

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl, Palmöl
 Rapsschrot
 Presskuchen
 Kaltgepresstes Rapsöl

KRAFTSTOFFE.....3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	52. KW	Vorwoche	Ten- denz
-------------	--------	----------	--------------

Erzeugerpreise in EUR/t

Raps	394,98	397,77	↘
------	--------	--------	---

Großhandelspreise in EUR/t

Raps	414,00	420,00	↘
------	--------	--------	---

Rapsöl	865,00	883,00	↘
--------	--------	--------	---

Rapsschrot	201,00	198,00	↗
------------	--------	--------	---

Rapspresskuchen*	241,67	236,43	↗
------------------	--------	--------	---

Paris Rapskurs	407,25	412,25	↘
----------------	--------	--------	---

Großhandelspreise in ct/l, exkl. MwSt.

Biodiesel	134,57	134,45	↗
-----------	--------	--------	---

Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.

Diesel	118,32	117,42	↗
--------	--------	--------	---

Terminmarktkurse in US-\$/barrel

Rohöl, Nymex	53,77	52,49	↗
--------------	-------	-------	---

* = Vormonatsvergleich; Abgabepreis Dezentraler Ölmöhlen, Presskuchen beinhaltet mind. 10 % Fett, Rapsschrot 0 %

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Soja von ungünstigen Vegetationsbedingungen in Südamerika und regen US-Exporten lange Zeit gestützt, absehbare Rekordernte in Brasilien belastete zuletzt
- Rapskurse konnte steigende Tendenz vor Jahresende nicht halten
- Erzeuger halten Rapsangebot zurück, Preise zuletzt leicht schwächer

Ölschrote und Presskuchen

- Ölschrote weiterhin kaum gefragt, Warten auf neue Impulse im neuen Jahr
- Kaufinteresse für Rapspresskuchen anhaltend gering, Angebot passt sich an, Preise gegenüber Vormonat angehoben

Pflanzenöle

- Nachfrage nach Rapsöl beruhigt sich gegen Jahresende
- Kaltgepresstes Rapsöl ohne Nachfrage, Preise zum Vormonat fester

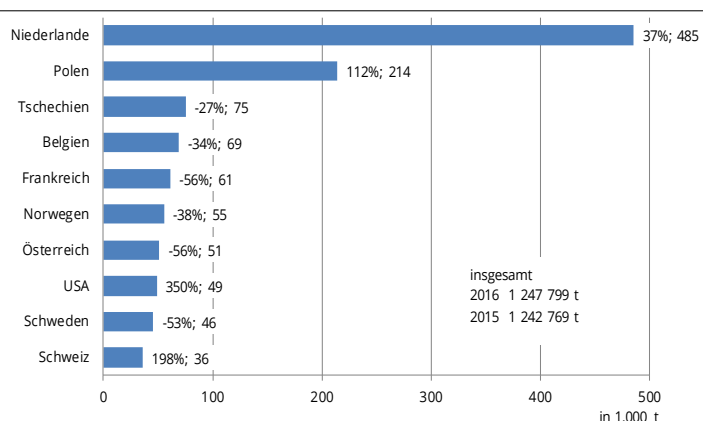
Kraftstoffe

- Reges Kaufinteresse und Unterstützung von festen Dieselpreisen verteuert Biodiesel
- Dieselpreise steigen aufgrund beschlossener Fördermengenkürzung der OPEC

Grafik der Woche

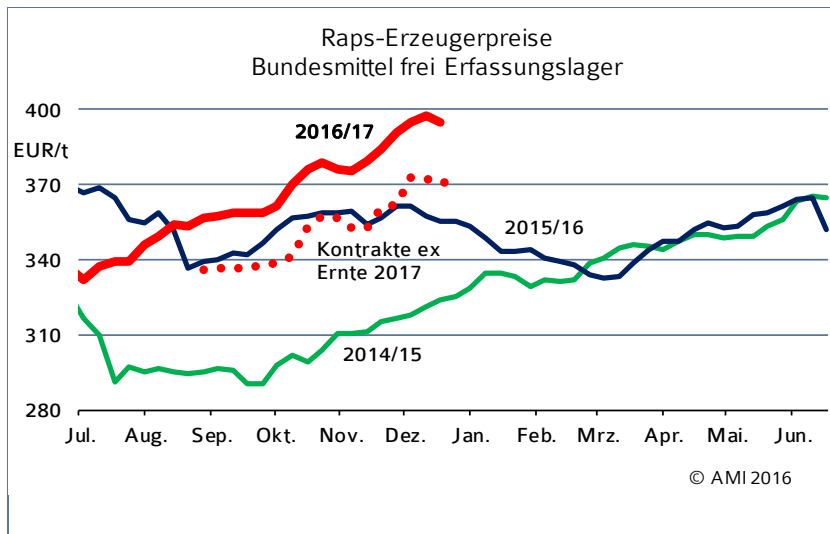
Hauptempfangsländer für deutschen Biodiesel

Export im Januar/Oktober 2016



Quelle: Statistisches Bundesamt

Marktpreise



Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 28.12.2016, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2016 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	414	201	865	751
Vorwoche	420	198	883	751

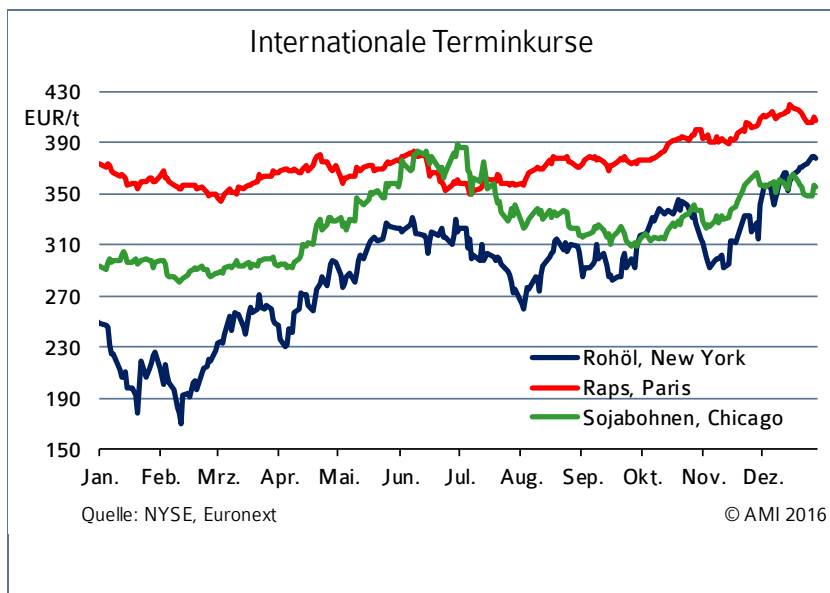
Quelle: AMI

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 20.12.2016)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l		
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605	Kraftstoff
< 100 t	235-250	225-250	84,13	85,00	-
> 100 t	235-240	230-235	Vm: 83,03	82-84	-

Anmerkung: Vm = Vormonat; Rapsöl roh ohne Steuern
Quelle: AMI



Raps

Die Rapspreise zogen vor dem Hintergrund festerer Terminkurse weiter an, mit dem deutlich ruhigeren Umsatz gegen Jahresende konnten allerdings höhere Forderungen nicht mehr durchgesetzt werden. Die Hoffnung auf weitere Preisbefestigungen sind bei den Erzeugern aber weiterhin groß, sodass sie ihre Ware nach wie vor zurückhalten. Allerdings wächst das Interesse an Kontrakten ex Ernte, denn mit über 370 EUR/t werden 10 % mehr geboten als im Dezember 2015.

Rapsöl

Mit den schwächeren Rohstoffnotierungen haben unter den Pflanzenölpreisen zuletzt vor allem die für Rapsöl nachgegeben. Preisstützende Nachfrage gab es gegen Jahresende nicht. Auch ein niedriger Euro brachte keine Unterstützung, sodass die Großhandelspreise für Rapsöl zuletzt deutlich um 18 EUR/t abtatschten.

Rapspresskuchen

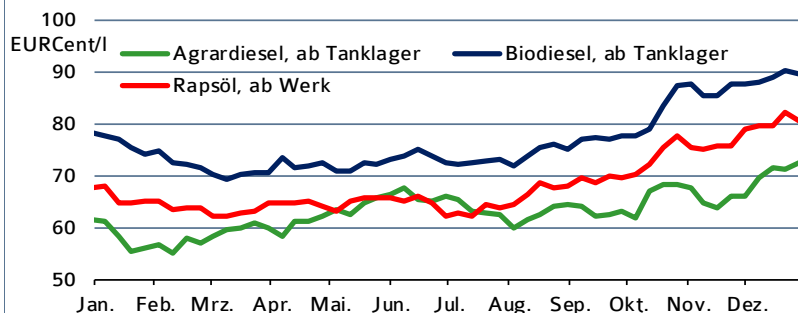
Das Angebot ist der geringen Nachfrage angepasst. In Nordostdeutschland haben sich daher die Großhandelsabgabepreise für Rapskuchen kaum verändert. Die gestiegenen Rohstoffpreise konnten nicht an die Kunden weitergegeben werden. Im Schnitt wurden im Dezember 2016 rund 219 EUR/t für Rapskuchen verlangt und damit 0,75 EUR/t mehr als im Vormonat. Die dezentralen Ölmühlen liefern fast nur noch an Veredelungsbetriebe, da Mischfutterwerke keine Nachfrage signalisieren. Veredelungsbetriebe zahlten im Schnitt mit 245 EUR/t rund 2,50 EUR/t mehr als im Vormonat. Für Rapsschrot frei Hof wurden im Dezember 2016 rund 230,35 EUR/t genannt. Das waren ebenfalls knapp 3 EUR/t mehr als noch im November 2016.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Verkaufspreise für kaltgepresstes Rapsöl wurden im Dezember 2016 von den dezentralen Ölmühlen um gut 2 % auf 84,56 Cent/l angehoben. Aufgrund der geringen Nachfrage war ein größeres Plus nicht durchzusetzen. Dezentrale Ölmühlen weisen weiterhin auf den anhaltend schleppenden Verkauf hin. Die Produktion wurde im Dezember 2016 gegenüber Vormonat allerdings nur unwesentlich gedrosselt. An den Pflanzenölmärkten stiegen die Rapsölpreise der Ölmühlenindustrie im Dezember 2016 aufgrund der lebhaften Nachfrage der Biodieselersteller und der scharfen Kursbefestigung für knappes Palmöl immerhin gegenüber Vormonat um 6 % auf 80,41 Cent/l.

Biodiesel/ min Diesel

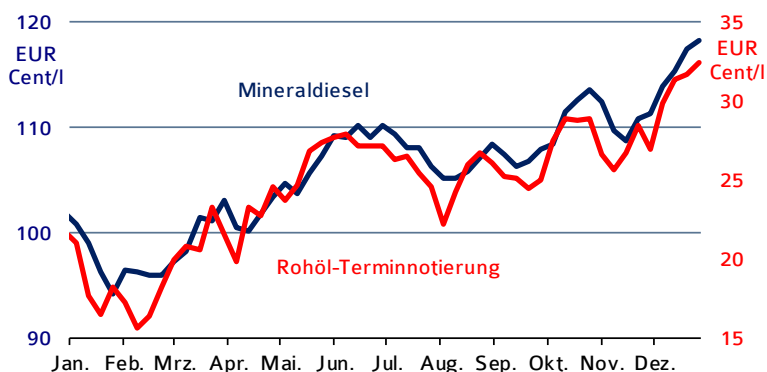
Großhandelspreise ohne Mehrwertsteuer



Anmerkung: Rapsöl und Biodiesel zur Verwendung in der Landwirtschaft energiesteuerbefreit, Agrardiesel mit 25,56 Cent/l teilbesteuert, alle Preise ohne Transportkosten

© AMI 2016

Diesel an der Zapfsäule und Rohölnotierung



Großhandelspreise

Im Zuge reger Nachfrage haben sich die Biodieselpreise im Dezember befestigt und übertrafen zwischenzeitlich sogar das Niveau von 90 Cent/l ab Tanklager. Grund für das rege Kaufinteresse vieler Marktteilnehmer war dabei nach wie vor das Ziel, die Quote für 2016 noch zu erfüllen.

Tankstellenpreise

Die Dieselpreise sind den Rohölnotierungen im Dezember weiter nach oben gefolgt, mit einem regelrechten Satz nach oben. Grund dafür war der Beschluss der OPEC Länder, ihre Rohölfördermengen ab dem Frühjahr 2017 zu begrenzen. Weiteren Auftrieb gab die Entscheidung der Nicht-OPEC-Staaten ihren Ausstoß ebenfalls zu reduzieren. Daher wird mit einem spürbaren Angebotsrückgang Anfang 2017 gerechnet.

Verbrauch

Im Oktober 2016 ist der Verbrauch an Diesel und Biodiesel gegenüber Vormonat spürbar zurückgegangen und weist so den saisonal typischen Knick auf. An Diesel wurden 4 % weniger nachgefragt als noch im September 2016, an Biodiesel mit 159.055 t sogar 8 % weniger, so dass der volumetrische Beimischungsanteil auf 4,86 % schrumpfte. Das ist der niedrigste Wert seit Oktober 2015. Damals betrug er sogar nur 4,79 %. Der Dieselp-

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2016

in 1.000 t											kumuliert	
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	2016	2015
Biodiesel Beimischung	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	187,1	172,7	159,1	1.828,7	1.808,8
Summe Biodiesel	174,6	167,7	194,4	191,1	184,4	203,2	194,5	187,1	172,9	159,1	1.828,7	1.808,8
Pflanzenöl (PÖL) b)	0,1	0,0	2,5	0,1	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	17,1	21,0	1,9
Summe Biodies. & PÖL	174,7	167,8	196,9	191,2	185,2	203,3	194,6	187,2	173,0	176,1	1.849,8	1.810,7
Dieselmotorkraftstoffe	2.735,6	2.919,2	3.210,3	3.321,9	3.122,7	3.266,0	3.389,0	3.320,4	3.404,7	3.271,5	32.037,4	30.509,4
Anteil Beimischung	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	5,6 %	5,1 %	4,9 %	5,7 %	5,9 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.735,7	2.919,3	3.212,8	3.321,9	3.123,6	3.266,1	3.389,1	3.320,6	3.404,9	3.288,5	32.058,4	30.511,3
Anteil Biodiesel & PÖL	6,4 %	5,7 %	6,1 %	5,8 %	5,9 %	6,2 %	5,7 %	5,6 %	5,1 %	5,4 %	5,8 %	5,9 %
Bioethanol ETBE a)	9,8	9,9	10,7	8,4	9,8	12,1	14,1	8,7	7,0	10,7	101,3	95,2
Bioethanol Beimischung	83,3	69,9	78,7	81,7	88,6	95,8	97,9	94,4	87,0	89,2	866,5	882,0
Summe Bioethanol	93,1	79,8	89,5	90,0	98,4	107,9	112,1	103,2	94,0	99,9	967,8	977,2
Ottokraftstoffe	1.342,5	1.389,7	1.505,6	1.521,4	1.566,2	1.543,0	1.600,7	1.592,3	1.582,4	1.535,1	15.226,6	15.237,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe c)	1.342,5	1.389,7	1.505,6	1.521,4	1.566,2	1.543,0	1.600,7	1.592,3	1.582,4	1.535,1	15.226,6	15.237,5
Anteil Bioethanol c)	6,9 %	5,7 %	5,9 %	5,9 %	6,3 %	7,0 %	7,0 %	6,5 %	5,9 %	6,5 %	6,4 %	6,4 %

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; b) Quelle: Statistisches Bundesamt, 'Versteuerung von Energieerzeugnissen', Abschnitt II: Energieerzeugnisse (ohne Heizstoffe); Versteuerung abzüglich Mengen gem. § 46 und § 47 EnergieStG; c) Die bei Bioethanolkraftstoffen enthaltenen Anteile Ottokraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten. Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

verbrauch lag im Oktober 2015 rund 2 % höher als 2016, während die Beimischungsmenge mit 159.410 t nahezu identisch war. Im Oktober 2016 stieg, ebenfalls saisonal, der Verbrauch an Bioethanol. Die Beimischung erreichte im Oktober 2016 einen volumetrischen Anteil von 6,5 %.

Schlaglichter

Bericht der Bundesregierung zur Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe 2015: Bundesregierung erkennt die positiven Umwelteffekte nicht an

Gemäß § 50 (5) des Energiesteuergesetzes hat das Bundesministerium der Finanzen jährlich einen Bericht in Abstimmung mit dem BMWi, BMEL und BMUB über die Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe vorzulegen. Grundsätzlich dient dieser Bericht zur Prüfung einer Überkompensation durch eine Steuerbegünstigung von Biokraftstoffen. Die Überkompensationsberechnung ist formal mit Auslaufen der Steuerbegünstigung ab dem Jahr 2013 entfallen. Dennoch besteht eine formelle Berichtspflicht.

Biokraftstoffabsatz 2015

Der Bericht informiert u. a. über die Marktsituation. Danach habe sich der Biodieselabsatz (einschließlich hydriertes Pflanzenöl - HVO) mit ca. 2,17 Mio. t gegenüber dem Vorjahr (2,30 Mio. t) leicht rückläufig entwickelt. Hingegen konstant blieb der Absatz von Bioethanol mit etwa 1,2 Mio. t. Damit sank der Anteil Biokraftstoffe am Gesamtkraftstoffbedarf von 5,4% in 2014 auf 5,2% in 2015. Ursache ist der gegenüber 2014 stark rückläufige Rückgang von HVO aus Palmöl. Dessen Anteil am Biodieselabsatz sank von 0,34 Mio. t auf ca. 0,17 Mio.t.

Kapitel IV Umwelteffekte

Der Bericht erläutert die gemäß der Biokraftstoff-Nachhaltigkeitsverordnung zu beachtenden Nachhaltigkeitskriterien als Voraussetzung für die Anrechnung auf die Treibhausgas-minderungsverpflichtung (-Quote). Der Bericht betont, dass diese Kriterien weltweit erfüllt werden müssen, sofern die Rohstoffe beziehungsweise die Biokraftstoffe für die Anrechnung in der EU bestimmt sind. In dem Zusammenhang wird ebenfalls auf die „iLUC Problematik“ hingewiesen

und festgestellt, dass der Rohstoffanbau auf Flächen, die bereits vor 2008 genutzt wurden (Acker oder Plantage) zu Verdrängungseffekten führen können, weil der Biomasseanbau bzw. der Rohstoffbedarf für andere Verwendungszwecke, dann auf andere (neue) Flächen (ggfs. durch Rodung) ausweichen müsse. Deshalb weist der Bericht auch auf die 2015 beschlossene „iLUC-Richtlinie“ (2015/1513) hin, wonach sich EU-Rat und EU-Parlament auf eine Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in Höhe von max. 7% verständigten, aber zugleich die Mitgliedsstaaten ermächtigt wurden diese zu reduzieren. Die Kappungsgrenze von 7% gilt auch für Erfüllung der Treibhausgas-minderungs-pflicht als (Anbau-) Obergrenze im Jahr 2020, wenn die THG-Quote von 4% auf 6% steigt.

Bemerkungen zum Bericht aus Sicht der UFOP:

1. Grundsätzlich ist zu begrüßen dass die Bundesregierung weiterhin an der Berichtspflicht bzw. -erstattung festhält, obwohl die ursprüngliche Begründung „Überkompensationsprüfung“ entfallen ist. Mit dem Bericht muss sich daher auch der Bundestag befassen, der allerdings mit einem Zeitverzug von etwa 12 Monaten vorgelegt wird. Der Vorlagetermin sollte daher möglichst frühzeitig und so gewählt sein, dass auch Daten und Ergebnisse aus dem Evaluations- und Erfahrungsbericht der BLE einfließen können.
2. Ergebnisse des BLE-Berichtes bleiben unberücksichtigt und lassen insbesondere das Kapitel „IV Umweltef-

fekte“ unvollständig erscheinen. So werden zwar die Biokraftstoffabsatzmengen differenziert nach den jeweiligen Biokraftstoffarten aufgeführt, nicht jedoch deren Rohstoffmengenanteile und -herkünfte, denn nur dann ist eine sachgerechte „Einordnung“ des Themas „iLUC“ möglich. HVO wird ausschließlich aus Palmöl hergestellt und aus Finnland (Neste) importiert. Bei einem durchschnittlichen Flächenertrag von ca. 3,5 t Palmöl/ha reduzierte sich gegenüber 2014 die „importierte“ Fläche von etwa 100.000 ha auf etwa 48.000 ha! Die infolge der iLUC- und Palmöldiskussion von UFOP geforderte Beschränkung auf Biokraftstoffe, bei denen bei der Verarbeitung zugleich wertvolle Eiweißfuttermittel anfallen, würde sofort dazu beitragen das „iLUC-Problem“ zu lösen, weil die deutschen Biodieselhersteller dann entsprechend weniger Biodiesel aus Rapsöl exportieren müssten.

3. In der ökonomischen Bewertung der Anlagenbetreiber wird im Bericht nicht die Tatsache berücksichtigt, dass nicht nur die Biodieselherstellungs-, sondern auch die Rapsverarbeitungskapazität auf etwa 10 Mio. t ausgebaut wurde. Deutschland ist in der EU der mit Abstand wichtigste Standort für die Rapsverarbeitung. Aufgrund der geografischen Lage sind die Importwege aus den Nachbarländern (Frankreich, Polen usw.) vergleichsweise kurz. Zugleich wurde 2015 hierzulande 3,4 Mio. t gentechnikfreies Rapsschrot erzeugt und in der tierischen Veredelung eingesetzt. Dies ersparte etwa 2,5 Mio. t Sojaimporte. Diese Tatsache wird bei

Schlaglichter

der „iLUC-Betrachtung“ im Bericht ebenfalls nicht berücksichtigt.

4. 2015 ist das erste Jahr der Umsetzung der Treibhausgasminderungspflicht, mit einer Quote von 3,5%. Es ist sehr bedauerlich, dass der von der Biokraftstoffwirtschaft erwartete und die von der BLE bereits für das erste Quartal 2015 vorgelegte Auswertung über die Effizienzsteigerungen in der Treibhausgasreduzierung bei Biokraftstoffen nicht berücksichtigt wurden. Statt der gesetzlich vorgegebenen 35%, werden infolge des Wettbe-

werbs über 60% THG-Minderung erreicht. Kurzum: mit weniger Biomasse wird mehr THG-Minderung erzielt.

5. Nach wie vor keine Rolle spielen Biokraftstoffe aus Zellulose (Reststoffen) oder BtL-Kraftstoffe (2. Generation), wengleich diese bis 2015 sowohl von der Energiesteuer befreit waren als auch auf die Quotenverpflichtung angerechnet werden konnten.

Die UFOP würde es sehr begrüßen, wenn auch in Zukunft die Bundesregierung dem Bundestag einen Biokraftstoffbericht, ge-

setzlich vorgegeben, vorlegen muss. Dieser müsste inhaltlich erweitert werden und sowohl die gegebenen amtlichen als auch die Informationsquellen der Wirtschaft berücksichtigen. Mit Blick auf die im Bericht erläuterten gesetzlichen Anforderungen, Deutschland nimmt mit der THG-Minderungspflicht in der EU eine Vorreiterrolle ein, sind dieses schließlich auch im Hinblick auf die Durchführungs- und Kontrollqualität die „Messlatte“ für die zukünftige Dekarbonisierungsstrategie im Rahmen der „Bioökonomie“ zur Erfüllung der Klimaschutzziele in 2050.

Bioethanol bleibt wichtige Säule für besseren Klimaschutz im Verkehr

Der Bundesverband der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE) teilt mit, dass nach dem am 30.11.2016 veröffentlichten Vorschlag zur Fortführung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie bis zum Jahr 2030 Bioethanol weiter maßgeblich zur Senkung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs in Europa beitragen wird. Die vom Europäischen Rat beschlossenen Ziele, die Treibhausgasemissionen um 40 Prozent zu senken und den Anteil Erneuerbarer Energien auf mindestens 27 Prozent zu erhöhen, sollen im Verkehr jedoch stärker mit Biokraftstoffen aus Reststoffen und Abfällen erreicht werden.

Der seit geraumer Zeit erwartete Vorschlag für eine Anschlussregelung der im Jahr 2020 auslaufenden Erneuerba-

re-Energien-Richtlinie ist keine verlässliche Grundlage für Planungssicherheit und Investitionsentscheidungen der deutschen Bioethanolwirtschaft.

Norbert Schindler, MdB und Vorsitzender des Bundesverbands der deutschen Bioethanolwirtschaft (BDBE): „Die von der EU-Kommission ab 2021 vorgesehene Absenkung des Anteils von 7 Prozent Biokraftstoffen aus Futtergetreide, Industrierüben und Pflanzenöl auf 3,8 Prozent im Jahr 2030 ist klimapolitisch kontraproduktiv und wird abgelehnt. Wenn dieser Anteil wie laut Vorschlag von den EU-Mitgliedstaaten sogar noch weiter abgesenkt werden könnte, würde der Verbrauch von Erdöl mit hohen Treibhausgasemissionen gefördert.“

Aus Sicht der deutschen Bioethanolwirtschaft müssen eingeführte und wirtschaftlich tragfähige Technologien wie Bioethanol, welches die Treibhausgasemissionen gegenüber fossilem Benzin schon heute um 70 Prozent senkt, auch zukünftig einen Beitrag zu mehr Klimaschutz im Verkehr leisten.

Norbert Schindler: „Die von der EU-Kommission vorgesehene Förderung von Biokraftstoffen aus Reststoffen und Abfällen ist richtig. Damit dürfen aber nicht andere Biokraftstoffe abgelöst werden. Diese Biokraftstoffe sind als zusätzliche Alternative zu fossilen Kraftstoffen aus Erdöl dringend erforderlich.“

Schlaglichter

Internationaler Fachkongress Kraftstoffe der Zukunft 2017:

Diskussion über Vorschlag der EU-Kommission zur Neuen Erneuerbare-Energien-Richtlinie



Olivier Dubois, UN Food and Agriculture Organisation (FAO), wird die Sicht der global agierenden Organisation auf eine Biokraftstoffproduktion unter Beachtung von Nachhaltigkeitsanforderungen präsentieren. Biokraftstoffe können demnach im Kontext einer globalen Bioökonomie eine zentrale Bedeutung haben.

Jeffrey Skeer, Internationale Agentur für Erneuerbare Energien (IRENA), zeigt mit Untersuchungsergebnissen auf, dass ein nachhaltiges Bioenergiepotenzial vorhanden ist und technologische Innovationen für die Zukunft von Kraftstoffen aus Biomasse bedeutsam sind.

In verschiedenen Themenforen des 14. Internationalen Fachkongresses für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“, diskutierten Experten den im November 2016 von der EU-Kommission veröffentlichten Vorschlag zur Fortschreibung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II) bis 2030. Die EU-Kommission schlägt in ihrem Entwurf zur RED II vor, den bisherigen maximalen Beitrag marktgängiger Biokraftstoffe zum Klimaschutz im Verkehr ab 2020 schrittweise von 7 % auf 3,8 % bis zum Jahr 2030 praktisch zu halbieren. Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen sowie Elektromobilität sollen stärker gefördert und ausgebaut werden. Diese Änderungen gegenüber der bisherigen und im Jahr 2020 auslaufenden Richtlinie werden weitreichende Auswirkungen auf die Verwendung alternativer Kraftstoffe und die Elektromobilität in Europa haben.

Wie sehen die Konsequenzen für die europäische Biokraftstoffwirtschaft und die landwirtschaftlichen Erzeuger aus? Muss sich die Landwirtschaft darauf einstellen, dass der Marktdruck wächst, weil weniger Anbaubiomasse benötigt wird und weniger Nebenprodukte wie hochwertige Futtermittel im

Inland produziert werden können? Wie können gegenwärtige und künftige Investitionen geschützt werden und wie sind das Abwandern von Investitionen und Innovationen aus Europa vermeidbar? Der internationale Fachkongress gibt einen Einblick in die neuen Rahmenbedingungen, welche nach Diskussion des Vorschlags zur RED II im Europäischen Parlament und nach Beschluss des Europäischen Rates zu erwarten sein werden.

Am 23. Januar 2017 präsentiert Bernd Kuepker, EU-Kommission, die Schwerpunkte des Vorschlags zur RED II. Daraus sollen Rückschlüsse über die Zukunft einer erneuerbaren Mobilität in Europa bis 2030 und darüber hinaus abgeleitet werden. Bernd Kuepker wird auch in der Podiumsdiskussion des ersten Kongresstages mit Vertretern aus Politik und Wirtschaft über die Zielsetzung der EU-Kommission diskutieren.

Norbert Barthle, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, stellt die Pläne für die Implementierung von Maßnahmen nach der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung vor.

Wie stellt sich die deutsche und europäische Automobilindustrie auf diese neuen Rahmenbedingungen ein?

Dr. Thomas Schlick, Roland Berger GmbH, erläutert die Möglichkeiten für eine integrierte und nachhaltige Treibstoff- und Kraftfahrzeug-Strategie bis 2030 und darüber hinaus.

In der Podiumsdiskussion des ersten Kongresstages unter der Leitung von Sonja van Renssen, Redakteurin der „Energy Post“, diskutieren Vertreter aus Politik und Wirtschaft die Thesen des ersten Themenblocks:

- Pekka Pesonen, Generalsekretär des Europäischen Bauern- und Genossenschaftsverbandes, COPA-COGECA
- Bernd Kuepker, EU-Kommission
- Michael Cramer, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus im Europäischen Parlament
- Norbert Schindler, Mitglied des Deutschen Bundestages
- Stefan Schreiber, Präsident des Verbandes der Deutschen Biokraftstoffindustrie und verantwortlich für die der Biokraftstoffsparte bei Cargill
- Christian Hochfeld, Agora Verkehrswende

Schlaglichter

Internationaler Fachkongress Kraftstoffe der Zukunft 2017:

Erneuerbare Mobilität und Emissionssenkung am zweiten Kongresstag

Auf dem 14. Internationalen Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2017“ befassen sich zahlreiche Parallelforen mit technischen und ökonomischen Themen der Mobilität von morgen und den Zielen des Klimaschutzes.

In dem Parallelforum zum Thema „Erneuerbare Mobilität und Emissionssenkung“ am zweiten Kongresstag um 11.30 Uhr stellen fünf Experten ihre Analysen der technischen, ordnungspolitischen oder wirtschaftspolitischen Lösungswege vor.

Anlass für die Diskussion des Themas Emissionshandel im Verkehrsbereich bieten Veröffentlichungen aus jüngster Zeit: Wissenschaftler verschiedener Disziplinen haben den Emissionshandel im europäischen Kontext analysiert und dabei unterschiedlichste Positionen im Hinblick auf eine Einbeziehung der Sektoren Verkehr, Wärme und Landwirtschaft vertreten. Die Positionen reichen von einer Befürwortung über die differenzierte Bewertung von freiem oder sektorspezifischem Emissionshandel bis zur uneingeschränkten Ablehnung. So wird beispielsweise die These vertreten, dass es Emissionshandelssysteme erlaubten, die günstigsten Minderungspotenziale für Emissionen zu identifizieren und zu nutzen. Es solle langfristig ausschließlich der CO₂-Preis sein, der

saubere und effiziente Technologien wettbewerbsfähig macht. Demgegenüber kommt die ablehnende Bewertung zu dem Schluss, dass im Verkehrssektor die Vermeidungskosten hoch und die Preiselastizitäten vergleichsweise niedrig sind. Dies würde bedeuten, dass selbst relativ hohe CO₂-Preise nur zu geringfügigen Emissionsminderungen führen würden. Nicht zu vernachlässigen sei auch die Frage der gerechten Lastentragung zwischen den Sektoren; für die „klassischen“ Emissionshandelssektoren hätte dies höhere Zertifikatspreise und entsprechend höhere Minderungszwänge zur Folge. Die deutsche Emissionshandelsstelle im Umweltbundesamt kommt bisher zu dem Schluss, dass die Einbeziehung anderer Sektoren schwierig und ökonomisch nicht eindeutig positiv zu bewerten ist.

Vor der Diskussion mit den Teilnehmern des Parallelforums stellen Referenten aus unterschiedlichen Disziplinen mit Kurzpräsentationen die verschiedenen Optionen für weniger Emissionen im Verkehr vor:

Horst Fehrenbach, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH THG Emissionsfaktoren erneuerbarer Energieträger im Verkehrssektor und deren Reduktionspotenzial: Biodiesel,

Bioethanol, Biomethan, Elektromobilität, Power-to-X

- Dr. Theodor Goumas, exergia
Optionen für die Reduktion von „Upstream-Emissions“ in der Mineralölwirtschaft - Umsetzung, Bedeutung und Konsequenzen für die Biokraftstoffindustrie

- Peter Jürgens, REDcert GmbH
Zertifizierung des „Co-refining“ in der Mineralölwirtschaft und Power-to-X

- Dr. Thilo Schaefer, Institut der deutschen Wirtschaft Köln
Emissionshandel als Option für den Straßenverkehr?

- Prof. (apl) Dr. Uwe Lahl, Ministerialdirektor, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Emissionshandel im Verkehr aus Sicht der Klima- und Energiepolitik

Die Veranstalter erwarten am 23. und 24. Januar 2017 im CityCube am Messegelände Berlin wieder mehr als 500 Teilnehmer aus der Automobilproduktion, Mineralölwirtschaft, Chemischen Industrie, Biokraftstoffproduktion, Wissenschaft und Forschung sowie von internationalen Organisationen und Ministerien.

Alle UFOP-Marktinformationen online: <http://www.ufop.de/medien/downloads/agrar-info/marktinformationen>

Impressum

UFOP

Union zur Förderung von Oel- und Proteinpflanzen e.V.
Claire-Waldoff-Straße 7, 10117 Berlin
Tel. (030) 31 90 4-202, Fax. (030) 31 90 4 -485
E-Mail: info@ufop.de, Internet: www.ufop.de

Redaktion

UFOP Stephan Arens (verantwortlich), Dieter Bockey,
AMI Wienke von Schenck

Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.

AMI GmbH

E-Mail: wienke.v.schenck@AMI-informiert.de
Tel: 0228 33 805 351, Fax: 0228 33 805 591

Wir erarbeiten alle Marktinformationen mit äußerster Sorgfalt, eine Haftung schließen wir jedoch aus.

© AMI Alle Rechte vorbehalten.

Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.

