

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE.....2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE.....3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	01. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	564,02	540,75	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	590,00	551,00	↗
Rapsöl	1.215,00	1.120,00	↗
Rapsschrot	370,00	352,00	↗
Rapspresskuchen*	403,00	390,00	↗
Paris Rapskurs	584,25	582,00	↗
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., excl. MwSt.			
Biodiesel	186,91	186,91	→
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	182,90	183,73	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	80,26	78,40	↗

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapszeugerpreise bewegen sich im Zuge zuletzt fester Terminmarktnotierungen nach oben
- Nennenswerte Umsätze bleiben weiterhin aus
- US-Sojakurse zuletzt fester, anhaltende Trockenheit in Argentinien beeinträchtigt die Aussaat

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrot tendiert zum Jahreswechsel fester, besonders der physische Handel belebt sich nach einem ruhigen Dezember
- Konventionelles Sojaschrot verteuert sich, während GVO-freie Partien auf Monatssicht niedriger bewertet werden

Pflanzenöle

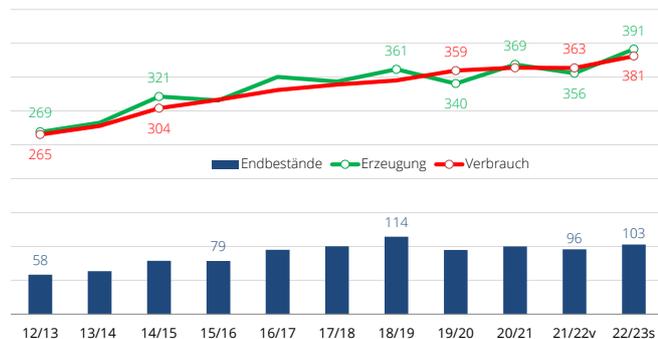
- Rapsölpreise weiterhin unter Vorjahreslinie, Marktteilnehmer agieren zurückhaltend und warten die weitere Preisentwicklung ab
- Palmöl legt zu, Aussicht auf kleineres Angebot seitens Indonesiens treibt

Kraftstoffe

- Biodieselpreise pendeln sich ein, Handelsaktivität bleibt angesichts der Feiertage gering
- Rohölkurse rutschen ab, steigende Coronainfektionszahlen in China schüren Nachfragesorgen

Grafik der Woche

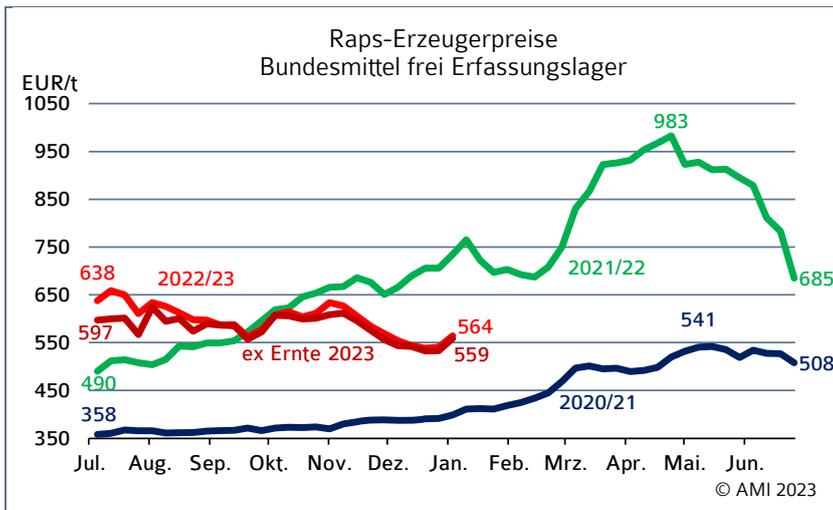
Globale Versorgungsbilanz Sojabohnen
in Mio. t



Quelle: USDA, AMI

Anmerkung: v=vorläufig, s=geschätzt

Marktpreise



Raps

Am deutschen Rapsmarkt hat das neue Jahr begonnen wie das alte aufgehört hat: mit geringem Handelsinteresse auf beiden Seiten. Die Ölmühlen sind zumeist gut gedeckt, die Lager gefüllt und der Nachschub für die kommenden Wochen über Kontrakte gesichert. Nur vereinzelt wird Raps gekauft, wohl um kurzfristige Versorgungslücken zu schließen. Ohnehin ist Raps der alten Ernte in Erzeugerhand kaum noch verfügbar, ein Großteil konnte bereits 2022 zu gutem Kurs vermarktet werden.

Rapsöl

Die Forderungen für Rapsöl gaben zu Beginn des Monats merklich nach, konnten sich zuletzt jedoch wieder befestigen. Zum gleichen Zeitpunkt im Vorjahr wurden dennoch rund 43 % mehr verlangt. Indes bleibt die Handelsaktivität angesichts der Weihnachtsfeiertage und des Jahreswechsels gering. Das Angebot an prompten Partien ist jedoch auch weiterhin reichlich und findet kaum Abnehmer. So bleiben die Tanklager vielerorts gefüllt.

Rapsexpeller

Auch im Dezember erschweren anhaltende Logistikprobleme den Handel. Insbesondere angesichts der Feiertage mangelt es an Fahrern und Fahrzeugen. War die Handelsaktivität zwischen den Feiertagen noch äußerst verhalten, zog diese zum Jahreswechsel wieder an, wobei der Fokus auf physischer Ware lag. Das Angebot ist derzeit komfortabel und kann die Nachfrage mehr als ausreichend bedienen.

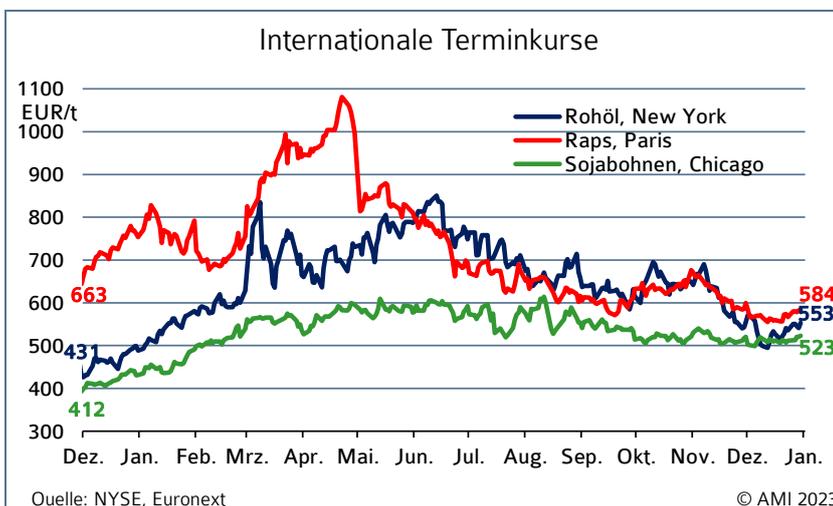
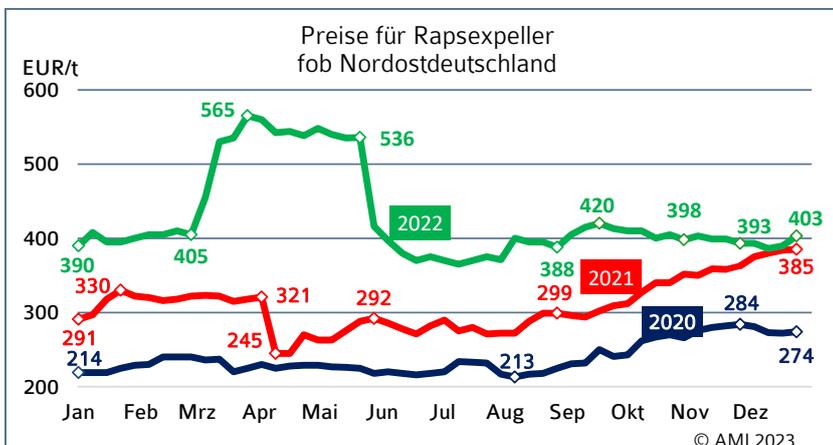
Großhandelspreise

Die Biodieselpreise konnten sich im Dezember stabilisieren. Die Umsätze bleiben jedoch angesichts des Jahreswechsels und Weihnachtsfeiertage gering. So bleibt die Nachfrage, sowohl nach vorderen als auch nach hinteren Lieferpositionen, zuletzt verhalten, was die Umsätze auf ein Minimum reduziert. In den kommenden Wochen rechnen Marktteilnehmer jedoch mit einer Belebung des Marktgeschehens.

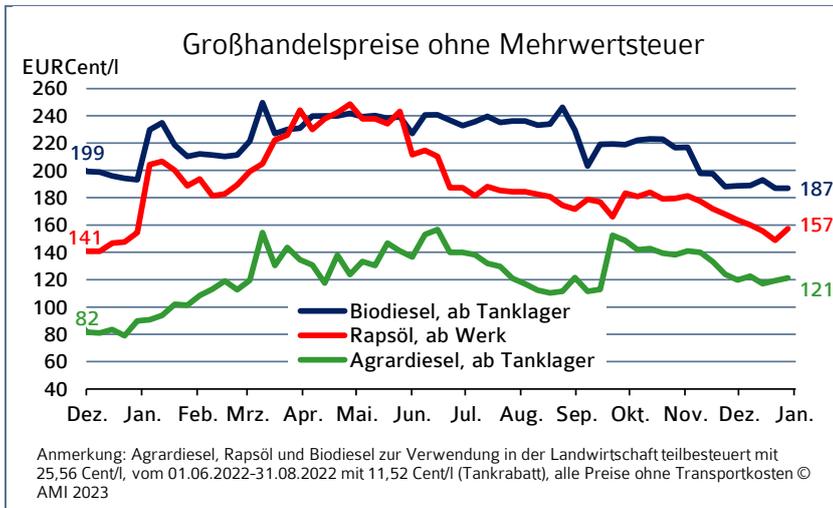
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 04.01.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2022 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	590	370	1 215	1024
Vorwoche	551	352	1 120	942

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



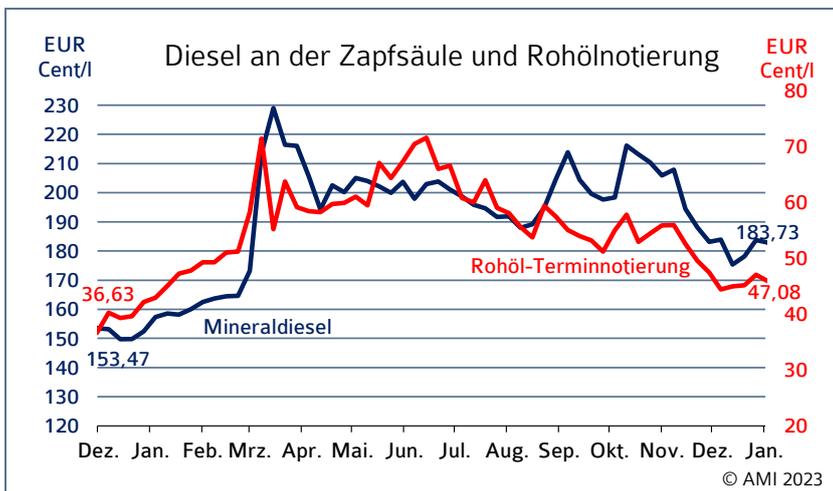
Tankstellenpreise

Die Rohölnotierungen setzten im Dezember 22 ihren weitgehend rückläufigen Trend fort, auch wenn die Kurse vor Jahreswechsel kurzzeitig stiegen. Die Sorge einer geschmälernten globalen Nachfrage belastete die Kurse. Auftrieb erhielt die Notierung jedoch durch die Lockerungen der Coronamaßnahmen in China und die Hoffnung auf einer Belebung des chinesischen Kaufinteresses. Allerdings dämpften schwache chinesische Konjunkturdaten sowie steigende Infektionszahlen diese Hoffnung jüngst. Die Großhandelspreise für Biodiesel ex Steuerlager lagen zuletzt bei 186,90 Cent/l, damit wurden knapp 2 Cent/l weniger genannt als noch 4 Wochen zuvor.

Verbrauch

Biodiesel

Der Verbrauch an Biodiesel legte im Oktober gegenüber dem Vormonat um rund 7 % auf 214.930 t zu. Gegenüber Vorjahresmonat entspricht das dennoch einem Rückgang von 12 %. Gleichzeitig nahm auch der Verbrauch an Dieselmotorkraftstoff etwas zu, so dass die Beimischung ein Plus von 0,3 auf 7,4 % verzeichnete. So summiert sich der Verbrauch an Biodiesel zur Beimischung in den ersten 10 Monaten des Jahres 2022 auf knapp 2,1 Mio. t und liegt damit rund 4 % unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2022

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sep.	Okt.	kumuliert	
											2022	2021
Biodiesel Beimischung	186,4	205,3	228,6	213,3	205,4	195,0	200,8	213,0	200,2	214,9	2.077,4	2.169,0
Dieselmotorkraftstoffe	2.397,8	2.198,1	2.402,9	2.500,9	2.369,5	2.703,8	2.848,0	3.099,5	2.631,9	2.703,2	26.755,1	26.742,0
Biodiesel + Diesel	2.584,1	2.403,4	2.631,5	2.714,2	2.574,9	2.898,8	3.048,8	3.312,4	2.832,2	2.918,1	28.832,5	28.911,1
Anteil Biodiesel in %	7,2	8,5	8,7	7,9	8,0	6,7	6,6	6,4	7,1	7,4	7,2	7,5
Bioethanol ETBE a)	10,7	10,4	11,5	14,3	8,8	10,4	10,6	11,1	12,4	10,0	110,3	136,9
Bioethanol Beimischung	83,8	73,3	86,2	98,1	85,3	80,5	92,1	94,3	87,0	87,0	871,0	821,5
Summe Bioethanol	94,5	83,6	97,7	112,3	94,1	90,9	102,7	105,4	99,4	97,0	981,2	958,5
Ottomotorkraftstoffe	1.132,9	1.103,2	1.476,4	1.214,1	1.198,5	1.487,8	1.467,1	1.608,5	1.267,1	1.345,7	13.270,5	12.638,0
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.227,4	1.186,9	1.574,1	1.326,4	1.292,6	1.578,7	1.569,8	1.713,9	1.366,5	1.442,8	14.251,7	13.596,5
Anteil Bioethanol in %	7,7	7,1	6,2	8,5	7,3	5,8	6,5	6,2	7,3	6,7	6,9	7,0

Anmerkung: a) Volumenprozentanteil Bioethanol am ETBE = 47 %; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten.

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Der Einsatz von Bioethanol verlor im Oktober mit 97.030 t gut 2 % gegenüber Vormonat. Nachdem die Beimischungsmenge bereits im Vormonat deutlich zurückging, verharrt sie nun nahezu auf dem September-Niveau. Demgegenüber werden 19 % weniger ETBE verwendet als noch im Vormonat. Der Beimischungsanteil schrumpft indes auf 6,7 %. Im Vorjahresmonat wurde mit 8,4 % noch deutlich mehr beigemischt. Der Verbrauch von Bioethanol von Januar 22 bis Oktober 22 summiert sich somit auf 981.211 t und übertrifft damit das Vorjahresvolumen von Januar 21 bis Oktober 21 um gut 2 %.

Schlaglichter

Kurzfristig mehr Klimaschutz mit erneuerbarer Antriebsenergie in der Land- und Forstwirtschaft möglich

Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ fordert Steuerentlastung für nachhaltige Biokraftstoffe im Energiesteuergesetz

Die Branchenplattform fordert die Wiederherstellung der Steuerentlastung für Biokraftstoffe, die in diesem Sektor verwendet werden. Nur so könne das hiermit verbundene Klimaschutzpotenzial kurzfristig gehoben werden. Die Bundesregierung wird in dem Schreiben der Mitgliedsverbände und -unternehmen aufgefordert, schnellstmöglich den erforderlichen Antrag auf eine beihilferechtliche Genehmigung bei der EU-Kommission zu stellen. Die beihilferechtliche Genehmigung ist Voraussetzung für die Änderung des Energiesteuergesetzes und die nachfolgende möglichst baldige Notifizierung durch die EU-Kommission.

Der Energieeinsatz in der Land- und Forstwirtschaft verursacht pro Jahr CO₂-Emissionen von rund 6 Mio. t. Zwei Drittel davon stammen aus der Verwendung von fossilen Kraftstoffen in land- und forstwirtschaftlichen Arbeitsmaschinen. Die in der Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ zusammengeschlossenen Verbände



sehen großen Handlungsbedarf und Potenzial, um mit dem land- und forstwirtschaftlichen Maschinenbestand kurz-, mittel- und langfristig Treibhausgasminderungen erreichen zu können.

„Die Akteure der Branchenplattform sind überzeugt, dass die energiebedingten Emissionen des Sektors mit der Verwendung nachhaltig zertifizierter Biokraftstoffe in land- und forstwirtschaftlichen Betrieben zeitnah um bis zu 3 Mio. t CO₂ vermindert werden können. Der Einsatz von Biokraftstoffen ist mittelfristig alternativlos, da eine Elektrifizierung bei land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen nur begrenzt möglich ist und e-Fuels mittel- bis langfristig nicht für die Landwirtschaft zur Verfügung stehen“, so Udo Hemmerling, stellvertretender Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes (DBV).

„Bis Ende 2021 wurde Biokraftstoff, der in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt wird, mit 45 Cent je Liter entlastet. Seit 1. Januar 2022 wird für Biokraftstoffe keinerlei steuerliche Entlastung mehr gewährt, die Energiesteuer für Biokraftstoffe beträgt somit 47,04 Cent je Liter. Dadurch ergibt sich die aus Klimaschutzaspekten absurde Situation, dass nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe eine hohe Steuerbelastung haben und somit einen entscheidenden preislichen Wettbewerbsnachteil bekommen“, stellt Stephan Arens, Geschäftsführer der UFOP heraus.

Die Mitglieder der Branchenplattform fordern deshalb die Bundesregierung auf, die bis Ende 2021 geltende steuerliche Entlastung von nachhaltigen Biokraftstoffen in der Land- und Forstwirtschaft im Energiesteuergesetz wiederherzustellen.



Stephan Arens,
Geschäftsführer der UFOP



Udo Hemmerling,
stellvertretender Generalsekretär des Deutschen Bauernverbandes (DBV)

Betont wird, dass diese Steuerentlastung auf die Verwendung in der Land- und Forstwirtschaft und damit in der Menge begrenzt ist. Die im Rahmen des Green Deal ebenfalls vorgeschlagene Neufassung der Energiesteuerrichtlinie sehe eine Steuerbegünstigung für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft vor. Die jetzt geforderte Änderung im Energiesteuergesetz schließe die zeitliche Lücke bis zu einer Neufestlegung nach EU-Recht, die nach Befürchtung der Verbände und Unternehmen noch einige Jahre dauern könne. Denn bei Beschlüssen zum EU-Steuerrecht ist für Beschlüsse im Finanzministerrat Einstimmigkeit Voraussetzung.

Mit der kurzfristigen Beantragung und Notifizierung könnten verlässliche Rahmenbedingungen und Planungssicherheit geschaffen werden, auch für die Landmaschinenindustrie für die kostenintensive Zertifizierung entsprechender Motoren. Mit einem Anreizsystem zur Kostensenkung können das Klimaschutzpotential und die hiermit verbundenen Wertschöpfungseffekte im Sinne regionaler Bioökonomiekreisläufe mobilisiert werden, zeigen sich die Mitglieder der Branchenplattform überzeugt.

Schlaglichter

Kraftstoffe der Zukunft 2023 in Berlin: endlich wieder live

Am 23. Januar 2022 öffnet der 20. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“ im CityCube Berlin unter dem Motto: Kraftstoffe der Zukunft 2023 – Navigator für eine nachhaltige Mobilität“ seine Pforten. Fünf spannende Vorträge von je 20 Minuten Wissensinput erwarten Sie in der Eröffnungssession „Energiewende im Verkehr im Spannungsfeld von Versorgungssicherheit und Klimaschutz“.

Artur Auernhammer, BBE-Vorsitzender des Vorstandes, eröffnet den zweitägigen Kongress. Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr, folgt mit dem ersten Vortrag und widmet sich den Rahmenbedingungen für Innovation und Nachhaltigkeit rund um erneuerbare Kraftstoffe und alternative Antriebe. Norbert Lins, Mitglied des Europäischen Parlament, beschäftigt sich mit der Frage „Durchbruch der EU-Gesetzgebung für die Energiewende im Verkehr?“. Empfehlungen des Expertenbeirates „Klimaschutz in der Mobilität für den Ausbau erneuerbarer Kraftstoffe“ gibt Prof. Dr. Meike Jipp vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Welche Anforderungen in

KRAFTSTOFFE DER ZUKUNFT

20 JAHRE



puncto Energieversorgungssicherheit im Verkehrssektor von Nöten sind, vertieft John Cooper von FuelsEurope.

Podiumsdiskussion - Session 2: Folgen des Kriegs in der Ukraine: Verdrängt die Versorgungssicherheit den Klimaschutz?

Der russische Angriffskrieg auf die Ukraine hat drastisch verdeutlicht, wie entschlossen und zügig die Abhängigkeiten von fossilen Energien in Deutschland, in Europa und weltweit verringert werden müssen. Diesbezüglich erwartet Sie am Montag, den 23. Januar 2023, nach der Eröffnungssession des 20. Internationalen Fachkongresses für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft“ eine Podiumsdiskussion, in der sich die Diskussionsteilnehmer der Frage „Folgen des Kriegs in der Ukraine: Verdrängt die Versorgungssicherheit den Klimaschutz?“ widmen. Freuen dürfen Sie sich auf die Teilnehmenden: Dr. Anita

Breyer, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz; Dr. Monika Griefahn von eFuel Alliance e.V.; Prof. Dr. Christian Küchen vom Wirtschaftsverband Fuels und Energie e.V. (en2x); Matti Lehmus von NESTE; Norbert Lins, Mitglied des Europäischen Parlamentes sowie Claus Sauter von der VERBIO Vereinigte Bio-Energie AG.

Im Podium beziehen sechs Fachleute aus der Energiebranche und Politik Stellung zum Thema wirksamer Klimaschutz und Abhängigkeit von fossilen Energieimporten.

Das komplette Kongressprogramm und weitere Informationen zur Veranstaltung sowie alles zu Anmeldung und Tickets finden Sie unter: www.kraftstoffe-der-zukunft.com



Session 1 mit Artur Aurnhammer, Vorsitzendenposten des Vorstandes, Oliver Luksic, Parlamentarischer Staatssekretär BMDV, Norbert Lins, MdEP, John Cooper, FuelsEurope und Prof. Dr. Meike Jipp, DLR (im Uzs.)

Quelle: Bundesverband Bioenergie e.V.

Schlaglichter

11,1 Millionen Tonnen CO₂-Einsparung durch Biokraftstoffe im Jahr 2021

UFOP: Biokraftstoffe wichtiger Teil des Instrumentenkastens für den Klimaschutz im Verkehr

Nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe bleiben vorerst die wichtigste Option zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Dies betonte die UFOP nach Bekanntmachung der Auswertung der Nachhaltigkeitsnachweise zur Anrechnung auf die THG-Quotenverpflichtung durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE). Die durchschnittliche Treibhausgasminde- rung der eingesetzten Rohstoffe von 84 % bestätigte erneut den erfolgreichen Effizienzwettbewerb innerhalb der THG-Quotenregelung.

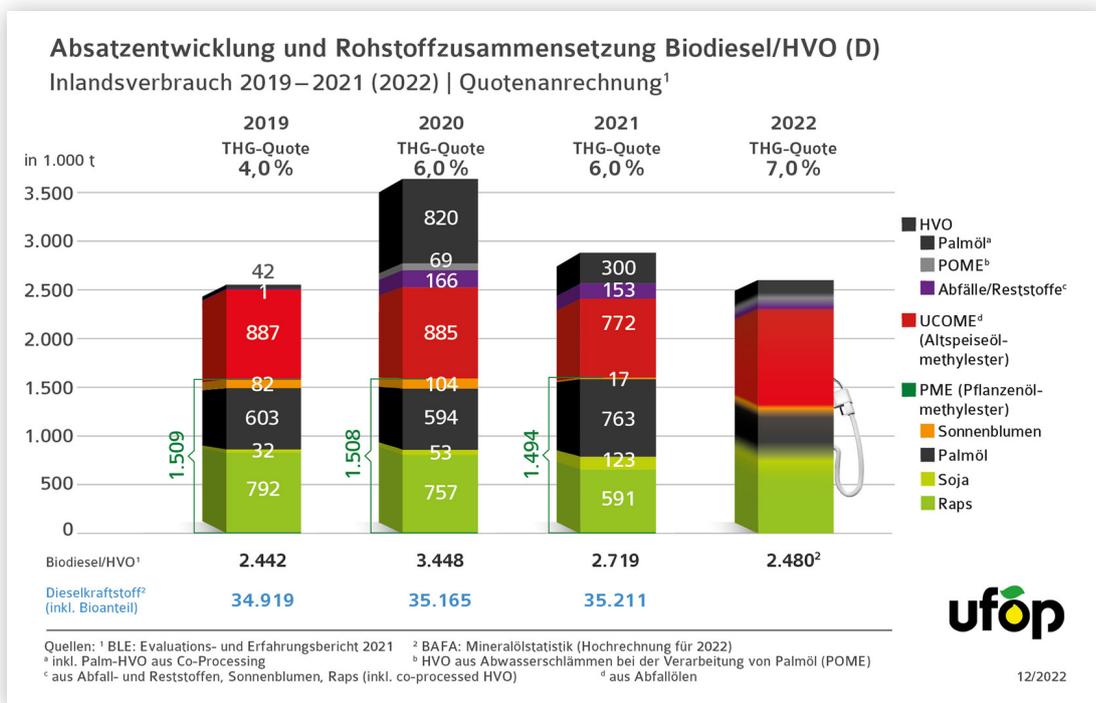
Nach Angaben der BLE wurden insgesamt über 3,9 Mio. t Biokraftstoffe und davon ca. 2,72 Mio. t fossilen Diesel ersetzende Biokraftstoffe (Biodiesel, HVO etc.) angerechnet, im Quotenjahr 2020 waren es ca. 3,5 Mio. t. Rohstoffseitig ist Palmöl mit insgesamt 1,063 Mio. t die wichtigste Rohstoffquelle, gefolgt von gebrauchten Speiseölen und Fetten mit 0,772 Mio. t und Rapsöl mit ca. 0,6 Mio. t. Gegenüber dem Quotenjahr 2020 verringerte sich insbesondere der Anteil von HVO aus Palmöl um 0,52 auf 0,3 Mio. t. Ursache ist die Kraftstoffnorm für Diesel, die eine Beimischung von Biodiesel von maximal 7 Vol.-% zulässt; darüber hinausgehend wird HVO beigemischt. Die höhere Gesamtmenge in 2020 ist darauf zurückzuführen, dass die

THG-Quote von 6 % in dem betreffenden Jahr ausschließlich durch den physischen Einsatz von Biokraftstoffen erfüllt werden musste. Die Option der THG-Quotenübertragung war bei gleicher Quotenhöhe erst 2021 wieder möglich. Deshalb erwartet die UFOP für das Quotenjahr 2022 bei einer auf 7 % gestiegenen THG-Quote einen Gesamtbedarf für den Dieselmärkte von ca. 2,5 Mio. t Biodiesel und HVO. Der Verband weist darauf hin, dass der auf die THG-Quote anzurechnende Anteil von Biokraftstoffen aus Palmöl im Quotenjahr 2022 auf 0,9 % am Endenergieverbrauch im Straßenverkehr begrenzt sei; ab 2023 sei eine Anrechnung hierzulande nicht mehr möglich.

Die UFOP stellt fest, dass nachhaltig zertifizierte Biokraftstoffe nicht nur einen messbaren Beitrag zum Klimaschutz im Verkehr leisten können, sondern aufgrund des nach wie vor geringen Beitrages der e-Mobilität auch müssen. Dies bestätigt die kürzlich von der Generalzolldirektion ver-

öffentlichte Auswertung zur Erfüllung der THG-Quote: Für die e-Mobilität wurde ein Anteil von lediglich 25.000 t CO_{2eq} ausgewiesen. Grundsätzlich bestätigte auch das Quotenjahr 2021 die Bedeutung der Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse in ihrer Brückenfunktion für die Erfüllung der THG-Minderungs vorgaben im Verkehrssektor gemäß dem geltenden Klimaschutzgesetz. Die Förderunion lehnt daher erneut eine Absenkung der Kappungsgrenze für Biokraftstoffe aus Anbaubiomasse unter den Kompromiss von 4,4 % am Endenergieverbrauch im Straßen- und Schienenverkehr entschieden ab.

Weiterführende Informationen finden Sie auf den Seiten der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE): www.ble.de. Am 02.12.2022 wurden die Hintergrunddaten zum Evaluations- und Erfahrungsbericht für das Jahr 2021 veröffentlicht: bit.ly/3WRl8cQ



Schlaglichter

DEUTZ gibt Motoren für HVO-Biokraftstoff frei

- Motoren der Abgasstufe EU V für HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) zertifiziert
- Fortschrittlicher Biokraftstoff senkt CO₂-Emissionen um bis zu 95 Prozent
- DEUTZ ermöglicht Kunden mit Kraftstofffreigabe weiteren Weg in die Klimaneutralität

Ab sofort gibt DEUTZ sein gesamtes TCD-Motorenprogramm für den Einsatz alternativer Dieselmotoren frei. Damit sind alle Antriebe der EU-Abgasstufe V bis hin zur neuen Baureihe TCD 5.2 zum Betrieb mit paraffinischen Dieselmotoren wie HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) zugelassen. HVO ist ein sogenannter fortschrittlicher Biokraftstoff, der aus biologischen Abfallstoffen, Gülle, Altspeiseölen und Altfetten hergestellt wird und somit nicht in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht. Der Einsatz der



HVO-Kraftstoffe verbessert die CO₂-Bilanz der DEUTZ-Motoren um bis zu 95 Prozent.

„Den Weg in die Klimaneutralität gestalten wir für unsere Kunden mehrspurig. Die Kraftstofffreigabe unserer Antriebe ergänzt unsere E-DEUTZ- und Wasserstoffaktivitäten. Damit gehen wir einen weiteren wichtigen Schritt in unserer

Nachhaltigkeitsstrategie „Taking Responsibility“, sagt Dr.-Ing. Markus Müller, Vorstand für Technologie und Vertrieb der DEUTZ AG.

Paraffinischer Kraftstoff nach EN 15940 ist mit fossilem Diesel kompatibel, beide Kraftstoffe können in jedem Verhältnis gemischt und getankt werden. Mittelfristig werden synthetische Kraftstoffe, die sogenannten e-Fuels, die paraffinischen Dieselmotoren ergänzen. E-Fuels werden auf Basis von regenerativ erzeugtem Wasserstoff und Kohlendioxid aus der Luft oder aus Industrieprozessen hergestellt.

Alle Details zu den aktuellen Kraftstofffreigaben enthält das Technische Rundschreiben „Kraftstoffe 0199-99-01218/6“. [Mehr Infos](#)

20. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität

23. & 24. Januar 2023

CityCube, Berlin

PROGRAMM + ANMELDUNG:

www.kraftstoffe-der-zukunft.com

THEMEN, U. A.:

- **Klimaschutz im Verkehr**
- Biodiesel und Bioethanol
- Versorgungssicherheit
- **E-Fuels und Biomethan**
- EU-Politik und nationale Gesetzgebungen
- Biokraftstoffe im Schiffsverkehr und Flugzeug
- Grüner Wasserstoff

20
JAHRE

#fuels2023
NAVIGATOR
FÜR NACHHALTIGE
MOBILITÄT!

Alle UFOP-Marktinformationen online: www.ufop.de/marktinfo

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.