

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE
GROSSHANDELSPREISE 2
 Raps
 Rapsöl
 Rapsschrot
 Rapsexpeller

KRAFTSTOFFE 3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Preistendenzen

Mittelwerte	43. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	382,30	391,92	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	399,00	413,00	↘
Rapsöl	943,00	925,00	↗
Rapsschrot	284,00	278,00	↗
Rapspresskuchen*	305,00	285,00	↗
Paris Rapskurs	411,50	419,00	↘
Großhandelspreise ct/l, inkl. EnergieSt., excl. MwSt.			
Biodiesel	165,78	174,83	↘
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	182,90	181,13	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	85,39	88,32	↘

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

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Kassapreise Raps weiten Verluste aus, es kommt nur selten zu Abschlüssen, Abnehmer verweisen auf ihre gute Deckung
- Marktteilnehmer erwarten vorerst keine Belebung des Geschäfts, Angebotsdruck zu Importraps aus der Ukraine dominiert
- US-Sojaernte kurz vor dem Abschluss

Ölschrote und Presskuchen

- Rapsschrotpreise jüngst fester dank aufkeimender Nachfrage
- Sojaschrotpreise über Vormonat, obwohl weitere Rekordsojaernte in Brasilien erwartet wird und sich die US-Ernte dem Ende nähert

Pflanzenöle

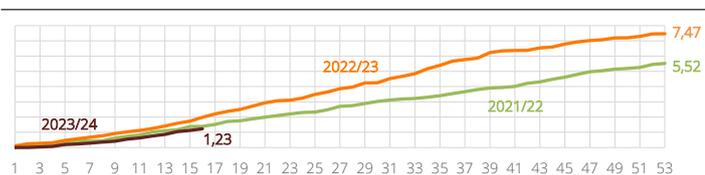
- Rapsölpreise pendeln sich ein Rapsöl legte jüngst etwas zu, gute Versorgungslage und Besorgnis über geringe Nachfrage für die nächsten Monate begrenzen Anstieg
- Abgerutschte Rohölnotierungen ziehen Palmöl nach unten

Kraftstoffe

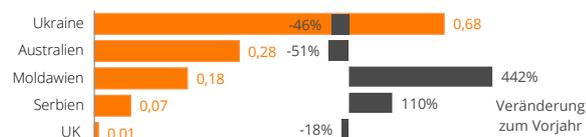
- Verhaltene Nachfrage dämpft Preisentwicklung für Biodiesel
- Angriff der Hamas treibt Rohölnotierungen, Niveau kann im Monatsverlauf nicht gehalten werden

Grafik der Woche

Wöchentliche Einfuhren an Raps in die EU-27
nach Wirtschaftsjahreswochen, in Mio. t

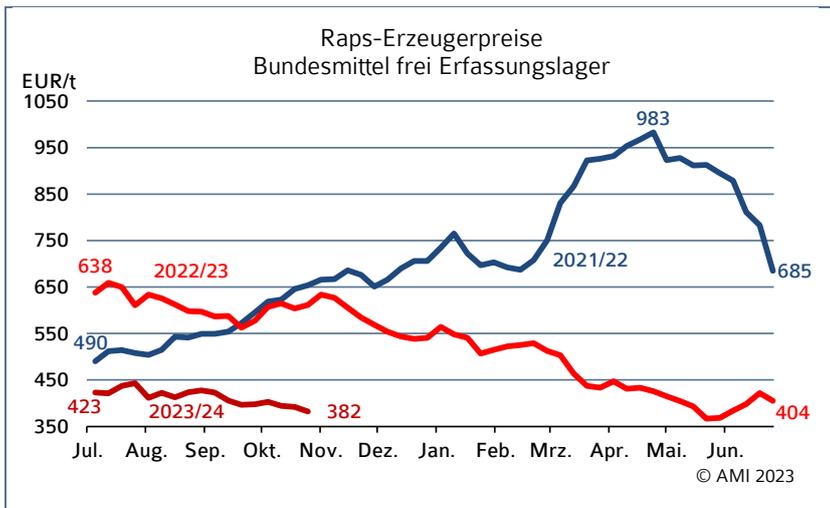


EU-Rapsimporte 01. Juli bis 15. Oktober 2023



Quelle: EU-Kommission

Marktpreise



Raps

Am deutschen Rapsmarkt läuft derzeit nicht viel. Die Bücher der Ölmühlen sind bis Jahresende gefüllt und es kommen nur vereinzelt Partien zum Zuge, die aufgrund auftretender logistischer Schwierigkeiten oder Verspätungen die Lücke schnell schließen müssen. Das sind aber nur sehr seltene und sehr überschaubare Umsätze. Auch die weiterhin regen Importe, allein aus der Ukraine erhielt Deutschland in der 42. KW 30.720 t Raps, setzen die heimischen Preise unter Druck.

Rapsöl

Am Kassamarkt findet kaum Handel statt. Das schwache Marktumfeld, die gute Versorgungslage sowie die Befürchtungen, dass die Nachfrage im ersten Quartal 2024 nicht groß genug sein wird, lasten auf den Preisen. Jüngst konnten diese allerdings im Aufwind der festeren Pariser Rapsnotierungen etwas zulegen, was das ohnehin geringe Kaufinteresse nochmals dämpfte. Jetzt wird erstmal wieder abgewartet, in welche Richtung sich die Preise weiterentwickeln.

Rapsexpeller

Rapsexpeller fob Nordostdeutschland verfehlt das Vormonatsniveau nur knapp. Ende Oktober wurden rund 305 EUR/t für prompte Partien verlangt, damit lediglich 1 EUR/t weniger als noch 4 Wochen zuvor. Zwischenzeitlich erreichten die Preise mit 285 EUR/t allerdings sogar den niedrigsten Stand seit Anfang August 21, konnten sich im Monatsverlauf aber wieder festigen. Gestützt wurden die Forderungen in den vorherigen Handelstagen insbesondere von einer regen Nachfrage, nachdem die vorangegangenen Wochen von einer deutlichen Zurückhaltung der Marktakteure geprägt war

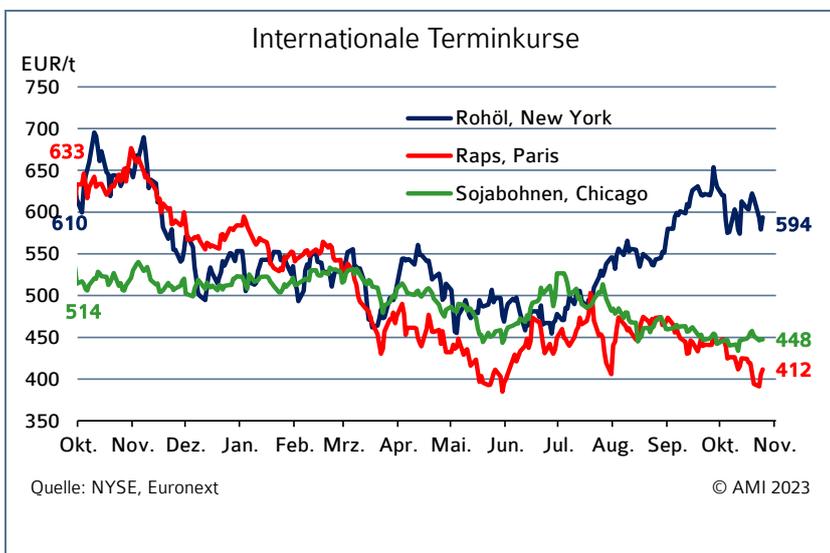
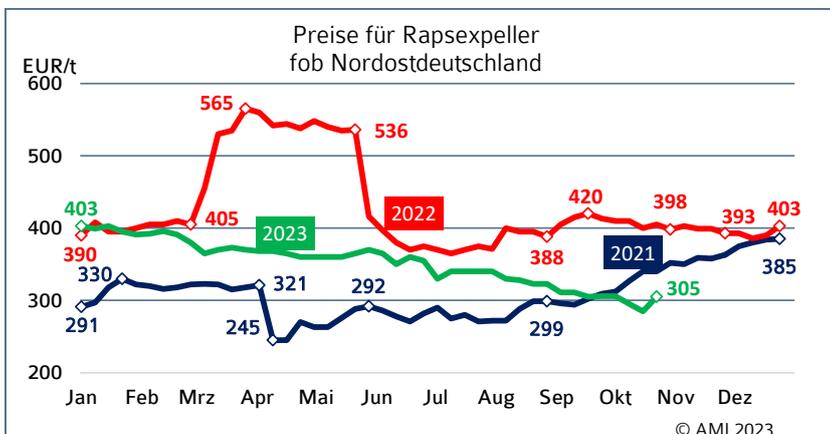
Großhandelspreise

Die Handelsaktivität am heimischen Biodieselmärkte flachte zuletzt etwas ab. Es wird zwar weiterhin von Anfragen berichtet, Umsätze kommen jedoch nur selten zustande. Zur Erfüllung der THG-Quote greifen Marktteilnehmer aktuell auf CO₂-Zertifikate zurück, welche deutlich günstiger offeriert werden. Vor diesem Hintergrund rutschten die Biodieselpreise merklich ab und erreichten Ende Oktober ein 5-Wochentief. Das knappe Angebot für Oktober konnten den Preisrückgang dabei nicht dämpfen. Für November wird das Angebot hingegen bislang als ausreichend beschrieben.

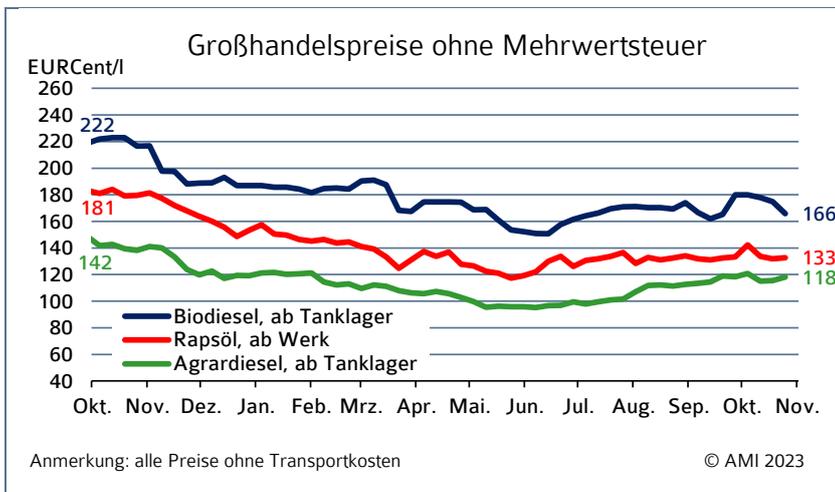
Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl
in EUR/t am 25.10.2023, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps Ernte 2023 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	399	284	943	837
Vorwoche	413	278	925	874

Quelle: AMI



Biodiesel/ min. Diesel



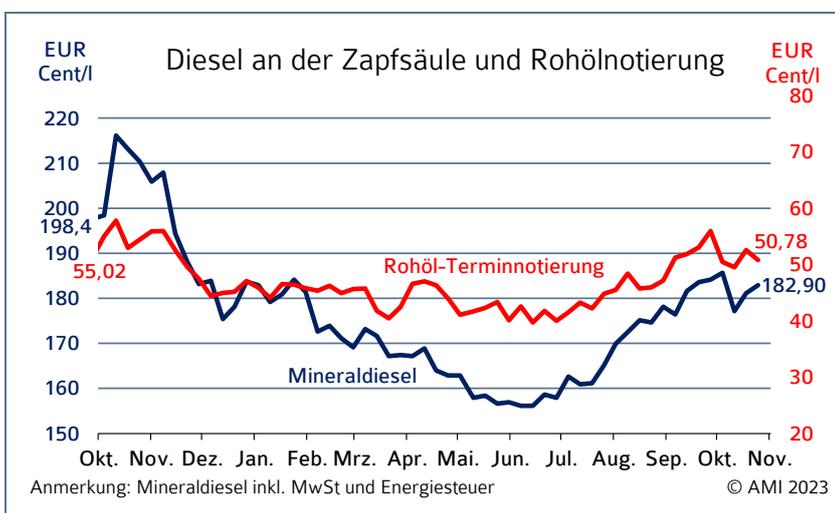
Tankstellenpreise

Die Rohölkurse standen im Oktober unter Druck. Insbesondere, die Sorge bezüglich eines globalen Rückgangs der Nachfrage aufgrund der sich abkühlenden Konjunktur belastete die Notierungen. Aufwärts ging es dann nach dem Angriff der Hamas auf Israel und der Sorge der Konflikt könnte sich ausweiten und die Handelsströme beeinflussen. Auf Monatssicht gab die Notierung um 5,14 auf 50,78 Cent/l nach. An der Zapfsäule war der Preisabschlag marginal. Mit 182,90 Cent/l sanken die Preise für Mineraldiesel um etwas mehr 1 Cent/l im Vergleich zum Vormonat.

Verbrauch

Biodiesel

Der Beimischungsanteil von Biodiesel im Diesel hat sich im August 23 vergrößert. Mit 8,4 %, rund 0,3 Prozentpunkte weniger als im Juli 23 und 27,6 % mehr als im August 22, ist der größte Beimischungsanteil seit Jahresbeginn festzuhalten. Mit 233.000 t wurde rund 2,5 % mehr Biodiesel zur Beimischung verbraucht als im Vormonat. Gegenüber Vorjahresmonat entspricht das einem Anstieg von 7,5 %. Demgegenüber hat sich der Einsatz von Dieselmotoren etwas reduziert und verfehlt das Vormonatsniveau mit 2,6 Mio. t um rund 0,7 %. Gegenüber Vorjahresmonat entspricht das einem Rückgang von 17,4 %.



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2023

in 1.000 t

	Jan.	Feb.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	kumuliert	
									2023	2022
Biodiesel Beimischung	195,4	189,4	236,8	209,3	209,6	231,7	227,7	233,4	1.732,8	1.684,0
Dieselmotoren	2.261,9	2.385,4	2.780,4	2.373,7	2.758,0	2.603,7	2.575,0	2.557,6	20.396,4	21.412,6
Biodiesel + Diesel	2.457,3	2.574,8	3.017,1	2.583,0	2.967,5	2.835,4	2.802,7	2.791,0	22.129,3	23.096,6
Anteil Biodiesel in %	8,0	7,4	7,9	8,1	7,1	8,2	8,1	8,4	7,8	7,3
Bioethanol ETBE a)	9,3	8,6	10,2	10,7	11,5	14,1	13,2	13,6	91,1	88,1
Bioethanol Beimischung	80,7	78,6	78,5	88,7	101,2	94,8	98,5	94,3	712,9	698,5
Summe Bioethanol	90,0	87,2	88,7	99,4	112,7	108,9	111,7	107,9	804,0	786,6
Ottomotoren	1.208,5	1.239,9	1.398,0	1.307,5	1.412,7	1.398,9	1.393,8	1.343,4	10.668,0	10.674,5
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.298,6	1.327,0	1.477,7	1.406,9	1.525,4	1.507,8	1.505,5	1.451,3	11.472,0	11.461,1
Anteil Bioethanol in %	6,9	6,6	6,0	7,1	7,4	7,2	7,4	7,4	7,0	6,9

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Bioethanol

Der Verbrauch von Bioethanol hat sich im August 23 verringert. Auch wenn im ETBE mit 13.600 t rund 2,8 % mehr zum Einsatz kam, zur Beimischung wurde mit 94.300 t gut 4,2 % weniger als im Vormonat eingesetzt. Der Bioethanol-Verbrauch insgesamt verringert sich damit um knapp 3,4 % auf 108.000 t. Doch auch der Verbrauch von Ottomotoren nahm ab: Mit 1,3 Mio. t kamen im August 23 fast 3,6 % weniger zum Einsatz. Der Anteil von Bioethanol zur Beimischung im Ottomotoren bleibt damit stabil bei 7,4 %.

Schlaglichter

UFOP veröffentlicht Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2022/2023“

Russlands Krieg gegen die Ukraine rüttelte die globalen Energie- sowie Ölsaaten- und Pflanzenölmärkte durcheinander. Die Europäische Union hat sich gemeinsam mit der Wirtschaft den möglichen negativen Konsequenzen grundsätzlich erfolgreich entgegengestellt. Der große Verlierer sind jedoch der globale Klimaschutz und damit die besonders spürbar vom Klimawandel betroffenen Regionen des globalen Südens. Dies betont einführend der aktualisierte UFOP-Sachstandsbericht „Biodiesel & Co. 2022/2023“. Vorgestellt und erläutert werden die Beschlüsse zur Verabschiedung der Vorschläge der EU-Kommission im Rahmen des „fit-for-55“-Pakets, mit dem besonderen Schwerpunkt der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie - RED III.

Gleichzeitig, mit erheblichem zeitlichem Verzug, wird die noch rechtskräftige Richtlinie 2018/2001 - RED II – umgesetzt. Verursacher ist die EU-Kommission mit der erheblich verspäteten Bekanntmachung der erforderlichen Delegierten Rechtsakte, u.a. 2022/996 (KOM). Diese sieht die Verschärfung und Harmonisierung der Systemgrundsätze der freiwilligen Zertifizierungssysteme vor, die wiederum entsprechend angepasst und von der EU-Kommission genehmigt werden müssten. Der Bericht verdeutlicht, die EU-Kommission überholt sich selbst mit ihren Vorschlägen im Rahmen des „Green Deal“, steht aber gleichzeitig auf der Bremse, wenn es um die praktische Implementierung und Folgenabschätzungen in den Mitgliedsstaaten geht. Eine Ursache ist aus Sicht der UFOP die mangelnde Kommunikationsbereitschaft der EU-Kommission mit den Fachverbänden der Biokraftstoffwarenkette.

Der Sachstandsbericht erläutert die nationalen Regelungen zur Einführung alternativer Kraftstoffe (paraffinische Kraftstoffe/HVO/RFNBO), den Wettbewerb anderer Sektoren um diese Kraftstoffe (Flugverkehr), sowie die Problematik der Überföderung durch Mehrfachanrechnung als Auslöser fragwürdiger Importe aus China, die die europäische Biodieselindustrie vor große Probleme stellt. In diesem Zusammenhang wird die Rohstoffzusammensetzung des im Quotenjahr 2022 auf die THG-Quotenverpflichtung angerechneten Mengen Biodiesel und HVO im Kontext des grundsätzlich erwünschten THG-Effizienzwettbewerbs erläutert. Die deutsche Bundesregierung entwickelt aktuell die Nationale Biomassestrategie (NABIS). Dieses Vorhaben wird aus Sicht der UFOP kommentiert unter Verweis auf eine umfassende Stellungnahme der Bioenergieverbände. Entsprechende Dokumentenverweise sind im Text verlinkt.

Der Faktencheck der UFOP zur Mobilität in Deutschland sowie ein Interview mit Prof. Dr. Peter Pickel, John Deere, zum Stand und Perspektive alternativer Kraftstoffe und Antriebe in der Land- und Forstwirtschaft, schließen den Berichtsteil ab. Es folgt ein umfangreicher statistischer



Anhang u.a. zur globalen und europäischen Biodiesel und HVO-Produktion und -verwendung sowie auszugswweisen Veröffentlichung der Statistiken aus dem Erfahrungs- und Evaluationsbericht der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) zur Rohstoffzusammensetzung und deren geografischen Herkünfte der in Deutschland in der Datenbank „Nabisy“ erfassten Biokraftstoffe.

Der Sachstandsbericht steht hier als Download zur Verfügung:

<https://bit.ly/Sachstandsbericht23>

Schlaglichter

UFOP kritisiert Diskussion um CO₂-Grenzwerte

Die UFOP hat die aktuelle Diskussion über CO₂-Grenzwerte kritisiert, da sie aus ihrer Sicht nicht alle relevanten Argumente berücksichtigt. Sie warnt davor, dass Klimaschutzmaßnahmen und der Standort Deutschland sowie die EU die möglichen Verlierer in dieser Debatte sein könnten. Im Oktober hatten Unternehmen das Europäische Parlament gedrängt, emissionsfreie LKW zu fördern. Die UFOP interpretiert dies als ablehnende Haltung gegenüber Bio- und synthetischen Kraftstoffen und plädiert für einen technologieoffenen Ansatz. Der Verband weist darauf hin, dass batteriebetriebene Nutzfahrzeuge erheblich teurer sind als Verbrenner-LKWs, die mit emissionsarmen alternativen Kraftstoffen betrieben

werden könnten. Zudem sind die Kosten für den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur für die Elektrifizierung beträchtlich. Der Umweltausschuss des Europäischen Parlaments hat die von der Kommission vorgeschlagenen Ziele bestätigt, die CO₂-Emissionen zwischen 2030 und 2034 um 45 % und ab 2040 um 90 % zu reduzieren. Dennoch gingen die Abgeordneten über den Kompromissvorschlag von 65 % für den Zeitraum 2035-2039 hinaus und schlugen eine Reduktion von 70 % vor.

Die Erwartung, dass die erneuerbare Energiekapazität bis 2040 in dem erforderlichen Umfang ausgebaut werden kann, wird von der UFOP als unrealistisch angesehen. Sie gibt zu bedenken, dass der Straßenver-

kehr wahrscheinlich weiterhin in hohem Maße auf importierte Energie angewiesen sein wird. Darüber hinaus stellt die UFOP den Kompromiss der 90 % CO₂-Reduktion in Frage und betont die Notwendigkeit, in zukünftige Fahrzeuge mit grünem Wasserstoff zu investieren.

Zusätzliche Bedenken äußert die UFOP im Hinblick auf die Gründung der „Global Biofuel Allianz“ im Rahmen des G20-Gipfels in Indien im September. Befürchtet wird, dass die Mitglieder dieser Allianz zukünftig die Anforderung und Nachweispflichten für die Nachhaltigkeit bei Biokraftstoffen für den Marktzugang beziehungsweise im globalen Handel festlegt, was die EU in eine isolierte Position bringen könnte.

21. Internationaler Fachkongress für erneuerbare Mobilität

„Kraftstoffe der Zukunft 2024“ am 22. & 23. Januar 2024 in Berlin

Am 22. Januar 2024 öffnet der 21. Internationale Fachkongress für erneuerbare Mobilität „Kraftstoffe der Zukunft 2024“ im CityCube Berlin seine Pforten. Artur Auernhammer, BBE-Vorsitzender des Vorstandes, eröffnet den zweitägigen Kongress. Hartmut Höppner, Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, folgt mit dem ersten Vortrag und widmet sich dem BMDV-Gesamtkonzept „Erneuerbare Kraftstoffe“ zur

Förderung der Weiterentwicklung fortschrittlicher Biokraftstoffe und E-Fuels. Für die EU-Initiative für eine nachhaltige Mobilität ist die EU-Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, angefragt. Fit for 55: Sind die Klimaschutzziele aus Sicht der Automobilindustrie realistisch und erfüllbar? Dieser Frage widmet sich Dr. Marcus Bollig vom Verband der Automobilindustrie. Abschließend referiert Niels Anspach, Vizepräsident Wertschöpfungskette Biokraftstoffe von BP Europa SE, über die globale Strategie zur Defos-

silierung des Kraftstoffmixes. Melden Sie sich bis zum 30.11.2023 an und sichern Sie sich den reduzierten Early Bird-Tarif! Zwei Tage, 15 Sessions: Erleben Sie 60 topaktuelle Vorträge zur aktuellen Branchenentwicklung, über wirtschaftliche und rechtliche Rahmenbedingungen für erneuerbare Kraftstoffe, Rohstoffe, Technologieentwicklungen und Absatzpotenziale in internationalen Märkten.

Hier geht es zum Programm: www.kraftstoffe-der-zukunft.com

KTBL-PUBLIKATION: Verwendung erneuerbarer Antriebsenergien in landwirtschaftlichen Maschinen

Fossiler Dieselmotorkraftstoff muss aus Klimaschutzgründen in der Landwirtschaft durch nachhaltige und erneuerbare Energieträger und -quellen ersetzt werden. Die KTBL-Arbeitsgruppe „Antriebssysteme für landwirtschaftliche Maschinen“ hat die Optionen für eine klimafreundliche Gestaltung von Antriebssystemen geprüft. Die Ergebnisse wurden in einer kostenfreien Publikation „Verwendung erneuerbarer Antriebsenergien in landwirtschaftlichen

Maschinen“ dokumentiert. Darunter ein Konzept zur Praxiseinführung alternativer Antriebssysteme. Dazu betrachten die Autorinnen und Autoren neben den technischen Aspekten auch die notwendigen Änderungen des rechtlichen Rahmens, der Forschungs- und Entwicklungsbedarf und ökonomische Aspekte.

Die Publikation wurde im Wesentlichen für die mit der Thematik befassten Ministe-

rien erstellt. Liefert aber auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern von Industrieunternehmen, Verbänden und Forschungseinrichtungen hilfreiche Informationen.

Download: <https://bit.ly/ktbl23>



Schlaglichter

ZDK: Auch bei Nutzfahrzeugen E-Fuels und Biokraftstoffe einbeziehen

Der Ausschuss für Umweltfragen, öffentliche Gesundheit und Lebensmittelsicherheit (ENVI) des Europäischen Parlaments hat am 24. Oktober 2023 für ein realistischeres Ziel von 90 % Emissionsreduzierung bei schweren Nutzfahrzeugen gestimmt. „Auch wenn dies zweifellos ein wichtiger Schritt zur Erreichung ehrgeiziger Klimaziele ist, wurde die Gelegenheit verpasst, den Fortschritt weiter zu beschleunigen“, so Arne Joswig, Präsident des Zentralverbands Deutsches Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK).

Mit dem Einbeziehen von E-Fuels und Biokraftstoffen, unterstützt durch einen Carbon Correction Factor (CCF), wäre ein noch umfassenderer und effektive-

rer Ansatz zur Emissionsreduzierung zu erreichen gewesen. „Das Potenzial von E-Fuels und Biokraftstoffen für die Dekarbonisierung des Verkehrssektors ist erheblich“, so Joswig. „Diese Kraftstoffe bieten eine realistische und praktische Lösung, insbesondere in der Übergangsphase zur Elektrifizierung und zu wasserstoffbasierten Technologien. Ihre Einbeziehung würde zu Investitionen in Technologien einladen, die wesentlich zum Erreichen der ehrgeizigen Klimaziele der Europäischen Union im Rahmen des Green Deal beitragen können.“ Dies hatte der ZDK in einem offenen Brief mit 60 weiteren Verbänden und Unternehmen im Vorfeld der Abstimmung gefordert.

Darüber hinaus plädiert der ZDK für die Beibehaltung der E-Fuel-Definition, wie sie in der RED II (Erneuerbare Energien-Richtlinie) festgelegt ist. Einheitliche Definitionen und Regelungen seien entscheidend, um einen klaren Rahmen für die Industrie und für Investoren zu schaffen, der Innovation und Vertrauen in nachhaltige Technologien fördert. „Die alleinige Fokussierung auf batterieelektrische Antriebe bei schweren Nutzfahrzeugen wird die Logistikkosten weiter verteuern. Die Zeche zahlen am Ende Verbraucherinnen und Verbraucher durch deutlich höhere Preise. Obendrein dürfte die Nutzungsdauer von Lkw im Bestand weiter zunehmen. Dann wäre das heute auch ein schlechter Tag für den Klimaschutz“, so Arne Joswig.

Deutscher Außenhandel mit Biodiesel wächst

In den vergangenen 6 Jahren legten sowohl die deutschen Im- als auch Exporte von Biodiesel stetig zu. Die Niederlande sind der mit Abstand wichtigste Handelspartner, gefolgt von Belgien und Polen.

Die deutschen Exporte von Biodiesel nahmen in den vorigen Jahren mit Ausnahme von 2021 stetig zu. So legten die Ausfuhren von 1,61 Mio. t 2017 bis auf 2,72 Mio. t im Jahr 2022 um rund 69 % zu. Größtes Empfängerland

blieben über den ganzen Zeitraum hinweg die Niederlande. Die Ausfuhren in das Nachbarland verdoppelten sich von 2017 bis 2022 nahezu. Während 2017 noch 583.289 t exportiert wurden, waren es im vergangenen Kalenderjahr knapp 1,2 Mio. t. Platz 2 der größten Empfängerländer nahm in den vorigen Jahren Belgien ein, allerdings mit einem deutlich geringeren Anteil. Auch hier konnten die Exporte vervielfacht werden. Polen, und Schweden folgen auf den Plätzen dahinter. Auf der anderen Seite stiegen auch

die deutschen Biodieselimporte stetig an – mit Ausnahme des Jahres 2021. So verdoppelten sich die Importe von 2017 auf 2022 auf rund 1,54 Mio. t. Größter Handelspartner sind auch hier die Niederlande mit dem Hafen Rotterdam als Europas wichtigstem Kontenpunkt für die Versorgung. Aus den Niederlanden erhielt Deutschland im Jahr 2022 rund 782.896 t Biodiesel. 2017 waren es noch 300.959 t. Belgien und Polen folgen bei den deutschen Biodieselimporten ebenfalls auf den Plätzen dahinter.

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.