati bodo tudi letalski prevozniki dobili letno količino emisijskih kuponov za pokritje določene količine izpustov v ozračje. Po vsakem letu bo število emisijskih kuponov prilagojeno dejanskim izpustom.

Obstoj trga za trgovanje z emisijskimi kuponi omogoča stroškovno učinkovito upravljanje z njimi. Tako lahko podjetje v primeru, da v ozračje izpusti nižjo količino izpustov kot ima na voljo kuponov, preostale kupone bodisi proda na trgu bodisi jih shrani za pokritje morebitnih manjkov v prihodnje. V primeru, da podjetje pričakuje višje količine izpustov v ozračje v primerjavi s številom kuponov, lahko z investicijami v bolj učinkovite tehnologije oziroma poslovne prakse količine izpustov zmanjša, alternativa pa je tudi nakup dodatnih kuponov na trgu npr. od industrijskih obratov, ki jim je uspelo svoje izpuste v ozračje zmanjšati. Hkrati imajo letalski prevozniki v primeru sodelovanja pri energetsko ozaveščenih projektih v tretjih državah skladno z mehanizmi Kjotskega sporazuma možnost nakupa emisijskih kreditov (Reducing emissions from the aviation sector, 2012).

2.2.3 Spremljanje in poročanje podatkov letalskih prevoznikov

Točnost spremljanja in poročanja o izpustih v ozračje je izrednega pomena za učinkovitost dejavnosti v okviru EU ETS, zato je Evropska Komisija 16. aprila 2009 sprejela smernice, skladno s katerimi lahko vzpostavi elektronski standardni protokol za poročanje o emisijah industrijskih obratov in letalskih prevoznikov (Monitoring, Reporting and Verification for Aviation, 2012). Smernice je potrebno interpretirati upoštevajoč vključenost vseh 30 držav EEA, so pa v teku že postopki za vključitev še Hrvaške, ki naj bi v Evropsko unijo vstopila

s 1. julijem 2013. Načrte spremljanja izpustov v ozračje je razvila Nemška agencija za trgovanje z emisijami ob pomoči pristojnih organov številnih držav članic za zagotovitev boljšega razumevanja zahtevanih ukrepov, so pa bolj ilustrativne narave in niso pravno zavezujoči. Prav tako niso pravno zavezujoča navodila za pripravo nadzornih načrtov izpustov v ozračje, posredovana s strani Nizozemske in Združenega kraljestva, katerih glavni cilj je zagotoviti praktične razlage pravnih zahtev za spremljanje, poročanje in preverjanje posredovanih podatkov, pri čemer je potrebno upoštevati nacionalne zakonodaje o izvajanju direktiv EU ETS. Smernice prav tako določajo, da mora biti za majhne onesnaževalce na voljo poenostavljen pristop za določitev porabe goriva in izpustov CO₂, ki temelji na ocenjeni potrošnji goriva (statistični podatki o porabi goriva in razdalji letov).

Poleg tega je bila decembra 2008 na pobudo nizozemskih organov za upravljanje z emisijami ustanovljena delovna skupina, v katero so vključeni strokovnjaki iz držav članic EU ter Evropske komisije, njen namen pa je identifikacija najpomembnejših točk, s katerimi se soočajo pristojne oblasti pri pripravi za izvajanje vključitve letalskih prevoznikov v sistem trgovanja z emisijami EU.

2.2.4 Preverjanje podatkov letalskih prevoznikov

Smernice za preverjanje podatkov letalskih prevoznikov so bile pripravljene na zahtevo EU ETS Compliance foruma, ki ga sestavljajo strokovnjaki pristojnih organov držav članic za področje sheme za trgovanje z emisijami EU. Smernice pojasnjujejo zahteve EU ETS sheme za preverjanje posredovanih podatkov in dajejo praktične nasvete za njihovo uspešno in učinkovito izpolnjevanje ter enotno interpretacijo, pri čemer je posebna pozornost namenjena preverjanju poročil majhnih nekomercialnih letalskih prevoznikov, ki uporabljajo Eurocontrolova orodja za manjše onesnaževalce. Vendar pa tudi te smernice niso pravno zavezujoče, letalski prevozniki naj bi se vedno obrnili na pristojne organe v državi članici upravljavki o nacionalnih zahtevah preverjanja (Verification Guidance for EU ETS Aviation, 2012).

2.2.5 Določitev nadzornikov letalskih prevoznikov

Za določitev države članice upravljavke – nadzornice letalskega prevoznika obstajata 2 merili:

- V primeru, da ima letalski prevoznik sedež v Evropski uniji ali EEA-EFTA državi in veljavno operativno licenco, ki jo je izdala ena od držav članic, bo z letalskim prevoznikom upravljala ta država.
- V vseh drugih primerih bo z letalskim prevoznikom upravljala država z največjimi ocenjenimi izpusti posameznega letalskega prevoznika v izhodiščnem letu (2005).

Do 1. februarja vsako leto mora Evropska komisija objaviti ažuriran seznam letalskih prevoznikov. Zadnji seznam, ki vključuje 29 EEA držav (Liechtenstein ni na seznamu, ker nima svoje letalske družbe), je bil objavljen 2. februarja 2012. V Tabeli 6 je seznam letalskih prevoznikov/operaterjev, za katere je upravitelj z emisijami Republika Slovenija:

Tabela 6: Seznam letalskih prevoznikov, za katere je upravitelj z emisijami Republika Slovenija

Ident.št. CRCO	Ime operaterja	Država operaterja
129	Adria Airways	Slovenija
32878	Arthel Sarl	Francija
31601	Aurora Airlines	Slovenija
32720	Citic GA G Aviation	Kitajska
35546	CSI Aviation SVCS	ZDA
36624	Irtys - Air	Kazahstan
35867	Region Avia Airlines	Ruska Federacija

Vir: Aircraft operators and their administering Member States, 2012.

Za zagotovitev točnosti seznama letalskih prevoznikov ima Evropska komisija vzpostavljen sistem pridobivanja podatkov – fleet lists collection process. V seznamu letalskih prevoznikov, objavljenim v mesecu maju 2012, pa so vključeni tisti prevozniki, ki so oddali in potrdili izpolnjene obrazce do konca marca 2012.

Za olajšanje procesa vključitve v shemo EU ETS letalski prevozniki najprej potrdijo obrazec Eurocontrol-u, ki preveri ustreznost navedenih podatkov, šele potem sledi odobritev s strani Evropske komisije. S posredovanjem obrazca Eurocontrol-u se letalski prevozniki vključijo v seznam predhodne skladnosti, kar jim hkrati omogoča tudi seznanitev s tem, pristojni organi katere države članice bodo v prihodnje odgovorni za njihovo upravljanje.

Kriteriji za potrditev obrazcev Evropski komisiji v letu 2012:

- letalski prevozniki z opravljanjem dejavnosti od leta 2010 dalje, ki niso vključeni v seznam letalskih prevoznikov pod okriljem EU ETS iz februarja in maja 2012
- letalski prevozniki, ki so začeli z leti v države EU in EEA v letu 2012, vendar uporabljajo zunanje izvajalce za vložitev svojih načrtov letenja in plačila letalskih pristojbin
- za predložitev novih ETS obrazcev so oproščeni tisti letalski prevozniki, ki so le-te že vložili, pa so kasneje spremenili svoje flote, saj se bodo postopki posodabljanja seznamov flot izvajali v drugi polovici leta 2012.

3 Ex ante projekcije možnih posledic vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo

Ob sprejetju predloga za vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo 20. decembra 2006 je Evropska komisija podala tudi oceno potencialnih vplivov na poslovanje letalskih prevoznikov, v kateri pa so bile po mnenju predstavnikov evropskih letalskih prevoznikov uporabljene predpostavke, ki ne odražajo dejanskih razmer na trgu. Posledično sta bili za nepristransko analizo vključitve letalskih prevoznikov v shemo EU ETS pooblaščenim svetovalni hiši Ernst & Young ter York Aviation, ki sta poleg ustreznosti predpostavk analizirali tudi vpliv na letalske prevoznike z vidika stroškov, njihovega prenosa ter dobičkonosnosti, hkrati pa ocenili tudi vpliv na potrošnike ter gospodarstvo samo.

V Tabeli 7 so predstavljene glavne hipoteze Evropske komisije skupaj z ugotovitvami Ernst & Young in York Aviation (2007, str. 11-21).

Tabela 7: Primerjava ustreznosti hipotez Evropske komisije o vključitvi letalskih prevoznikov v EU ETS shemo glede na ekonomsko teorijo in raziskavo Ernst & Young ter York Aviation

	Evropska komisija	Ernst & Young in York Aviation
hipoteza 1	letalski prevozniki bodo lahko dodatne stroške emisijskih kuponov večinoma oz v celoti prenesli na potrošnike	letalski prevozniki bodo nosili večino dodatnih stroškov, stopnja prenosa na potrošnike pa je odvisna od poslovnega modela družbe, izpostavljenost konkurenci ter položaju na trgu
hipoteza 2	vpliv prenosa stroškov ne bo bistveno vplival na raven potrošnje zaradi nizke cenovne elastičnosti povpraševanja	cenovna elastičnost povpraševanja po letalskem transportu je glede na opravljene raziskave drugih avtorjev zelo visoka
hipoteza 3	ker bo večina emisijskih kuponov razdeljenih brezplačno, bodo letalski prevozniki lahko dosegali nepričakovane dobičke	zaradi kombinacije liberaliziranega trga in visoke cenovne elastičnosti povpraševanja nepričakovani dobički niso mogoči

Vir: Ernst & Young & York Aviation, Impact Assessment of the EC proposal to include aviation in the ETS, 2007, str. 11-21.

Pri hipotezi 2 in 3 je potrebno poudariti, da je Evropska komisija izhajala iz stališča, da so karakteristike trga letalskega transporta primerljive s karakteristikami trga energentov, kar pa je zavajajoče, saj se značilnosti omenjenih trgov precej razlikujejo. Tako je trg energentov močno reguliran z zelo nizko cenovno elastičnostjo povpraševanja, v takih pogojih pa so nepričakovani zaslužki možni. Na drugi strani je trg letalskega transporta v veliki meri liberaliziran z visoko cenovno elastičnostjo povpraševanja, kar možnost nepričakovanih zaslužkov zmanjšuje.

3.1 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na letalske družbe

Vključitev v EU ETS shemo bo za letalske prevoznike prinesla marsikateri izziv, med katerimi je največji in za poslovanje prevoznikov najpomembnejši porast stroškov, ki poleg stroškov nakupa manjkajočih emisijskih kuponov zajema tudi razne administrativne stroške poročanja, spremljanja emisij, pridobitve licenc za trgovanje in podobno. Od odločitve posameznega prevoznika pa je nato odvisno, ali bo te stroške nosil sam oziroma jih bo poizkušal prenesti na končne potrošnike. Pri prenosu stroškov na končne potrošnike igrata zelo pomembno vlogo poslovni model ter cenovna elastičnost povpraševanja, sprejete odločitve pa se odražajo tudi v sami dobičkonosnosti poslovanja.

3.1.1. Dodatni stroški letalskih prevoznikov ob vključitvi v EU ETS shemo

Pri analizi vplivov vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na same letalske družbe je najpomembnejši vidik dodatnih stroškov ter možnosti njihovega prenosa na potrošnike. S Sklepom Komisije št. 2011/638/EU z dne 26. septembra 2011 je določeno število dodeljenih brezplačnih emisijskih kuponov za posamezne letalske prevoznike, z morebitnimi presežki oz primanjkljaji kuponov pa bo možno trgovati (nakup/prodaja, dražba), pri čemer je najvišje dodatne stroške pričakovati prav iz naslova pomanjkanja emisijskih kuponov glede na količino spuščenih emisij v ozračje.

Družbi Ernst & Young ter York Aviation (2007, str. 22-32) sta naredili oceno stroškov nakupa in dražbe emisijskih kuponov celotnega letalskega sektorja za obdobje 2011-2022, pri čemer sta upoštevali naslednje predpostavke:

- količino potrebnih emisijskih kuponov za celotno panogo letalskega transporta glede na projekcije rasti panoge → ob upoštevanju povprečja emisij panoge v obdobju 2004-2006, ocenjeni 5 % letni rasti letalskega prometa ter pripadajoči 4 % letni rasti emisij je bila količina izpustov do leta 2022 ocenjena na 1.511 MtCO₂, kar znaša skupaj 1,511 mio potrebnih emisijskih kuponov (1 tCO₂ = 1 emisijski kupon)
- pričakovane cene emisijskih kuponov za različna trgovalna obdobja (glej Tabelo 8)
- % emisijskih kuponov, s katerimi se bo trgovalo preko dražbe → 3 % do leta 2012 (načrtovano povprečje trgovanja z emisijskimi kuponi na dražbi v državah članicah v obdobju 2008-2012), 20 % v obdobju 2013-2017 in 40 % v obdobju 2018-2022 (% , ki so bili uporabljeni v oceni vplivov vstopa letalskih prevoznikov v EU ETS shemo, narejeni s strani Evropske komisije)

Tabela 8: Pričakovane cene emisijskih kuponov v različnih trgovalnih obdobjih

Obdobje	Najnižja cena	Najvišja cena
2011-2012	15 €/tCO ₂	30 €/tCO ₂
2013-2022	6 €/tCO ₂	30 €/tCO ₂

Vir: Ernst & Young & York Aviation, Impact Assessment of the EC proposal to include aviation in the ETS, 2007, str. 24-26.

V Tabeli 9 so predstavljeni ocenjeni skupni stroški emisijskih kuponov (nakup, dražba) letalske panoge v različnih trgovalnih obdobjih in v odvisnosti od pričakovanih cen emisijskih kuponov.

Tabela 9: Ocena stroškov emisijskih kuponov letalske panoge v obdobju 2011-2022

	6 €/tCO₂	15 €/tCO₂	30 €/tCO₂
2011 (3%)		245 mio €	491 mio €
2012 (3%)		1.153 mio €	2.306 mio €
2013-2018 (20%)	4.528 mio €		22.636 mio €
2018-2022 (40%)	7.952 mio €		39.764 €
skupaj – 6 in 15 €	13.878 mio €		
skupaj – 30 €			65.197 mio €

Vir: Ernst & Young & York Aviation, Impact Assessment of the EC proposal to include aviation in the ETS, 2007, str. 31.

Poleg stroškov nakupa emisijskih kuponov vstop v EU ETS shemo letalskim prevoznikom prinaša tudi dodatne administrativne stroške (Ernst & Young & York Aviation, 2007, str. 30):

- notranji stroški, kot posledica dodatnih zadolžitev zaposlenih, povezani z izračuni zgodovinskih in tekočih letnih emisij, vlaganjem zahtevkov pristojnim organom, letnim preverjanjem, pravno podporo itd.
- zunanji stroški preverjanja s strani pooblaščenih agencij
- stroški registracijskih pristojbin ter pravic za trgovanje

Višina administrativnih stroškov je odvisna tako od smernic Evropske komisije za poročanje, spremljanje in preverjanje emisij kot tudi od same velikosti letalskih družb. Glede na analizo naj bi administrativni stroški za velike družbe znašali 0,04 € na kupon, medtem ko bi bil za male družbe ta znesek dosti višji, in sicer do 2,33 € na kupon. Za letalske družbe, ki bodo morale kot posledico vstopa v EU ETS shemo prilagoditi svoja poročevalska orodja ter se seznaniti s trgovalnim sistemom, pa se ti stroški v prvem letu lahko celo podvojijo/potrojijo.

3.1.2 Prenos dodatnih stroškov na potrošnika in cenovna elastičnost povpraševanja po storitvah letalskega transporta

V okviru povišanja stroškov letalskih prevoznikov zaradi emisijskih kuponov je potrebno omeniti še dva zelo pomembna in med seboj tesno povezana koncepta:

- koncept prenosa stroškov na potrošnike in
- koncept cenovne elastičnosti.

Po predpostavkah Evropske komisije bi letalskim prevoznikom uspelo večino dodatnih stroškov prenesti na potrošnike, vendar je to možno le v pogojih popolne konkurence, kjer

niti ponudnik niti potrošnik s svojim vedenjem nimata vpliva na tržno ceno. To pa za trg letalskega transporta ne velja, delež prenosa stroškov na potrošnike bo tako odvisen od poslovnega modela, izpostavljenosti konkurenci ter položaju na trgu. V Tabeli 10 so predstavljene ocenjene možnosti prenosa dodatnih stroškov na potrošnike v odvisnosti od poslovnega modela, pri čemer regionalni in čarterski poleti niso bili obravnavani posebej. Za ta dva poslovna modela je ocenjena možnost prenosa dodatnih stroškov na potrošnika nekje med 30 in 35 % (Ernst & Young & York Aviation, 2007, str. 5).

Pri samem prenosu dodatnih stroškov na potrošnike je izrednega pomena poznavanje cenovne elastičnosti povpraševanja, ki prikazuje razmerje med spremembo v ceni in spremembo v povpraševanju ter meri stopnjo potrošnikove občutljivosti na gibanje cen.

Tabela 10: Ocenjene možnosti prenosa dodatnih stroškov na potrošnike glede na poslovni model

Poslovni model	Možnost prenosa
vezani leti	v 2012 bo možen prenos do 35 % dodatnih stroškov na potrošnike, do leta 2022 pa se bo ta odstotek znižal na 29 % v letu 2022 predvsem na račun prezasedenih letališč in posledično zmanjšanje konkurence
nizkocenovni leti	možen prenos povprečno 30 % dodatnih stroškov na potrošnike skozi celotno obdobje, predvsem zaradi poslovnega modela, ki predvideva vzlete in pristanke na sekundarnih, manj zasedenih letališčih
tovorni promet	v 2012 bo možen prenos do 35 % dodatnih stroškov na potrošnike, do leta 2022 pa se bo ta odstotek znižal na 29 % v letu 2022 predvsem na račun prezasedenih letališč in posledično zmanjšanje konkurence

Vir: Ernst & Young & York Aviation, Impact Assessment of the EC proposal to include aviation in the ETS, 2007, str. 5.

Tabela 11: Cenovna elastičnost povpraševanja po storitvah letalskega transporta

Poslovni model	Cenovna elastičnost
vezani leti	med -1,5 in -0,8
nizkocenovni leti	-1,5
tovorni promet	med -0,8 in -1,6

Vir: Ernst & Young & York Aviation, Impact Assessment of the EC proposal to include aviation in the ETS, 2007, str. 6.

Kot je razvidno iz Tabele 11, je cenovna elastičnost povpraševanja po storitvah letalskega prometa visoka in negativna, kar pomeni, da se ob zvišanju cen vozovnic povpraševanje po

le-teh zniža. Tako bi se po ugotovitvah Ernst & Young in York Aviation v primeru zvišanja cen letalskih vozovnic za 10 % povpraševanje po le-teh znižalo za 8 – 16 %.

Tako se bo zaradi višjih cen letalskega transporta do leta 2022 povpraševanje po letalskem transportu znižalo za 2,6 – 12,9 mio potnikov oziroma 85.000 – 426.000 ton premoga, odvisno od višine cen emisijskih kuponov. V primeru dražbe emisijskih kuponov pa bodo izgube v povpraševanju še višje. Prav tako je pričakovati spremembe v strukturi povpraševanja po različnih vrstah storitev letalskega transporta (Davies & Armsworth, 2010, str. 7634-7638).

3.1.3 Dobičkonosnost letalskih prevoznikov

Dobičkonosnost podjetij je podvržena velikim vplivom, ki so posledica dogajanj tako v samem podjetju kot tudi na trgu. Če se osredotočimo samo na vstop letalskih prevoznikov v EU ETS shemo in pripadajoč porast v stroških letalskih prevoznikov, lahko po ocenah Ernst & Young in York Aviation (2007, str. 38-39) pričakujemo padec dobičkonosnosti:

- za nizkocenovne prevoznike ter tovorni letalski transport se predvideva padec dobičkonosnosti tako v primeru nižjih (6-15 €/tCO₂) kot tudi višjih (30 €/tCO₂) cen emisijskih kuponov, in sicer do nekje 4 %
- v primeru višjih cen emisijskih kuponov pa bo na udaru tudi dobičkonosnost letalskih prevoznikov, ki ponujajo vezane lete, in sicer naj bi se le-ta znižala za nekje do 2 %

Kljub negativnemu vplivu na dobičkonosnost kot posledica vstopa v EU ETS shemo, ki je še dodatno na udaru zaradi vse višjih cen goriva, bodo letalski prevozniki le-te lahko delno omilili preko morebitnih izboljšav produktivnosti in stroškovne učinkovitosti panoge v prihodnosti.

3.2 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na potrošnike

Evropski trg letalskega transporta je sestavljen iz zelo različnih poslovnih modelov, zaradi česar ponuja potrošnikom širok spekter storitev. Vstop letalskih prevoznikov v EU ETS shemo naj bi sicer na potrošnike vplival različno po posameznih segmentih trga, spremembe v razvoju konkurence na trgu ter oviranje rasti v posameznih sektorjih pa bi občutili predvsem v smislu omejene izbire storitev letalskega transporta (spekter destinacij, frekventnost poletov) in okrnjenega razvoja regionalnih letališč.

Najbolj na udaru bodo potniki nizkocenovnega razreda (Ernst & Young & York Aviation, 2007, str. 44), ki je sicer najhitreje rastoči trg v Evropski uniji, vendar pa je njegova nadaljnja rast pod vprašajem predvsem zaradi nižjih cen letalskih vozovnic, višje cenovne elastičnosti povpraševanja ter tendence po razvoju manj obiskanih destinacij. Posledice bodo vidne preko omejene ponudbe nizkocenovnega letalskega transporta ter zmanjšanja tako konkurenčne vloge nizkocenovnih letalskih prevoznikov kot tudi vloge nosilca

učinkovitosti na širšem trgu. Potencialna slabša izkoriščenost obstoječih linij pa bo vplivala na odlog oziroma ukinitvev razvoja novih. Rast nizkocenovnih letalskih prevoznikov je imela v preteklih letih zelo močno vlogo pri razvoju in širitvi regionalnih letališč, zato je upravičeno pričakovati tudi okrnjen razvoj na tem področju.

3.3 Vpliv vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na gospodarstvo

Trg letalskega transporta in njegovi vplivi na gospodarstvo so predmet obsežnih raziskav in študij, na kratko pa ga lahko opredelimo kot nepogrešljivega delodajalca in generatorja blaginje s posrednimi in neposrednimi učinki na evropsko gospodarstvo, ter pomembnega nosilca širše gospodarske dejavnosti preko povezav, ki jih zagotavlja tako znotraj Evropske unije kot širom po svetu.

Po raziskavi Ernst & Young ter York Aviation (2007, str. 46-53) in Angerja (2010, str. 100-105) bo vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo na gospodarstvu pustila posledice na različnih področjih, in sicer:

- brezposelnost in bruto dodana vrednost
- investicije in priliv tujega kapitala
- raven razvoja in povezanosti znotraj Evropske unije
- turizem in regionalni razvoj
- konkurenčnost

Tako bi letalski sektor ob nespremenjenih pogojih do leta 2022 nudil med 8.000 in 42.000 manj direktnih delovnih mest ter prispeval med 772 in 3.862 mio € manj bruto dodane vrednosti kot posledica dodatnih stroškov emisijskih kuponov.

Lizbonski gospodarski razvojni načrt za Evropsko unijo je zelo ambiciozen, in sicer postati najbolj konkurenčno in dinamično na znanju temelječe gospodarstvo. Za doseg tega cilja je ključnega pomena privlačnost tujim investitorjem, ki je pogojena predvsem z vzpostavljenimi povezavami tako znotraj Evropske unije kot ostalim svetom. Vendar pa bi pričakovano zmanjšanje rasti letalskega sektorja ob vključitvi v EU ETS shemo povzročilo upad letalskih povezav in s tem podpore tistim gospodarskim panogam, ki so za doseganje globalne konkurenčnosti močno odvisne od le-teh.

Poleg tega igra letalski transport preko omogočanja učinkovitih migracij in podpore mobilnosti prebivalstva ključno vlogo pri razvoju povezanosti znotraj Evropske unije, kar je še posebej pomembno za manj razvita gospodarstva Vzhodne in Južne Evrope kot tudi novih članic Evropske unije, poleg tega zagotavlja tudi osnovne socialne storitve v nekaterih obrobni območjih. Ta vloga pa bi bila zaradi visokih stroškov, ki jih prinaša vstop v EU ETS shemo, zlahka ogrožena.

Za turistične destinacije, predvsem države ob Mediteranu, ki so gospodarsko močno odvisne od turizma, obstaja nevarnost gospodarskega nazadovanja. To še posebej velja za območja, kjer so letalski prevozniki s ponudbo nizko cenovnih letov ustvarili na ceno močno občutljive trge, saj bo vključitev v EU ETS shemo najbolj prizadela prav panoge z visoko cenovno elastičnostjo povpraševanja.

Vključitev letalskih prevoznikov v EU ETS shemo bo pustila posledice tudi na sami konkurenčnosti evropskih ponudnikov letalskega transporta. Shema namreč predvideva vključenost tistih prevoznikov, katerih letala vzletajo in pristajajo na letališčih znotraj Evropske unije, kar bo le-te zaradi dodatnih stroškov vključitve postavilo v slabši konkurenčni položaj v primerjavi z ostalimi mednarodnimi letalskimi prevozniki. Ena od posledic takšnega izkrivljanja konkurence je veliko tveganje preusmeritve zračnega prometa izven evropskih letališč, kar bi pomenilo veliko škodo za evropski letalski sektor.

4 Računovodski vidik emisijskih kuponov

Že več desetletij znanstvene skupnosti, državni organi in druge skupine temeljito preučujejo okoljske, gospodarske in zdravstvene učinke toplogrednih plinov, med drugim tudi s področja računovodstva. Ob uvedbi trgovanja z emisijami so se tako začela postavljati vprašanja v zvezi z računovodenjem emisij toplogrednih plinov, saj so za učinkovito izvajanje zahtev Evropske komisije na tem področju potrebne pravočasne in ustrezne računovodske smernice in standardi. Žal pa so bili pretekli poskusi Odbora za finančno računovodske standarde (angl. *Financial Accounting Standards Board, ZDA*, v nadaljevanju *FASB*) in Mednarodnega odbora za računovodske standarde (angl. *International Accounting Standards Board, EU*, v nadaljevanju *IASB*) za zagotovitev ustreznih smernic na tem področju neuspešni (*Emerging issues and the need for global accounting standards, 2012*).

Nalogo za izdajo standardov je prvotno prevzela Mednarodna komisija za interpretacijo finančnih poročil (angl. *International Financial Reporting Interpretations Committee*, v nadaljevanju *IFRIC*) in decembra 2004 izdala interpretacijo *IFRIC 3 – pravice do emisij*, ki zagovarja pri računovodenju emisij ravnanje po standardih *MRS 20*, *MRS 37* in *MRS 38*. Zaradi pritiskov poslovne javnosti in evropske politike je bila interpretacija v enem letu od izdaje umaknjena s strani *IASB (Accounting for Emission Rights, 2012)*.

Po navedbah MacKenzieja (2008) naj bi bili razlogi za nasprotovanje in umik naslednji:

- prezapletenost standardov
- povzročanje nepravilnosti v okviru poročanja
- povzročanje spremenljivosti prihodkov

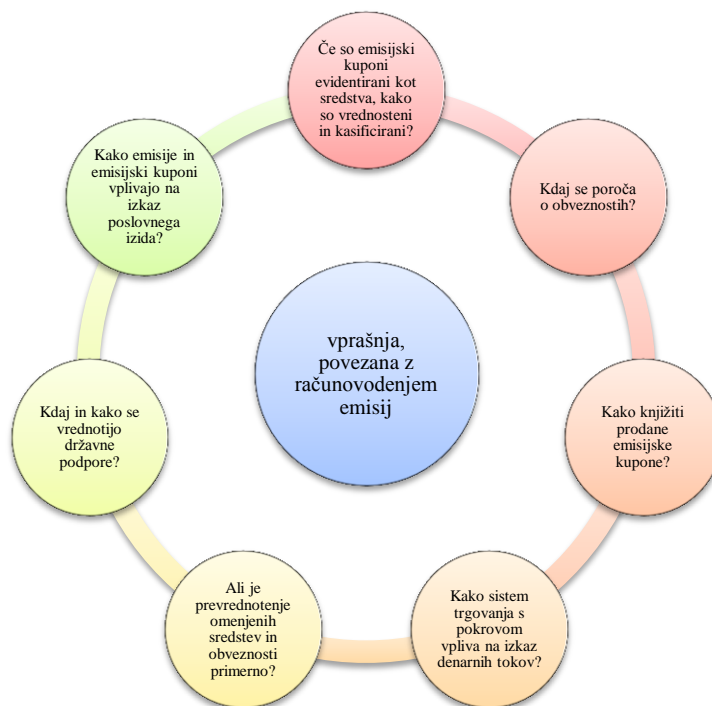
Do danes mednarodni standardi računovodenja emisij še niso bili sprejeti, kar povzročča tako računovodski stroki kot poslovni javnosti številne omejitve in dileme pri odločanju o ureditvi vodenja in poročanja računovodenja emisij.

4.1 Predstavitev dileme računovodenja emisij

Računovodska dilema na področju emisij izhaja iz najmanj treh dejstev (Čadež & Jenko, 2010, str. 34-56):

- predhodno neplačana dejavnost je postala strošek
- vlade so te stroške pomagale omiliti s subvencijami oziroma brezplačnim podeljevanjem emisijskih kuponov
- z emisijskimi dovoljenji je mogoče trgovati

Slika 5: Najpogostejša vprašanja v povezavi z dilemo knjiženja emisij



Vir: S. Čadež in K. Jenko, Računovodenje emisij toplogrednih plinov, 2010, str. 34-56.

Najpogostejša vprašanja v povezavi z dilemo knjiženja emisij, ki so predstavljene na Sliki 5, se nanašajo na časovno komponento priznavanja postavk, priznavanje in prevrednotenje v bilanci stanja, davčne posledice ter razkritja v računovodskih izkazih. Pri iskanju rešitev so se podjetja v preteklosti obračala na ameriške računovodske standarde, vendar pa po mnenju svetovalne družbe Deloitte (Accounting for Emission Rights, 2012) to ni zadovoljiva rešitev, saj imata ZDA in Evropska unija zaradi drugačnega pristopa pri regulaciji toplogrednih plinov različno trgovalno shemo, kar vpliva tudi na razlike v pristopu k računovodskemu obravnavanju emisijskih kuponov.

4.2. Različni pristopi računovodenja emisij

Razlike pri računovodenju emisij nastajajo tako na ravni podjetij kot tudi na nacionalni in kontinentalni ravni. Vendar pa se v splošnem po ugotovitvah Fornara et al (Emerging issues and the need for global accounting standards, 2012), Čadeža & Jenko (2010, str. 34-56) in drugih najpogosteje pojavljajo naslednji 3 modeli računovodenja emisij:

- prvi model, ki se drži navodil mednarodnih standardov IFRIC 3
- drugi model se zgleduje po navodilih ameriških standardov GAAP
- tretji model pa je prilagojena različica prvega in drugega modela

V Tabeli 12 so predstavljene glavne značilnosti vseh treh v praksi najpogosteje uporabljenih modelov za računovodenje emisij.

Tabela 12: Značilnosti v praksi najpogosteje uporabljenih modelov računovodenja emisij

Glavne značilnosti modelov računovodenja emisij

Glavne značilnosti modelov računovodenja emisij	
IFRIC 3	<ul style="list-style-type: none"> • emisijska dovoljena se pripoznajo med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi, saj gre za vir ozioma sredstvo, ki ga organizacija obvladuje kot rezultat preteklih dogodkov in od katerih se v prihodnosti pričakujejo koristi (pokritje obveznosti iz naslova emisij) • emisijska dovoljenja se pripoznajo po pošteni (tržni) vrednosti, razlika med pošteno vrednostjo in dejansko plačano vsoto pa se obravnava kot vladna subvencija in se pripozna kot odloženi prihodki oziroma rezervacije • podjetje mora odložene prihodke, ki so nastali kot posledica prejetih emisijskih kuponov s strani države, sistematično amortizirati v obdobju izpolnjevanja obveznosti • podjetje lahko po MRS 38 izbira med vrednotenjem emisijskih dovoljenj po modelu prevrednotenja (razlike se beležijo tako v postavki kapitala kot tudi izkazu poslovnega izida) oziroma po modelu nabavne vrednosti • obveznosti do države so običajno vrednotene po tržni vrednosti na koncu trgovalnega obdobja
GAAP	<ul style="list-style-type: none"> • emisijska dovoljenja se pripoznajo kot zaloge in se obravnavajo po nabavni vrednosti • ločeno se vrednostijo kupljeni (nakupna vrednost) in s strani države prejeti emisijski kuponi (vrednost = 0)
kombiniran način	<ul style="list-style-type: none"> • emisijska dovoljenja se evidentirajo med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi po nominalni vrednosti oziroma najpogosteje po vrednosti nič, odloženi prihodki so enaki pošteni vrednosti emisij in niso pripoznani

se nadaljuje

nadaljevanje

Glavne značilnosti modelov računovodenja emisij

kombiniran način (nad.)	<ul style="list-style-type: none"> • odhodki oziroma stroški iz naslova izpustov so obravnavani po knjigovodski vrednosti, pri tem pa se uporablja metoda tehtane povprečne cene ali FIFO • podjetja ločeno izkazuje obveznosti in sredstva iz naslova emisijskih kuponov, pri čemer se obveznosti prevrednotuje (pridobljeni kuponi se prevrednotujejo po metodi FIFO oz metodi tehtane povprečne cene, obveznosti zaradi prekoračenih emisij pa glede na tržno ceno na koncu poslovnega leta)
--------------------------------	---

Vir: S. Čadež in K. Jenko, *Računovodenje emisij toplogrednih plinov*, 2010, str. 34-56.

Kot je razvidno iz Tabele 12, so pristopi k računovodenju emisij dokaj različni, po navedbah Fornara et al (Emerging issues and the need for global accounting standards, 2012) pa se v evropskih podjetjih najpogosteje uporablja zadnja, kombinirana različica računovodske obravnave emisijskih kuponov. Kljub temu, da je uporaba obojih standardov dovoljena in odobrena s strani revizijskih hiš, se v praksi pojavljajo nekatere slabosti, ki so predstavljene v Tabeli 13. Prav te slabosti oziroma pomankljivosti pa so razlog za dileme in težave pri sprejemanju enotnih standardov računovodenja emisij.

Tabela 13: Prednosti in slabosti IFRIC 3 in GAAP standardov

	Prednosti	Slabosti
IFRIC 3	<ul style="list-style-type: none"> • interpretacija veljanih MRSP • kljub umiku jih revizijske hiše sprejemajo kot ustrezno računovodsko tehniko 	<ul style="list-style-type: none"> • pomisleki zaradi različne osnove za pripoznavo sredstev in obveznosti do virov sredstev ter njihovo vrednotenje (aktiva ≠ pasiva) • problematično, da se spremembe v okviru sredstev pripoznajo v kapitalu, spremembe na strani obveznosti do virov sredstev pa v izkazu poslovnega izida
GAAP	<ul style="list-style-type: none"> • vknjižbe niso potrebne, če podjetje ne kupuje in prodaja kuponov • dovoljena in v praksi pogosto uporabljena praksa računovodenja emisij 	<ul style="list-style-type: none"> • sistem računovodenja ne deluje v skladu s tržno usmerjenostjo sistema trgovanja s pokrovom

se nadaljuje

nadaljevanje

	Prednosti	Slabosti
GAAP		<ul style="list-style-type: none">• vprašanje, ali se status quo res ne spremeni, če se v realnosti prihodek iz naslova državne podelitve kuponov izravna z ustvarjenimi stroški emisij• ne upošteva realnosti nastajanja obveznosti zaradi izpusta emisij toplogrednih plinov, ki se giblje precej drugače od emisijskih kuponov, ki jih ima podjetje v lasti• problem nastane, ko podjetje začne kupovati in prodajati kupone, saj se subvencionirane kupone prične nadomeščati z novimi

Vir: S. Čadež in K. Jenko, *Računovodenje emisij toplogrednih plinov*, 2010, str. 34-56.

4.2.1 Računovodenje emisijskih kuponov skladno s Slovenskimi računovodskimi standardi

Za slovenska podjetja, ki uporabljajo računovodske usmeritve, skladne s Slovenskimi računovodskimi standardi (v nadaljevanju SRS), pride pri računovodenju emisij v poštev standard SRS 2 – Neopredmetena osnovna sredstva. Med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi se pripoznajo tako s strani države pridobljeni brezplačni emisijski kuponi kot tudi naknadno kupljeni emisijski kuponi.

Skladno s pojasnilom 1 k SRS 2 (Slovenski inštitut za revizijo, 2006) podjetje brezplačno dodeljene emisijske kupone, ki jih prejme na podlagi Zakona o varstvu okolja, med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi pripozna v vrednosti 1 € ter za prejete emisijske kupone izkaže v skladu s SRS 10.8 odložene prihodke v zvezi z državnimi podporami (ponazoritev 1.a. v Tabeli 14). Prevrednotenje kuponov na večjo pošteno vrednost ni možno, saj v Sloveniji ni delujočega trga za emisijske kupone.

V primeru nakupa emisijskih kuponov zaradi izpolnitve obveznosti do države za predajo emisijskih kuponov po Zakonu o varstvu okolja, podjetje le-te pripozna po nabavni vrednosti med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi, hkrati pa v enakem znesku pripozna obveznosti do dobaviteljev (ponazoritev 1.b. v Tabeli 14). Ob koncu leta se nato preveri nadomestljiva vrednost emisijskih kuponov in se jo prevrednosti zaradi oslabitve, če je

nižja od njihove knjigovodske vrednosti. Če pa podjetje kupi emisijske kupone z namenom nadaljnje prodaje, pa se le-ti med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi izkazujejo zgolj formalno, po vsebini pa gre za naložbeno premoženje in se vrednotijo po nabavni vrednosti. Dobički ali izgube pri prodaji teh emisijskih kuponov se pripoznajo med finančnimi prihodki oziroma odhodki (Slovenski inštitut za revizijo, 2006).

Tabela 14: Ponazoritev knjiženj emisijskih kuponov po SRS 2

Vsebina	Konto	V breme	V dobro
1.a. Brezplačna pridobitev emisijskih kuponov			
• emisijski kuponi	005	x	
• prejete državne podpore	966		x
1.b. Nakup manjkajočih emisijskih kuponov			
• emisijski kuponi	007	x	
• obveznosti do dobaviteljev	220		x
2. Vrednost proizvedenih emisij na koncu poslovnega leta			
• drugi stroški	481	x	
• obveznosti do države za predajo emisijskih kuponov	266		x
• prejete državne podpore	966	x	
• poslovni prihodki	768		x
3. Izročitev emisijskih kuponov državi			
• obveznost do države za predajo emisijskih kuponov	266	x	
• emisijski kuponi	005		x

Vir: Slovenski inštitut za revizijo, 2006

Kot navedeno v Pojasnilu 1 k SRS 2 morajo letalski prevozniki ob koncu poslovnega leta za vrednost proizvedenih emisij v tekočem letu oblikovati obveznost do države za predajo emisijskih kuponov v vrednosti po 1 € za emisijski kupon ter pripoznati poslovne odhodke v enaki višini. Hkrati se zmanjša odložene prihodke iz naslova državnih podpor in pripozna poslovne prihodke v višini 1 € za kupon (ponazoritev 2 v Tabeli 14). Obveznost do države za predajo emisijskih kuponov ob koncu leta podjetje poravna z izročitvijo kuponov (ponazoritev 3 v Tabeli 14).

Če podjetje na koncu poslovnega leta nima dovolj emisijskih kuponov za poravnavo obveznosti do države za predajo emisijskih kuponov, mora dodatno vračunati poslovne odhodke v višini poštene vrednosti emisijskih kuponov na koncu poslovnega leta, in pripoznati vnaprej vračunane stroške oziroma odhodke (Slovenski inštitut za revizijo, 2006).

V primeru presežka emisijskih kuponov glede na ustvarjene emisije in posledično obveznosti do države za predajo emisijski kuponov, si podjetje pripozna poslovne prihodke v višini čistega zneska prodanih emisijskih kuponov (Slovenski inštitut za revizijo, 2006).

Pomemben vidik računovodenja emisijskih kuponov so tudi njihova razkritja v letnem poročilu, ki morajo vsebovati naslednje dogodke, povezane z emisijami:

- število pridobljenih emisijskih kuponov (tako brezplačno pridobljene s strani države kot tudi kupljene za nadaljnjo prodajo)
- število odtujenih emisijskih kuponov (tako predane državi kot prodane)
- stanje emisijskih kuponov na dan poročanja
- vrednost, ki najbolje odraža pošteno vrednost emisijskih kuponov na dan poročanja

4.3 Vpliv različnih pristopov računovodenja emisij na računovodske izkaze

Zaradi različnih metod oziroma pristopov pripoznanja ter nadaljnjega računovodenja emisij so tudi vplivi na računovodske izkaze različni. Kot ugotavlja Fornaro et al. (2009) podjetja, ki računovodijo po ameriških standardih GAAP, ob koncu poslovnega leta iz naslova emisijskih kuponov ne izkazujejo niti dobičkov niti izgub, medtem ko mora podjetja zaradi neujemanja pripoznavanja sredstev (knjigovodska vrednost) in obveznosti iz njihovega naslova (tržna cena) ob upoštevanju standarda IFRIC 3 pripoznati izgubo. V primeru računovodenja emisijskih kuponov po SRS 2 je po navedbah Čadež in Jenko (2010) vpliv na računovodske izkaze enak kot pri uporabi GAAP.

5 Analiza vpliva vključitve v EU ETS shemo na poslovanje Adria Airways d.d.

Adria Airways d.d. je vodilni slovenski letalski prevoznik, ki ponuja svoje storitve v čarterskem in rednem prometu. Tako kot večina ostalih evropskih letalskih prevoznikov, je tudi Adria Airways d.d. s 1.1.2012 postala vključena v emisijsko trgovalno shemo Evropske unije z namenom zmanjšati količino izpustov v ozračje in prispevati k bolj čisti in lepši prihodnosti.

5.1 Predstavitev družbe Adria Airways d.d.

Slovenski letalski prevoznik Adria Airways ima bogate petdesetletne izkušnje v čarterskem in rednem prometu. Zgodovina Adria Airways sega v leto 1961, ko je bila ustanovljena kot čartersko podjetje. V osemdesetih letih je pričela opravljati lete na rednih progah in postala članica Mednarodnega združenja letalskih prevoznikov IATA (angl. The International Air Transport Association).

Danes predstavljajo večino njenega prometa redni poleti. Adria Airways povezuje Ljubljano s številnimi evropskimi mesti in omogoča zelo dobre povezave v

jugovzhodno Evropo. Na teden opravi več kot 170 rednih poletov iz Ljubljane v Amsterdam, Barcelono, Beograd, Bruselj, Carigrad, na Dunaj, v Kopenhagen, Frankfurt, London, Manchester, Moskvo, Muenchen, Podgorico, Prištino, Sarajevo, Skopje, Tirano, in v Zürich. Redni poleti med Prištino in nekaterimi nemškimi mesti (Frankfurt, Muenchen) so v Adrijinem voznem redu že od decembra 2010, od 28. januarja 2012 pa letala dvakrat tedensko Prištino povezujejo še z italijansko Verono.

Čarterske lete opravlja večinoma sezonsko, najpogosteje na počitniške destinacije v Sredozemlju. Adria Airways celo leto s čarterskimi poleti v Sharm el Sheikh in v Hurgado povezuje Slovenijo z Egiptom.

Sedež družbe je na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana. Predstavništva družbe so v Ljubljani, na Letališču Jožeta Pučnika Ljubljana, v Bruslju, Frankfurtu, Moskvi, Zagrebu in v Zürichu, njena prodajna mesta pa v skoraj vseh evropskih državah.

Adria Airways je avgusta 2004 med prvimi letalskimi družbami v svetu prejela tudi varnostni certifikat IOSA (angl. IATA Operational Safety Audit) Registration, ki določa organiziranost družbe, operativne procedure ter varnost letenja in varovanje družbe.

Družba je v večinski lasti države, za lastniško strukturo na 31.12.2011 glej Tabelo 15.

Tabela 15: Lastniška struktura družbe Adria Airways d.d.

Delničar	% lastništva
Republika Slovenija	69,87
NLB d.d.	19,63
Abanka d.d.	4,74
PDP, d.d.	2,08
Hypo Bank d.d.	1,81
Unicredit banka Slovenija d.d.	1,76
Mali delničarji	0,11
Skupaj	100,00

Vir: Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways d.d., 2011, str. 15.

Adria Airways je ekološko ozaveščena družba, ki aktivno deluje v smeri stalnega zmanjševanja porabe goriva, emisije plinov in znižanja hrupa. Temu primerna je tudi flota družbe, ki je skladna z okoljskimi in drugimi zahtevami ICAO (angl. International Civil Aviation Organization). Družba pa je dejavna tudi na področju donatorskega in sponzorskega udejstvovanja, s čimer pomaga različnim skupinam, institucijam in posameznikom v okviru skupnih vrednot, pripomore pa tudi k razvoju na lokalnem in nacionalnem nivoju.

5.1.1 Zgodovina družbe Adria Airways d.d.

Zgodovina družbe Adria Airways sega v leto 1961, ko je bila ustanovljena čarterska letalska družba Adria Aviopromet. V svoji več kot 50-letni zgodovini je družbi uspel preboj med ene najzanesljivejših čarterskih prevoznikov v Evropi, vendar pa je kasneje ta položaj zaradi dogodkov po neodvisnosti Republike Slovenije izgubila in se osredotočila predvsem na redne proge. Danes je družba največji letalski prevoznik v Sloveniji, v lasti oziroma najemu pa ima 16 letal. Glavni mejniki v zgodovini družbe so predstavljeni v Tabeli 16.

Tabela 16: Zgodovina družbe Adria Airways d.d.

Leto	Pomembnejši dogodki družbe
1961	Ustanovljena čarterska letalska družba Adria Aviopromet z letali DC6, konec šestdesetih let nakup letal DC 9
1970+	Adria je eden najzanesljivejših čarterskih prevoznikov v Evropi
1980+	Domači redni poleti znotraj Jugoslavije, začetek mednarodnih rednih prog, Adria postane članica IATA. Flota: letala DC 9, MD 80, Dash 7
1989	Nakup prvih letal tipa Airbus A 320
1991	25. junij, Republika Slovenija razglasi neodvisnost, Adria je iz političnih razlogov prizemljena za tri mesece
1992	Konec januarja ponovno vzpostavi operacijo na bistveno zmanjšanem trgu. Struktura poslovanja se bistveno spremeni: poudarek se s čarterskih prog seli na redne proge
1995	Pričetek sodelovanja z Lufthanso, vključevanje v evropske integracijske procese
1996	Finančna konsolidacija podjetja
1998	Nakup treh novih letal tipa Canadair Regional Jet 200
2000	Nakup četrtega letala CRJ 200. Osredotočeni na opravljanje regionalnih rednih poletov predvsem po Evropi, stalno dodajanje novih frekvenc in destinacij. Krepitev sodelovanja z evropskimi letalskimi prevozniki, še posebej z Lufthanso
2002	Adria izbrana kot prvi pooblaščen Bombardier vzdrževalni center za letala CRJ
2004	Priključitev k zvezi Star Alliance kot regionalna članica
2005	Nakup petega letala CRJ 200. Adria Airways izgradi novi hangar in razširi vzdrževalna dela na družino letal A320
2006	Novembra 2006 je Adria Airways uvede elektronsko vozovnico
2007	Nakup dveh letal Canadair Regional Jet CRJ900
2008	Nakup letala Canadair Regional Jet CRJ900NextGen
2009	Nakup letala Canadair Regional Jet CRJ900NextGen

se nadaljuje

nadaljevanje

Leto	Pomembnejši dogodki družbe
2010	Adria Airways postane polnopravna članica združenja Star Alliance Floti se pridružita letali Airbus A319
2011	50 let delovanja, floti se pridružita 2 letali Airbus A320, dogovor o finančnem in poslovnem prestrukturiranju družbe, dokapitalizacija, dvotirni sistem upravljanja družbe
2012	S 1.januarjem vključitev v evropsko emisijsko trgovalno shemo

Vir: Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways d.d., 2011, str. 18-19.

5.1.2 Predstavitev poslovanja družbe Adria Airways d.d. v številkah za obdobje 2007 - 2011

Družba Adria Airways d.d. je v javnosti zelo pogosto omenjena skupaj s pojmi kot so visoke izgube, prezadolženost, potreba po dokapitalizaciji, neustrezno vodstvo in druge, zato sem pred analizo vstopa v evropsko emisijsko trgovalno shemo naredila še kratek pregled finančnega položaja družbe ter na podlagi revidiranih poročil za obdobje 2007-2011 identificirala pomembnejše dejavnike na uspešnost poslovanja družbe.

Za letalsko industrijo v splošnem velja pri oceni uspešnosti podjetja upoštevati naslednje dejavnike uspešnosti (Adria Airways d.d., 2011, str. 29):

- zmožnost učinkovitega poslovanja z minimalnimi stroški,
- zmožnost doseganja ekonomije obsega, pri čemer je ključnega pomena možnost širitve osnovne dejavnosti letalskega prevoza potnikov,
- možnost letenja z večjimi letali z nižjimi stroški na sedež,
- zmožnost zaposlitve flote v nizki (zimski) sezoni in s tem izboljšanje izrabe presežnih kapacitet,
- dostop do distribucijskih kanalov in zmožnost sledenja trendom – spletna prodaja, prodaja preko mobilnih naprav, socialna omrežja.

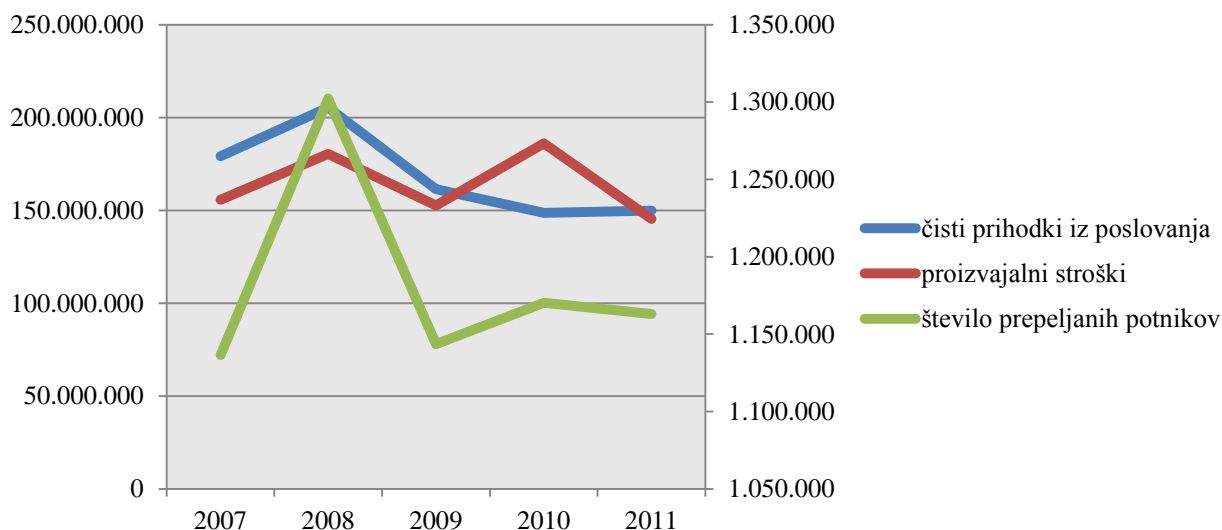
Glavna dejavnost družbe je, po standardni klasifikaciji dejavnosti, *51.100 Potniški zračni promet*, kar pomeni, da družba večino svojih prihodkov ustvari iz naslova nudenja storitev letalskega potniškega transporta. Ostali segmenti delovanja družbe pa so poleg rednega transporta potnikov še:

- redni transport tovora
- izredni transport potnikov (čarter)
- vzdrževanje letal za tretje osebe
- dajanje letal v najem
- drugo

Na Sliki 6 je prikaz gibanja čistih prihodkov iz poslovanja, proizvodjalnih stroškov in števila prepeljanih potnikov v obdobju 2007-2011. Najbolj opazni so naslednji dogodki:

- konstantno upadanje čistih prihodkov iz poslovanja v preučevanem obdobju
- visoka rast vseh treh preučevanih kategorij v letu 2008
- vedno nižji razkorak (kosmati poslovni izid) med čistimi prihodki iz poslovanja ter proizvodjalnimi stroški, v letu 2010 celo presežek proizvodjalnih stroškov nad čistimi prihodki iz poslovanja

Slika 6: Primerjava gibanja čistih prihodkov, proizvodjalnih stroškov in števila prepeljanih potnikov



Vir: Prirejeno po Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways, 2011.

Padanje čistih prihodkov iz poslovanja je glede na trend skladno z upadanjem števila prepeljanih potnikov. Veliko odstopanje od trenda je, tako na prihodkovni kot stroškovni strani, opazno v letu 2008. Na prihodkovni strani je povečanje predvsem posledica večjega števila prodanih kart ter višjimi cenami kart. Za analizo gibanja stroškovne strani, pa je najprej potrebna opredelitev kategorije stroškov, ki jih v družbi Adria Airways d.d. poimenujejo kar proizvodjalni stroški. Le-ti vsebujejo stroške letaliških storitev, navigacije, stroške goriva, vzdrževanja in najema letal, oskrbe potnikov in druge storitve, materialne stroške dela letalskega osebja in podpornih funkcij letenja, amortizacijo letal in nadomestnih delov. Leto 2008 je v letalski panogi zaznamovano z največjo kerozinsko cenovno krizo v zgodovini letalstva (cenovna kriza je razvidna tudi iz Slike 7: Gibanje cen nafte in letalskega goriva v obdobju 2007-2011), ki je dosegla vrh prav v višku letalske sezone, družbi Adria Airways d.d. pa povzročila za 11,2 mio € več stroškov goriva od planiranih.

Že omenjeno nižanje kosmatega poslovnega izida v celotnem preučevanem obdobju je posledica rasti cen letalskega goriva, katere gibanje je prikazano na Sliki 7 spodaj. Poleg višjih cen goriva v letu 2010 so na nižanje kosmatega poslovnega izida vplivali tudi višji stroški vzdrževanja letal zaradi prenosa dejavnosti na novo ustanovljeno družbo Adria Airways Tehnika d.d., višji stroški rezervacijskega sistema ter višje zavarovalne premije za letala in potnike. V letu 2010 so proizvodjalni stroški presegli čiste prihodke iz

poslovanja za 37,3 mio €, kar je posledica 37,8 mio € visokih prevrednotovalnih poslovnih odhodkov iz naslova slabitve vrednosti letal A320 in CRJ.

Slika 7: Gibanje cen nafte in letalskega goriva v obdobju 2007-2011



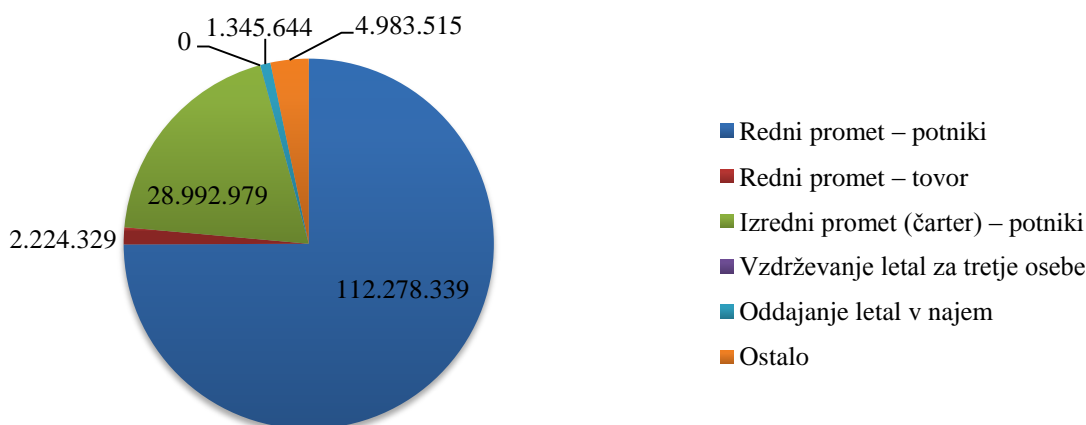
Vir: Jet Fuel Monthly Price – US Dollars per Gallon, 2012.

Stroški goriva so bili tudi v letu 2011 eden najbolj negativnih elementov poslovanja, saj so se le-ti v primerjavi z letom 2010 povečali za kar 24 %.

Za omilitev negativnega vpliva rasti cen goriva v družbi izvajajo več ukrepov:

- uporaba izvedenih finančnih instrumentov za nakup goriva
- uvedba bolj intenzivnega izvajanja programa za zmanjševanje porabe goriva
- uvedba dodatne takse – 'fuel surcharge'

Slika 8: Struktura čistih prihodkov od prodaje družbe Adria Airways d.d. za leto 2011 (v €)



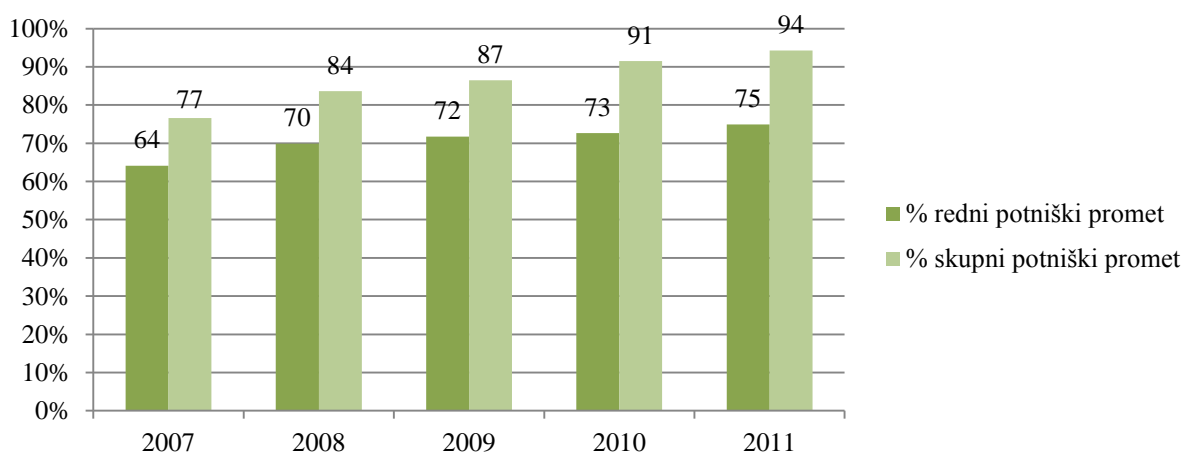
Vir: Prirejeno po Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways, 2011.

Na Sliki 8 je predstavljena struktura prihodkov družbe za poslovno leto 2011, v kateri je kar 75 % vseh prihodkov doseženih iz naslova rednega potniškega prometa, medtem ko znaša delež vsega potniškega prometa (redni in izredni - čarterski promet) v prihodkih družbe 94 %.

Glede na dejstvo, da družba večino prihodkov ustvari iz naslova potniškega prometa, sem podrobneje analizirala to kategorijo. Ugotovila sem, da se delež prihodkov iz naslova potniškega prometa v skupnih prihodkih družbe iz leta v leto povišuje, kar velja tako za redni kot izredni potniški promet. Gibanje je bolj podrobno predstavljeno na Sliki 9, iz katere je razvidno naslednje:

- redni potniški promet je iz začetnih 64 % vseh prihodkov od prodaje v letu 2007 zrasel na 75 % vseh prihodkov od prodaje v letu 2011
- skupni potniški promet je iz začetnih 77 % vseh prihodkov od prodaje v letu 2007 zrasel na 94 % vseh prihodkov od prodaje v letu 2011
- iz gibanja % lahko sklepamo, da delež prihodkov izrednih oziroma čarterskih poletov raste hitreje in predstavlja vedno pomembnejši člen v strukturi prihodkov od prodaje

Slika 9: Gibanje deleža prihodkov potniškega prometa v strukturi prihodkov v obdobju 2007-2011 (v %)



Vir: Prirejeno po Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways, 2011.

Finančno analizo družbe sem zaključila s pregledom pomembnejših kazalnikov plačilne sposobnosti in stanja financiranja. Kazalniki plačilne sposobnosti so najosnovnejši pogoj uspešnosti poslovanja podjetja. Pomembno je, da ima podjetje primerno sestavo gibljivih sredstev, saj lahko s primerno dinamiko le-teh v denarno obliko pravočasno poravnava svoje obveznosti. Kazalniki stanja financiranja pa so usmerjeni bolj v analizo financiranja podjetja in so pomembni predvsem pri dolgoročnih odločitvah politike financiranja podjetja ter za zunanje uporabnike. Izračun kazalnikov stanja financiranja in plačilne sposobnosti so predstavljeni v Tabeli 17.

Tabela 17: Pregled pomembnejših kazalnikov

	2007	2008	2009	2010	2011
Kazalniki stanja financiranja					
Stopnja lastniškosti financiranja	25,23	20,46	18,96	-36,20	23,32
Stopnja dolgoročnosti financiranja	76,85	69,32	64,94	35,53	66,81
Kazalniki plačilne sposobnosti					
Koeficient neposredne pokritosti kratkoročnih obveznosti	0,03	0,15	0,02	0,01	0,02
Koeficient pospešene pokritosti kratkoročnih obveznosti	0,70	0,43	0,38	0,26	0,81
Koeficient kratkoročne pokritosti kratkoročnih obveznosti	0,83	0,59	0,51	0,30	0,88

Vir: Prirejeno po Adria Airways d.d., Letno poročilo družbe Adria Airways d.d., 2007; 2008; 2009; 2010; 2011.

Kapital je najbolj kvalitetna oblika financiranja podjetja, saj gre za trajen vložek lastnikov v podjetje. Kazalniki stopnje lastniškosti financiranja nam pokažejo, v kakšnem razmerju se podjetje financira z lastnim oziroma tujim kapitalom. Pri Adria Airways je delež kapitala v vseh obveznostih do virov sredstev dokaj nizek skozi celotno preučevano obdobje, podjetje se le nekje med 18-25 % financira z lastnim kapitalom, ostalo pa predstavljajo predvsem dolgoročne finančne obveznosti (to nam pokaže tudi stopnja dolgoročnosti financiranja), sledijo jim kratkoročne. Le-te na 31.12.2011 skupaj znašajo 45 mio EUR, so se pa v primerjavi s koncem leta 2010 močno znižale na račun dokapitalizacije v višini 19,7 mio EUR.

Kazalnik neposredne pokritosti kratkoročnih sredstev kaže sposobnost podjetja poravnati svoje kratkoročne dolgove, zaželjena je vrednost kazalnika višja od 1. Koeficient pospešene pokritosti kratkoročnih obveznosti meri pokritost kratkoročnih obveznosti z likvidnimi sredstvi in kratkoročnimi terjatvami. Zopet so zaželjene vrednosti kazalnika nad 1, kar pomeni, da bo podjetje svoje kratkoročne obveznosti uspelo plačati z likvidnimi sredstvi in pričakovanimi prilivi iz naslova kratkoročnih terjatev. Koeficient kratkoročne pokritosti kratkoročnih obveznosti kaže sposobnost podjetja poravnati svoje kratkoročne dolgove s celotnimi kratkoročnimi sredstvi. Tako kot pri zgornjih dveh so tudi tukaj vrednosti nad 1 pokazatelj, da je podjetje tega sposobno in obratno.

Iz dobljenih vrednosti pri izračunu vseh treh kazalnikov plačilne sposobnosti podjetja, ki so prikazane v Tabeli 15, je možno izraziti dvom o sposobnosti družbe Adria Airways d.d. poravnati svoje kratkoročne obveznosti tako z obstoječimi likvidnostnimi sredstvi in pričakovanimi prilivi kot tudi s kratkoročnimi sredstvi v celoti. To pa lahko vodi v najem novih posojil oziroma drugih oblik dolžniškega kapitala, s čimer bi se posledično poslabšali tudi kazalniki stanja financiranja, ki so prikazani v zgornjem delu Tabele 15.

5.2 Posledice EU ETS sheme na poslovanje družbe Adria Airways d.d.

Glavni namen magistrske naloge je analiza vpliva vstopa v evropsko trgovalno shemo z emisijami na slovenskega letalskega prevoznika Adria Airways d.d.. Potrebne informacije in podatke sem pridobila preko letnih poročil in drugih objav na spletu, obrnila pa sem se tudi na oddelek za stike z javnostmi družbe Adria Airways d.d., ki so mi bili pripravljeni pomagati in me povezali z g. Mihcem Kuzmanom, zaposlenim s področja učinkovitosti porabe goriv in EU ETS področja v družbi. Z gospodom Kuzmanom sem opravila intervju (vprašanja so priložena v Prilogi 1), vprašanja pa so pokrivala naslednja področja:

- postopek dodelitve brezplačnih emisijskih kuponov
- proces nadzora nad emisijami v družbi
- pričakovana količina izpustov v ozračje
- pokritost izpustov v ozračje z dodeljenimi emisijskimi kuponi in morebitni dodatni stroški, povezani z nakupom manjkajočih kuponov
- vpliv vstopa v trgovalno shemo na stroške in samo poslovanje družbe
- prenos dodatnih stroškov na potnike
- načrti za zmanjšanje izpustov v ozračje

Postopek vključitve v evropsko trgovalno shemo z emisijami, predstavljen v 2. poglavju, določa, da mora letalski prevoznik v skladu z Direktivo 2003/87/ES kot osnovo za pridobitev brezplačnih emisijskih kuponov predložiti notranji proces za nadzor izpustov emisij v ozračje odgovornemu organu za nadzor nad emisijami do 31.8.2009. Adria Airways d.d. je tako imenovani 'monitoring plan' do tega datuma predala Agenciji RS za okolje (v nadaljevanju ARSO) z navedenimi podrobnostmi o tem, kako bodo v družbi spremljali izpuste CO₂. Do konca leta 2009 je ARSO ta plan odobril. Družba je v letu 2010 glede na odobren plan spremljala izpuste ter te količine v obliki tako imenovanega 'tonne-kilometre report', ki mora biti overjen s strani pooblaščenega overitelja, poslala ARSO-u. Glede na to poročilo je družba februarja 2012 dobila odločbo s strani ARSO o dodelitvi brezplačnih emisijskih kuponov, katerih količine za družbo Adria Airways d.d. so prikazane v Tabeli 18.

Čeprav politika Evropske unije pravi, da naj bi se število brezplačnih emisijskih kuponov zmanjšalo vsako leto do leta 2020, pa je iz Tabele 16 razvidno, da je število fiksno in že vnaprej določeno. To število emisijskih kuponov je bilo določeno na podlagi faktorja za dodelitev brezplačnih kuponov, katerega vrednost je bila izračunana na podlagi poročanih podatkov vseh vključenih letalskih družb za leto 2010, njihova količina pa zadostuje za pokritje 80% povprečja izpustov za obdobje 2004-2006. Po Sklepu komisije št. 2011/638/EU se družbam za prvo obdobje, torej leto 2012, dodeli 0,000679 kupona na tonski kilometer (produkt preletene razdalje v km in prepeljane uporabne mase v tonah) iz leta 2010, za obdobje 2013-2020 pa 0,0006421. Kuponi se dodelijo na račun vsako leto do konca februarja za tekoče leto, s tem da se lahko med leti znotraj posamezne faze tako prenašajo kot tudi izposojajo.

Tabela 18: Prikaz dodeljenih emisijskih kuponov družbi Adria Airways d.d.

Ime operaterja	Ident.št. CRCO	Podelitev kuponov za leto 2012	Podelitev kuponov za obdobje 2013-2010 (na leto)	Skupno število podeljenih emisijskih kuponov v obdobju 2013-2020
Adria Airways d.d.	129	82.534	77.062	616.496

Vir: interni vir v družbi Adria Airways d.d.

Sam proces nadzora nad emisijami v družbi Adria Airways d.d. poteka vzporedno z nadzorom porabe letalskega goriva, saj so emisije neposredno vezane na gorivo. Obstaja pa še nadzor nad poročanjem družbe o emisijah, ki ga za družbo opravlja pooblaščen agencija Bureau Veritas. Preverjanje poteka po pripravi poročila s strani družbe Adria Airways pred oddajo le-tega ARSO-u (v mesecu februarju oziroma marcu).

Po navedbah Morella (2007, str. 8-21) ter Ahmana, Zetterberga & Egenhoferja (2006, str. 2-9) obstajajo v literaturi tri možne metode dodelitve emisijskih kuponov podjetjem, vključenim v shemo, njihovo izvajanje v praksi je prikazano v Tabeli 19:

- brezplačna alokacija
- dodelitev na podlagi benchmarka
- dražba

Opravljenе raziskave kažejo, da naj bi stroške nakupa kuponov najbolj občutile letalske družbe, ki operirajo s starejšimi letali in imajo krajše destinacije, ker te ustvarijo relativno več emisij. Dodaten faktor predstavlja zasedenost komercialnih poletov, predvsem v glavni sezoni. Letalske družbe z večjo zasedenostjo poletov, bodo deležne večjega števila podeljenih emisijskih kuponov in s tem posledično dosegale večjo konkurenčno prednost na trgu.

Tabela 19: Metode dodelitve emisijskih kuponov in njihova uporaba v praksi

Metoda	Uporaba v praksi
Brezplačna alokacija	Število kuponov se dodeli na podlagi preteklih emisij. Na ta način so dobile brezplačne kupone vse družbe razen novoustanovljenih in hitro rastočih.
Brezplačna alokacija na podlagi benchmarka	Faktor za brezplačno alokacijo je bil določen glede na benchmark, ki ga je izvedla komisija (Sklepu komisije št. 2011/638/EU), in sicer za leto 2012 0,000679 kupona na tonski kilometer, za obdobje 2013-2020 pa 0,0006421.
Dražba oziroma prodaja kuponov	15 % kuponov ostane državam, ki jih prodajo na organiziranih avkcijah, ta denar pa se naj bi porabil za okoljske namene

Vir: interni vir v družbi Adria Airways d.d.

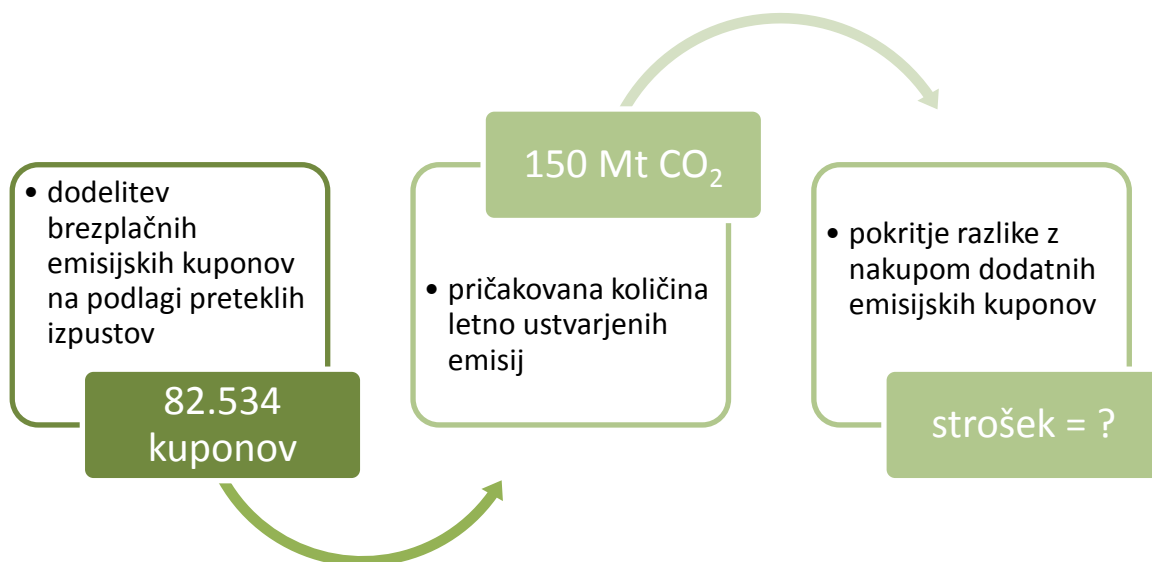
Po razgovoru z g. Kuzmanom predstavlja prav nakup manjkajočih kuponov največji strošek vstopa družbe Adria Airways v evropsko trgovalno shemo z emisijami. Flota družbe spada med sodobnejše in učinkovitejše v svetu in je v skladu z ICAO (Mednarodna organizacija civilnega letalstva) okoljskimi in drugimi zahtevami in glede emisij plinov in dima v okviru 70 % dovoljenih vrednosti, ki jih ICAO določa. Kljub temu so dodatni stroški odvisni predvsem od količine porabljenega goriva, katero se v družbi neprestano trudijo zmanjšati tudi zaradi vse višjih cen goriva na mnoge načine. V letu 2011 so izvedli dva projekta za zmanjševanje porabe goriva:

- nižja hitrost letenja, s čimer so privarčevali okoli 25 ton goriva na mesec
- ukinili so nepotrebno načrtovanje dodatnega goriva, kar jim je omogočil zmanjšati porabo goriva za okoli 70 ton v pol leta

Dodatno so uvedli še postopke bolj optimalnega polnjenja letal, izboljšave procedur in podobno. Poleg tega g. Kuzman kot skrbnik učinkovite porabe goriva mesečno spremlja specifično porabo goriva in jo primerja z lanskim letom z namenom ugotavljanja sprememb.

Kljub vsem aktivnostim pa je na področju optimizacije porabe goriva še veliko možnosti za napredovanje, zato so v družbi z začetkom leta 2012 pristopili k celovitemu upravljanju učinkovite porabe goriva, ki zajema projektno delo in uvedbo informacijskega sistema za nadzor nad temi projekti.

Slika 10: Prikaz pokritja emisij



Vir: interni vir v družbi Adria Airways d.d.

Po dobljenem podatku s strani g. Kuzmana ustvari družba Adria Airways d.d. na letni ravni približno 150.000 ton emisij CO₂ iz naslova porabljenega letalskega goriva. Ob upoštevanju količine dobljenih kuponov, ki za leto 2012 znaša 82.534 (glej Tabela 19) in pa dejstva, da en emisijski kupon zadostuje za pokritje ene tone izpustov CO₂ v ozračje,

lahko sklepamo, da bo družba v letu 2012 približno 55% emisij pokrila z brezplačno dodeljenimi kuponi, razliko pa bo morala kupiti na organiziranem trgu (Slika 10). Ker gre za manjšo družbo, Adria Airways na trgu ne trguje neposredno, ampak preko uradnih zastopnikov.

Glede na to, da je bilo v letu 2012 brezplačno razdeljenih 85 % emisijskih kuponov, sem g. Kuzmana vprašala, kako to, da je Adria Airways d.d. dobila le okoli 55 % potrebnih kuponov, in dobila naslednji odgovor: »Evropska komisija je vzela za referenco povprečne emisije letalskih družb v letih 2004-2006. Brezplačno so razdelili 85 % teh emisij. Od takrat letalstvo narašča cca 2 % letno. Teh 85 % emisij so razdeli družbam glede na njihove podatke o tonskih kilometrih v letu 2010. Glede na tip operacije, ki jo izvaja Adria (redni, čarter in adhoc leti), naše polnjenje letal ni vedno maksimalno (kot npr. nizkocenovniki), zato je tudi odstotek pridobljenih brezplačnih kuponov toliko nižji«. Poleg stroškov nakupa dodatnih emisijskih kuponov ima družba še precej drugih dodatnih stroškov, in sicer stroške notranje organizacije, izobraževanja, stroške zunanjih presojevalcev ter stroške prilagoditve sistemov. S 1.1.2012 so odprli tudi novo delovno mesto vodje učinkovitosti porabe goriv in EU ETS področja.

5.2.1 Prikaz računovodenja emisijskih kuponov na podlagi SRS

Na podlagi dobljenih podatkov o količini ustvarjenih emisij, trenutni in pričakovani ceni emisijskih kuponov in znanemu številu podeljenih emisijskih kuponov s strani države sem naredila oceno vpliva vstopa družbe Adria Airways d.d. v evropsko emisijsko shemo iz naslova nakupa manjkajočih emisijskih kuponov. Rezultati so prikazani v Tabeli 18 skupaj s primerom knjiženja po SRS.

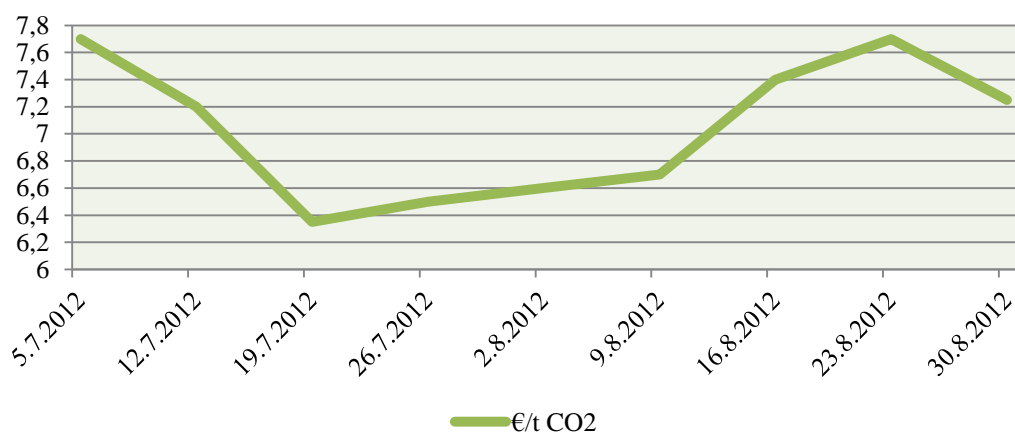
Izračunala sem vpliv na izkaz uspeha v odvisnosti od gibanja cen emisijskih kuponov na trgu, pri čemer sem pri prvem izračunu upoštevala ceno na dan 30.8.2012, ki znaša 7,25 €/emisijski kupon (Trading data: European Aviation Allowances, 2012). Pri drugem izračunu pa sem vpliv izračunala na podlagi priporočene cene s strani Evropske komisije, ki znaša 15 €/emisijski kupon, saj naj bi se v prihodnje cene gibale v tej smeri. Vendar pa so cene emisijskih kuponov podvržene tržnim nihanjem in se s časom spreminjajo.

Iz Tabele 20 je razvidno, da bi dodatni stroški družbe Adria Airways d.d. iz naslova nakupa manjkajočih emisijskih kuponov v letu 2012 znašali med 489 in 1.012 TEUR, odvisno od spremembe cen emisijskih kuponov. Pri tem je pomembno poudariti, da je izrednega pomena čas nakupa emisijskih kuponov, saj se cena na trgu iz dneva v dan spreminja, kot je razvidno tudi na Sliki 11. Pomembno pa je tudi dejstvo, da je višina stroškov 1.012 TEUR izračunana na podlagi priporočene cene s strani Evropske komisije, vendar pa je verjetnost, da se bo cena emisijskih kuponov dvignila na to raven že do konca leta 2012, majhna.

Tabela 20: Prikaz vpliva nakupa manjkajočih emisijskih kuponov v primeru različnih cen emisijskih kuponov skupaj s prikazom računovodenja emisij

	konto	7,25 €/kupon		15 €/kupon	
		breme	dobro	breme	dobro
Brezplačni emisijski kuponi					
Emisijski kuponi	005	82.534		82.534	
Prejete državne podpore (odloženi prihodki)	966		82.534		82.534
Nakup manjkajočih kuponov					
Emisijski kuponi - kupljeni	007	489.129		1.011.990	
Obveznost do dobaviteljev	220		489.129		1.011.990
Vrednost proizvedenih emisij na koncu poslovnega leta					
Obveznost do države za predajo kuponov	266		150.000		150.000
Poslovni odhodki	481	150.000		150.000	
Prejete državne podpore	966	82.534		82.534	
Poslovni prihodki	768		82.534		82.534
Emisijski kuponi - kupljeni	007		67.466		67.466
Emisijski kuponi	005	67.466		67.466	
Emisijski kuponi - kupljeni	007		421.663		944.524
Poslovni odhodki	481	421.663		944.524	
Izračitek emisijskih kuponov državi					
Obveznost do države za predajo kuponov	266	150.000		150.000	
Dodeljeni emisijski kuponi	005		150.000		150.000
Vpliv na poslovni rezultat					
Poslovni prihodki	768	0	82.534	0	82.534
Poslovni odhodki	481	571.663		1.094.524	
Dobiček/izguba			-489.129		-1.011.990

Slika 11: Gibanje cen emisijskih kuponov za letalstvo



Vir: Trading data: European Aviation Allowances, 2012.

5.2.2 Ocena dodatnih stroškov in dobička

Družba je po navedbah g. Mihca Kuzmana, odgovornega v družbi Adria Airways d.d. za področje EU ETS, v začetku leta 2012 zaradi vstopa v evropsko emisijsko trgovalno shemo uvedla dodatek na letalsko karto v višini 1 € z namenom pokrivanja dodatnih stroškov vstopa.

Slika 12: Ocena števila prepeljanih potnikov in prihodkov iz naslova dodatka na letalske karte v višini 1€



Za oceno prihodkov iz tega naslova v letu 2012 sem na podlagi zgodovinskih podatkov o številu prepeljanih potnikov v obdobju 2007-2011 naredila oceno tega števila za leto 2012, kar je bilo osnova za izračun omenjenih prihodkov. Pri tej oceni pa nisem upoštevala upada povpraševanja, saj dodatek na letalsko karto v višini 1 € ne predstavlja pomembnega faktorja pri odločitvi za določenega letalskega prevoznika. Rezultati so predstavljeni na Sliki 12.

Tabela 21: Ocena dodatnih stroškov vstopa družbe Adria Airways d.d. v EU ETS

Vrsta stroška	Znesek (7,25 EUR/kupon)	Znesek (15 EUR/kupon)
Stroški nakupa manjkajočih emisijskih kuponov	489.129	1.011.990
Stroški dela dodatno zaposlenega (vodja učinkovitosti porabe goriv in EU ETS)	30.000	30.000
Ostalo (administracija, projekti...)	20.000	20.000
Skupaj	539.129	1.061.990
Skupno število porabljenih kuponov	150.000	150.000
Dodatni stroški/kupon	3,59	7,08

Vir: Tabela 18

V Tabeli 21 so ocenjeni dodatni letni stroški za leto 2012 družbe Adria Airways d.d. kot posledica vstopa v evropsko trgovanje shemo z emisijami. Ocena je narejena na podlagi različnih cen emisijskih kuponov (trenutna in priporočena s strani Evropske komisije), ostali stroški pa so groba ocena, saj v družbi zaenkrat še ne vedo, koliko bi ti dodatni stroški znašali. Poleg tega v oceno tudi ni vključen prihranek v stroških goriva iz naslova akcij bolj učinkovite porabe goriva.

Zadnja analiza, ki sem jo naredila, prikazuje možnost pokritja dodatnih stroškov vstopa v evropsko trgovanje shemo z emisijami preko že uveljavljenega dodatka na letalsko karto – rezultati so predstavljeni v Tabeli 22.

Tabela 22: Možnost pokritja dodatnih stroškov vstopa preko že uveljavljenega dodatka na letalsko karto

	7,25 €	15,00 €
Prihodki iz naslova dodatka na karto	1.151.572	
Odhodki iz naslova nakupa emisijskih kuponov	-489.129	-1.011.990
Ostali odhodki	-50.000	-50.000
Dobček/izguba	612.444	89.582

Kot je razvidno iz Tabele 22, bi družbi na podlagi narejenih ocen ob trenutnih cenah emisijskih kuponov za pokritje vseh ostalih dodatnih stroškov (administracija, zunanje preverjevalci idr.) poleg nakupa manjkajočih emisijskih kuponov ostala več kot polovica (612 TEUR) dodatno ustvarjenih prihodkov iz naslova dodatka na letalsko karto. Glede na to, da največji dodatni strošek vstopa predstavljajo prav emisijski kuponi, obstaja velika verjetnost, da bi ob podobni ravni cen emisijskih kuponov na trgu že uveljavljeni dodatek na letalsko karto zadostoval tako za pokritje stroškov nakupa manjkajočih emisijskih kuponov kot tudi vseh drugih dodatnih stroškov vstopa družbe v evropsko trgovanje shemo z emisijami.

Medtem ko bi v primeru s strani Evropske komisije priporočenih cen emisijskih kuponov družbi za pokritje ostalih dodatnih stroškov vstopa ostalo le 90 TEUR. Ob takem scenariju je zadostnost uveljavljenega dodatka na letalske karte vprašljiva in dosti manj verjetna. Tako lahko v primeru visokega dviga cen v prihodnosti pričakujemo še kakšne dodatne dvige letalskih kart iz tega naslova, če se bo družba, tako kot v začetku leta 2012, odločila dodatne stroške pokrivali preko prevalitve le-teh na potnike.

5.2.2.1 Primerjava ocenjenih stroškov in dobička z družbo Lufthansa

Za primerjavo sem naredila še kratko analizo vstopa v EU ETS shemo na nemško letalsko družbo Lufthansa.

Po poročanju tiskovnih predstavnikov na uradni strani družbe (Lufthansa to pass EU ETS costs on to passengers, 2012) bo družbi z brezplačno pridobljenimi kuponi uspelo pokriti okoli 65 % izpuščenih emisij v ozračje, preostanek v višini 35 % pa bodo morali pokriti preko nakupa dodatnih emisijskih kuponov. Razlog za tak razkorak med potrebnim in dodeljenim številom brezplačnih emisijskih kuponov je rast skupine v preteklih letih. Po ocenah naj bi dodatni stroški vstopa v evropsko emisijsko trgovalno shemo skupaj z nakupom manjkajočih kuponov znašali okoli 130 mio EUR. Za pokritje teh stroškov je družba že v decembru uvedla dodatek na letalsko karto v višini 3-10 EUR (Surcharge for ETS certificates included in fuel surcharge at Lufthansa as of January 2012, 2012).

Slika 13: Ocena prihodkov in stroškov vstopa v EU ETS za družbo Lufthansa



Na Sliki 13 je prikazan izračun prihodkov iz naslova dodatka na letalsko karto, narejen na podlagi podatka o številu prepeljanih potnikov v letu 2011. Dobljeno višino prihodkov sem primerjala z ocenjenimi stroški po poročanju tiskovnih predstavnikov in naredila oceno dobička za družbo iz naslova vstopa v EU ETS shemo v letu 2012.

Tako kot pri družbi Adria Airways d.d. je tudi pri Lufthansi na podlagi opravljenih izračunov možno sklepati, da bo že uveljavljen dodatek na letalsko karto ob trenutnih razmerah na trgu ne le zadostoval za pokritje dodatnih stroškov ampak bosta družbi iz naslova vstopa v EU ETS shemo realizirali celo dobičke.

5.2.3 Ex post ocena projekcij posledic vključitve letalskih prevoznikov v EU ETS

Če na kratko povzamem projekcije svetovalnih družb Ernst&Young in York Aviation (2007), predstavljene v tretjem poglavju, so glavne napovedi le-teh o vplivu vstopa v evropsko trgovalno shemo z emisijami na letalske prevoznike naslednje:

- zaradi visoke cenovne elastičnosti povpraševanja po letalskem transportu bo otežen prenos dodatnih stroškov na potrošnike, zato bodo le-te večinoma nosili letalski prevozniki
- zaradi kombinacije liberaliziranega trga in visoke cenovne elastičnosti povpraševanja nepričakovani dobički niso mogoči

- dodatni stroški vstopa v evropsko trgovalno shemo naj bi znašali nekje med 0,04 in 2,33 € na emisijski kupon, s tem da bi bil strošek višji pri manjših družbah.

Kot ugotovljeno na podlagi opravljenih analiz sta tako družba Adria Airways d.d. kot tudi nemška Lufthansa uvedli dodatek na letalske karte za pokritje dodatnih stroškov, nastalih ob vstopu v evropsko trgovalno shemo z emisijami. Dodatki glede na delež od vrednosti letalskih kart ne predstavljajo pomembnega deleža, zato je njihov vpliv na spremembo v povpraševanju zanemarljiv. Glede na analize dodatnih prihodkov in stroškov iz naslova vstopa v EU ETS bi družbi ob trenutnih cenah emisijskih kuponov na trgu realizirale celo dobičke. Po besedah g. Kuzmana vstop v evropsko emisijsko trgovalno shemo in dodatni stroški, ki jih le-ta prinaša, prav tako ne bodo imeli velikega vpliva na področje konkurenčnosti, saj so v shemo vključeni vsi evropski prevozniki, za katere veljajo enaki pogoji kot za družbo Adria Airways d.d., prav tako se soočajo s podobnimi spremembami v poslovanju kot tudi slovenski letalski prevoznik.

Na podlagi ocene dodatnih stroškov na emisijski kupon je možno sklepati, da bi le-ti za družbo Adria Airways d.d. znašali nekje med 3,59 in 7,08 EUR (Tabela 19), odvisno od gibanja cen emisijskih kuponov. Znesek je kar precej večji od projekcij, vendar moramo upoštevati, da je družba Adria Airways d.d. po številu prepeljanih potnikov in ustvarjenih prihodkih med najmanjšimi v Evropi, dodatni stroški na kupon pa so obratno sorazmerni z velikostjo družbe – manjša kot je družba, večji so dodatni stroški na kupon.

SKLEP

Svetovni problem številka ena še vedno ostaja učinek tople grede kot posledica prekomernih izpustov v ozračje. Z namenom, da bi ga rešili, je bila po svetu sprejeta obsežna regulativa, ki podjetja sili, da začno poleg svojega poslovanja paziti tudi na javno dobro. Ena izmed prelomnic za urejanje problema emisij je bila zasnova Kjotskega protokola, ki ponuja tri različne mehanizme kot pomoč pri zmanjšanju emisij. Eden izmed teh mehanizmov je emisijsko trgovanje, ki na prostoru EU deluje kot sistem evropske trgovinske sheme z emisijami. Shema deluje v 30 državah (poleg 27 članic EU še 3 EEA-EFTA države: Lichtenstein, Islandija in Norveška), s 1.1.2014 naj bi se ji predvidoma priključila tudi Hrvaška (v primeru uspešnega vstopa v EU, ki je načrtovan v juliju 2013).

1.1.2012 je prelomni datum za evropski trg letalskega transporta, saj so od tega dne v evropsko trgovalno shemo z emisijami vključene vse letalske družbe, katerih letala vzletajo in pristajajo v državah Evropske unije. Čeprav je bilo na temo vstopa letalskih prevoznikov narejenih že kar nekaj raziskav in analiz, gre še vedno za dosti neznano področje, ki pušča veliko možnosti za nadaljnja raziskovanja.

Vključitev v evropsko trgovalno shemo z emisijami naj bi po raziskavah za letalske prevoznike prinesla marsikateri izziv, med katerimi je največji in za poslovanje

prevoznikov najpomembnejši porast stroškov, ki poleg stroškov nakupa manjkajočih emisijskih kuponov zajema tudi razne administrativne stroške poročanja, spremljanja emisij, pridobitve licenc za trgovanje in podobno. Eden izmed ciljev magistrske naloge je bil prav ocena teh dodatnih stroškov ter analizirati možnost prenosa le-teh na končne kupce.

Pri pisanju magistrske naloge so mi bili v veliko pomoč zaposleni iz družbe Adria Airways d.d., predvsem g. Mihec Kuzman iz oddelka za nadzor emisij in EU ETS področja.

Na podlagi pridobljenih podatkov in opravljenih analiz lahko zaključim, da je vstop v evropsko trgovalno shemo z emisijami družbi Adria Airways d.d. res prinesel dodatne stroške, ki so v večini vezani na nakup manjkajočih emisijskih kuponov. Zaradi spremenljivosti cen emisijskih kuponov na trgu pa je njihov točni znesek težko napovedati, prav tako še niso znani točni dodatni stroški administracije in drugih storitev.

Kot obliko pokritja dodatnih stroškov vstopa v shemo se je družba odločila za prevalitev teh stroškov na potnike preko uvedbe dodatka na letalsko karto v višini 1 €. Preko analize sem prišla do zaključka, da bi ob trenutnih cenah emisijskih kuponov na trgu ta dodatek zadostoval za pokritje tako dodatnih stroškov nakupa manjkajočih emisijskih kuponov kot tudi ostalih dodatnih stroškov.

Kljub visoki cenovni elastičnosti povpraševanja po storitvah letalskega transporta večjega upada povpraševanja pri Adria Airways d.d. ne pričakujejo, saj je povišanje cen letalskih kart zaradi uvedbe dodatka minimalno. Prav tako menijo, da vstop v shemo ne bo imel velikega vpliva na področje konkurenčnosti evropskih letalskih prevoznikov, saj so v shemo vključeni vsi evropski prevozniki, za katere veljajo enaki pogoji kot za Adria Airways, prav tako se soočajo s podobnimi spremembami v poslovanju kot tudi slovenski letalski prevoznik.

Podobno kot za družbo Adria Airways d.d. velja tudi za nemškega letalskega prevoznika Lufthansa, s čimer se dejanski vplivi vstopa letalskih prevoznikov v EU ETS shemo močno približajo hipotezam Evropske komisije, čeprav so jih priznane svetovalne hiše (med drugim Ernst & Young, Deloitte, York Aviation) želele prikazati kot precenjene in v nasprotju z ekonomsko teorijo.

Kar pa se tiče računovodenja emisij, sem v okviru pisanja magistrske naloge prišla do zaključka, da še vedno ne obstajajo enotne smernice in standardi o računovodskem obravnavanju emisijskih kuponov. To se lepo vidi tudi iz raziskav, ki navajajo mnogo različnih načinov računovodenja emisij tako v teoriji kot tudi v praksi. Družba Adria Airways d.d. vrednoti emisijske kupone skladno s SRS 2 in jih izkazuje med neopredmetenimi osnovnimi sredstvi, to pa je tudi najpogostejša oblika računovodske obravnave emisij.

Vendar pa cilj Evropske komisije in sheme za trgovanje z emisijami ni letalske prevoznike obremeniti z dodatnimi stroški ali zmanjševati njihovo konkurenčnost v primerjavi z drugimi letalskimi prevozniki. Preko višjih stroškov in njihovih posledic želijo največje onesnaževalce spodbuditi k bolj družbeno in okoljsko odgovornemu ravnanju in tako prispevati k bolj čisti in zdravi prihodnosti. Glede na trenutno stanje na trgu pa je vstop v EU ETS na vpletene družbe vplival bolj pozitivno kot negativno, saj iz naslova emisijkih kuponov dosegajo takšne in drugačne dobičke. Zato nastaja dilema, ali se družbe dejansko zavedajo resnosti problema onesnaženosti okolja in pobud Evropske komisije za nastanek sheme, ali pa bodo nastalo situacijo obrnile v svoj prid brez pomembnih potrebnih sprememb v odnosu do okolja in družbe.

VIRI IN LITERATURA

1. Accounting for Emission Rights. Najdeno 13.7.2012 na naslovu: http://www.deloitte.com/assets/Dcom-Australia/Local%20Assets/Documents/Deloitte_Accounting_Emissionright_Feb07.pdf.
2. Adria Airways d.d., 2011. Letno poročilo družbe Adria Airways. Brnik: Adria Airways d.d.
3. Adria Airways d.d., 2010. Letno poročilo družbe Adria Airways. Brnik: Adria Airways d.d.
4. Adria Airways d.d., 2009. Letno poročilo družbe Adria Airways. Brnik: Adria Airways d.d.
5. Adria Airways d.d., 2008. Letno poročilo družbe Adria Airways. Brnik: Adria Airways d.d.
6. Adria Airways d.d., 2007. Letno poročilo družbe Adria Airways. Brnik: Adria Airways d.d.
7. Ahman, M., Zetterberg & L.Egenhofer, C., 2006: The EU Emission Trading Scheme: Taking Stock and Looking Ahead. Centre for European Policy Studies, str. 2-9.
8. Aircraft operators and their administering Member States. Najdeno 12. maja 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/operators/index_en.htm.
9. Airlines globally raise fares after EU Emissions Trading Scheme starts. Najdeno 10. junija 2012 na spletnem naslovu <http://centreforaviation.com/blogs/aviation-blog/like-dominos-airlines-globally-raise-fares-after-eu-emission-trading-scheme-starts-65856>.
10. Allocation of aviation allowances in an EEA-wide Emissions Trading system. Najdeno 15. maja 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/allowances/index_en.htm.
11. Anger, A., 2010: Including aviation in the European emissions trading scheme: Impacts on the industry, CO₂emissions and macroeconomic activity in the EU. Journal of Air Transport Management, 16 (2), str. 100-105.
12. Calculate your CO₂. Najdeno 15. septembra 2012 na spletnem naslovu http://www.klm.com/travel/no_en/about/co2/calculator/index.htm.
13. Cox, P., Simpson, H. & Turner, S., 2010: The post – trade Infrastructure for Carbon Emissions Trading. City of London Economic Development, str.4-11.
14. Čadež, S. & Jenko, K., 2011: Računovodenje emisij toplogrednih plinov. Revija Revizor, str. 34-56.
15. Davies, Z.G. & Armsworth, P.R., 2010: Making an impact: The influence of policies to reduce emissions from aviation on the business travel patterns of individual corporations. Energy Policy, 38 (12), str. 7634-7638.

16. De Bruyn, S., Markowska, A., Nelisse, D., 2010: Will the energy-intensive industry profit from EU ETS under Phase 3? Impacts of EU ETS on profits, competitiveness and innovation. Delft, str. 35-47.
17. Direktiva 2003/87/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES.
18. Ellerman, A.D., Convery, F.J. & De Perthuis, C., 2010: Pricing Carbon – The European Union Emission Trading Scheme. Cambridge University, str. 32-157.
19. Emerging issues and the need for global accounting standards. Najdeno 10.7.2012 na spletnem naslovu: <http://www.journalofaccountancy.com/Issues/2009/Jul/20081312>.
20. Ernst & Young & York Aviation, 2007: Analysis of the EC proposal to include aviation in the ETS. UK, str. 10-53.
21. EU Energy in Figures 2010 – CO2 Emissions by sector. Najdeno 15. septembra 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/energy/observatory/statistics/doc/2010_ext_co2_emissions_by_sector_2010.pdf.
22. European Commission: EU transport in Figures, 2011. Publications Office of the European Union, str. 31-78.
23. Inclusion of aviation in the EU ETS: Commission publishes historical emissions data on which allocations will be based. Najdeno 25. maja 2012 na spletnem naslovu http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-259_en.htm.
24. Jet Fuel Monthly Price – US Dollars per Gallon. Najdeno 20. avgusta 2012 na spletnem naslovu <http://www.indexmundi.com/commodities/?commodity=jet-fuel&months=60>.
25. Lee, D.S., Fahey, D.W., Forster, P.M, Newton, P.J., Wit, R., Owen, B., Sausen, R., 2009: Aviation and global climate change in the 21st century. Atmospheric Environment, 43, 22-23, str. 3520-3537.
26. Lee, D.S., Pitari, G. & Grewe, V., 2010: Transport impacts on atmosphere and climate: Aviation. Atmospheric Environment, 44 (37), str. 4678-4734.
27. Letalski prevozniki. Najdeno 28. avgusta 2012 na spletnem naslovu http://sierra5.net/index.php?option=com_weblinks&catid=2&Itemid=186.
28. Lufthansa to pass EU ETS costs on to passengers. Najdeno 12. septembra 2012 na spletnem naslovu <http://www.flightglobal.com/news/articles/lufthansa-to-pass-eu-ets-costs-on-to-passengers-366471/>.
29. Mackenzie, D., 2008: Making things the same: Gases, emission rights and the politics of carbon markets. Najdeno 25.8.2012 na naslovu: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/summary?doi=10.1.1.209.955>.
30. Monitoring, Reporting and Verification for Aviation. Najdeno 12. maja 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/monitoring/index_en.htm.

31. Morell, P., 2007: An evaluation of possible EU air transport emissions trading scheme allocation methods. Cranfield University, UK, str. 8-21.
32. Reducing emissions from the aviation sector. Najdeno 12. maja 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm.
33. Reinaud, J., 2007: CO2 Allowances and Electricity Price Interaction – Impact on Industry’s Electricity Purchasing Strategies in Europe. International Energy Agency.
34. Roadmap for moving to a low-carbon economy in 2050. Najdeno 15. Junija 2012 na spletnem naslovu http://ec.europa.eu/clima/policies/roadmap/index_en.htm.
35. Roland Berger Research Unit, 2011: Future Scenarios for the European Airline Industry. Leipzig, str. 6-15.
36. Rothengatter, W., 2010: Climate change and the contribution of transport: Basic facts and the role of aviation. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 15 (1), str. 5-13.
37. Scheelhaase, J., Grimme, W. & Schaefer, M., 2010: The inclusion of aviation into the EU emission trading scheme – Impacts on competition between European and non-European network airlines. Transport and Environment, 15 (1), str. 14-25.
38. Slovenski inštitut za revizijo, 2006: Pojasnilo št.1 k SRS 2. Ljubljana.
39. Slovenski inštitut za revizijo, 2006: Slovenski računovodski standardi 2006 (SRS 2). Ljubljana.
40. Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu - Izboljšanje okvira pregleda nad trgovino za sistem EU za trgovanje z emisijami. Najdeno 24. avgusta 2012 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2010:0796:FIN:SL:HTML>
41. Stankeviciute, L., Kitous, A. & Criqui, P., 2008: The fundamentals of the future international emissions trading system. Energy Policy, 36, 11, str. 4272-4286.
42. Surcharge for ETS certificates included in fuel surcharge at Lufthansa as of January 2012. Najdeno 12. septembra na spletnem naslovu <http://presse.lufthansa.com/en/news-releases/singleview/archive/2012/january/02/article/2059.html>.
43. Trading data: European Aviation Allowances. Najdeno 3. Avgusta 2012 na spletnem naslovu <http://www.eex.com/en/Market%20Data/Trading%20Data/Emission%20Rights/European%20Aviation%20Allowances%20%7C%20Spot>.
44. Trading data: EU Emission Allowances. Najdeno 3. Avgusta 2012 na spletnem naslovu <http://www.eex.com/en/Market%20Data/Trading%20Data/Emission%20Rights>.
45. US airlines file lawsuit challenging their inclusion in EU ETS Aviation scheme. Najdeno 10. junija 2012 na spletnem naslovu <http://www.climate-connect.co.uk/Home/?q=node/663>
46. Verification Guidance for EU ETS Aviation. Najdeno 12. maja 2012 na spletnem naslovu

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/monitoring/docs/verification_aviation_guidance_en.pdf.

47. Wit, R.C.N. & Dings, J.M.W., 2002: Economic incentives to mitigate greenhouse gas emissions from air transport to Europe. Delft, CE, str. 95-102.

PRILOGA

KAZALO PRILOG

Priloga 1: Vprašalnik in odgovori s strani Adrie Airways d.d.I

Priloga 1: Vprašalnik in odgovori s strani Adrie Airways d.d.

1. Koliko emisij CO2 ustvari Adria na letni ravni? Kaj povzroča te emisije?

Adria Airways letno ustvari okoli 150.000t emisij CO2 iz naslova porabljenega letalskega goriva.

2. Osnova za pridobitev brezplačnih emisijskih kuponov je predložitev notranjega procesa za nadziranje izpusta emisij v ozračje odgovornemu organu za nadzor nad emisijami do 31.8.2009. Prosim za kratek opis tega procesa.

V skladu z Direktivo 2003/87/ES smo do 31.8.2009 predali Agenciji RS za okolje t.i. Monitoring plan v katerem smo navedli podrobnosti o tem kako bomo v družbi spremljali izpuste CO2. Do konca 2009 nam je ARSO ta plan odobril. V letu 2010 smo glede na ta plan spremljali izpuste ter te količine v obliki t.i Tonne-kilometre report«, ki mora biti overjen s strani pooblaščenega overitelja, poslali Agenciji. Adria Airways je torej glede na poročilo o tonskih kilometrih v letu 2010 dobila februarja 2012 odločbo s strani Agencije RS za okolje o dodelitvi brezplačnih emisijskih kuponov. Evropska komisija je glede na podatke vseh vključenih letalskih družb za leto 2010, določila faktor za dodelitev brezplačnih kuponov. Brezplačni kuponi zajemajo 80% izpustov povprečja iz let 2004/5/6. Ta proces je opisan v Sklepu komisije št. 2011/638/EU.

Kuponi se dodelijo na račun (register) vsako leto do konca februarja za tekoče leto. Kuponi se lahko prenašajo ter izposojajo med leti znotraj posamezne faze. Določene vrste kreditov CER in ERU so veljavne samo za določeno fazo.

Javna objava podelitve emisijskih kuponov operaterjem zrakoplovov

Vse države članice so, skladno z Direktivo 2003/87/ES, dolžne objaviti količino brezplačno podeljenih emisijskih kuponov operaterjem zrakoplovov in sicer za tiste operaterje, za katere je bila na Komisijo vložena prošnja za brezplačno podelitev emisijskih kuponov.

Podelitev emisijskih kuponov operaterjem zrakoplovov - referenčne vrednosti za brezplačno dodeljevanje pravic do emisije toplogrednih plinov operatorjem zrakoplovov v skladu s 3e. členom Direktive 2003/87/ES so določene s Sklepom Komisije št. 2011/638/EU z dne 26. septembra 2011				
Ime operaterja zrakoplova	CRCO Identifikacijska številka	Podelitev emisijskih kuponov za leto 2012	Podelitev emisijskih kuponov za obdobje 2013 - 2020 (na leto)	Skupno število skupaj podeljenih emisijskih kuponov v obdobju 2013 - 2020
Adria Airways	129	82,534	77,062	616,496

3. Literatura navaja tri možne metode dodelitve emisijskih kuponov podjetjem, vključenim v shemo:

- brezplačna alokacija na podlagi preteklih emisij
Na ta način so dobile brezplačne kupone vse družbe vključene v shemo, razen novoustanovljenih in hitrorastočih.
- brezplačna alokacija na podlagi benchmarkinga
Faktor za brezplačno alokacijo je bil določen glede na benchmark, ki ga je izvedla komisija (Sklepu komisije št. 2011/638/EU).
- dražba oziroma prodaja kuponov
15% kuponov ostane državam, ki jih prodajo na organiziranih avkcijah, ta denar pa se "naj" bi porabil za okoljske namene.

V kakšnem razmerju so bili razdeljeni kuponi letalskim družbam na splošno in Adria konkretno?

Glede na Sklep komisije št. 2011/638/EU, se družbam za prvo obdobje (2012) dodeli 0,000679 kupona za tonski kilometer iz leta 2010, za drugo obdobje (2013-2020) pa 0,0006421.

Tonski kilometer je produkt preletenega razdalje (v km) in prepeljane uporabne mase (v tonah). To se računa po posameznem letu ter sešteje.

4. Koliko kuponov je/bo Adria dobila v letu 2012? Ali brezplačno dodeljeni kuponi zadoščajo za pokritje emisij? Če ne, kako bo Adria pokrila primanjkljaj? Če jih ima preveč, kaj boste storili s presežkom? Ali Adria s kuponi tudi trguje?

Adria Airways je za leto 2012 dobila 82.534 kuponov (glej razpredelnico), kar predstavlja približno 75% potrebe. Ostale bomo morali kupiti na organiziranem trgu. Adria Airways je z marcem 2012 uvedla 1,00€ na letalsko karto, kot dodatek za emisije (podobno kot ostale družbe). Glede na velikost družbe, Adria Airways ne trguje na trgu neposredno, ampak preko uradni posrednikov.

5. Glede na to, da je večina kuponov razdeljena brezplačno, kakšne so posledice vključitve v shemo EU ETS za Adria z vidika stroškov (stroški kuponov, stroške administracije sistema, drugi s tem povezani stroški)?

Adria Airways ima zaradi te sheme precej stroškov (notranja organizacija, izobraževanja, stroški zunanjih presojevalcev, prilagoditev sistemov ter največji: nakup manjkajočih kuponov)

6. Literatura nakazuje, da je zaradi uvedbe EU ETS sheme pričakovati povišanje stroškov letalskih prevoznikov. Ali to drži in v kakšni meri? Bo Adria ta strošek prevalila na kupce v obliki višje cene letalskih kart ali bodo bremenili podjetje? Kakšen je vpliv vključitve v EU ETS na poslovni izid Adrie?

Adria Airways je uvedla 1,00€ dodatek na karto zaradi uvedbe te sheme. Cene kuponov (EUA, EUAA, CER in ERU) se prilagajajo tržnim razmeram, kar ne zagotavlja da bo ta dodatek na letalsko karto dovolj za pokritje vseh stroškov. Prav tako se še ne more ugotoviti vpliv na poslovni izid za leto 2012.

7. Stroške kuponov naj bi bolj občutile letalske družbe, ki operirajo s starejšimi letali in imajo krajše destinacije, ker te ustvarijo relativno več emisij. Dodaten faktor predstavlja zasedenost komercialnih poletov, predvsem v glavni sezoni. Letalske družbe z večjo zasedenostjo poletov, bodo deležne večjega števila podeljenih emisijskih kuponov in s tem posledično dosegale večjo konkurenčno prednost na trgu. Kje se znotraj teh dejavnikov nahaja Adria Airways?

Količina emisij je odvisna od porabljenega goriva. Zato se v Adrii Airways neprestalno trudimo zmanjšati porabo goriva na mnoge načine (optimalno polnjenje letal, manjša teža letal, boljše procedure ipd.), pa ne samo zaradi emisij, ampak zaradi vedno dražjega letalskega goriva. Flota, ki jo ima naša družba spada med sodobnejše in učinkovitejše v svetu.

8. Po podatkih Evropske komisije bo vsako leto na voljo manj brezplačnih kuponov – kako se boste spopadli s tem izzivom?

Količina brezplačnih kuponov je do leta 2012 znana in fiksna (glej razpredelnico).

9. Ali je uvedba kuponov kakorkoli vplivala na poslovanje (povpraševanje, konkurenčnost napram letalskim prevoznikom izven EU itd)?

Mi smo evropski regionalni prevoznik tako, da je vsaka konkurenca na tem področju vključena v EU ETS shemo.

10. Kot je bilo poročano v medijih ste cene letalskih vozovnic prav iz tega naslova dvignili v februarju za cca 1 eur/vozovnico. Je bil ta ukrep dovolj za prenos celotnih dodatnih stroškov na potnike, ali predvidevate podobne oz kakšne druge ukrepe še v prihodnje?

Glej prejšnje odgovore.

11. Glede na to, da še ni sprejetih enotnih računovodskih standardov za računovodsko obravnavo emisijskih kuponov, kakšno politiko ima na tem področju Adria Airways?

To je področje računovodstva in financ v našem podjetju.