

UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

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

KRAFTSTOFFE3
 Großhandelspreise
 Tankstellenpreise
 Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER 4ff.

Märkte und Schlagzeilen

Ölsaaten

- Rapspreise legen zu, EU-Ernteschätzungen deutlich gekürzt, Terminurse fester
- EU-Rapsernte 2018 unter 20 Mio. t erwartet
- Rapsproduzenten halten sich zurück und spekulieren auf weitere Preissteigerungen
- Handelskonflikt zwischen USA und China prägt Sojakursverlauf

Ölschrote und Presskuchen

- Sojaschrotpreise im Juli kaum bewegt, Anbieter setzten auf Nachfrageanstieg im August
- Rapsschrotgeschäft belebt, Mischfutterhersteller kauften einige größere Menge, das brachte Preisaufrtrieb
- Rapspresskuchen konnte davon nicht profitieren

Pflanzenöle

- Rapsölpreise gestiegen, rege Biodieselnachfrage und Aussicht auf schwache EU-Rapserträge stützen
- Preise für kaltgepresstes Rapsöl wegen schwächerer Nachfrage aus der Landwirtschaft gesunken

Kraftstoffe

- Biodieselnachfrage zieht an, RME gerät in den Fokus, Preise fester
- Dieselpreise verbuchen leichtes Plus gegenüber Vormonat

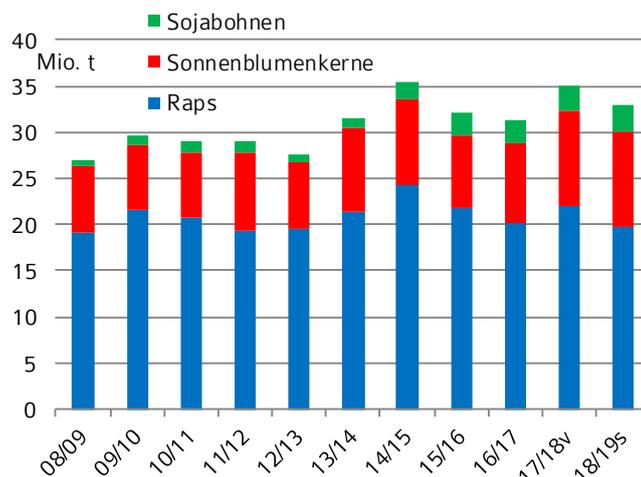
Preistendenzen

Mittelwerte	31. KW	Vorwoche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	354,70	348,33	↗
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	368,00	357,00	↗
Rapsöl	720,00	709,00	↗
Rapsschrot	248,00	234,00	↗
Rapspresskuchen*	247,31	251,25	↘
Paris Rapskurs	375,00	360,75	↗
Großhandelspreise in ct/l, excl. MwSt.			
Biodiesel	120,79	117,95	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Diesel	128,35	129,11	↘
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	67,66	69,30	↘

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

Grafik der Woche

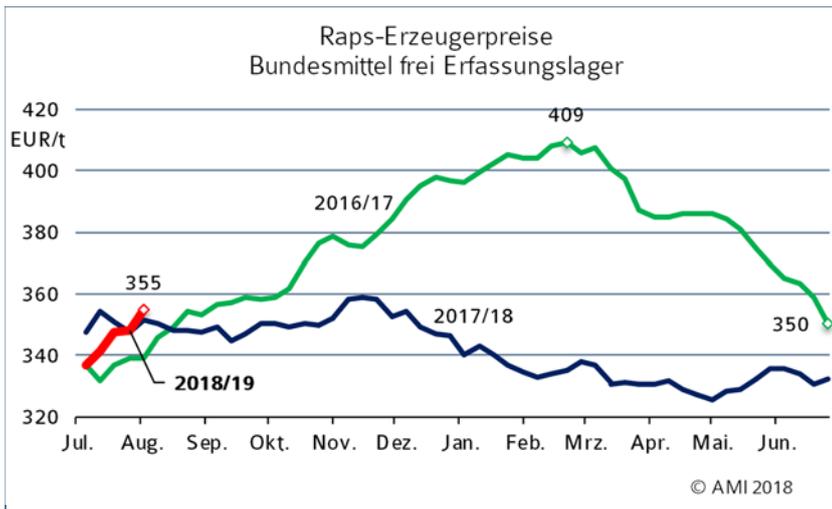
EU-Ölsaatenernte



Quelle: EU-Kommission

Anmerkung: v = vorläufig, s = geschätzt

Marktpreise



Raps

Ende Juli zeigten die weiträumigen Ertragseinbußen in Europa Wirkung, die Rapsterminkurse an der Börse in Paris legten zu und haben die Preise hierzulande mit nach oben gezogen. Mit den Ertragskürzungen wegen Trockenheit, besonders in Deutschland, Frankreich, Polen sowie im Baltikum und in Skandinavien, ist das Kaufinteresse einiger Ölmühlen erwacht. Jetzt müssen nur noch die Rapsproduzenten mitspielen. Die warten angesichts geringer Erträge aber auf weitere Preissteigerungen.

Rapsöl

In den letzten beiden Juliwochen haben sich die Rapsölpreise deutlich befestigt. In der EU-28 überrascht die stabile Biodieselnachfrage trotz sinkendem Dieselasatz die Marktteilnehmer. Biodieselproduzenten fangen bereits an, sich mit RME für die Produktion von winterfestem Biodiesel einzudecken. Vor dem Hintergrund der avisierter kleiner EU-Rapsenernte ist die Biodieselindustrie bereit, deutliche Aufschläge für Rapsöl zu zahlen, um an Ware zu gelangen.

Rapspresskuchen

Dezentrale Ölmühlen in Deutschland melden Preise ab Station in einer Spanne von 246-260 EUR/t und damit unverändert zum Vormonat. Mühlen mit einem monatlichen Ausstoß von über 100 t Rapspresskuchen haben indes um 10 EUR/t auf 235-240 EUR/t gekürzt. Manche haben die Produktion deshalb gedrosselt. Hierbei spielt aber auch der knappere Rohstoff eine Rolle: Nicht nur, dass das Angebot an alterntigem Raps mittlerweile sehr überschaubar ist, die deutsche Rapsenernte 2018 wird wohl unterdurchschnittlich ausfallen. Gerade die Erzeuger pochen deshalb auf höhere Preise. Von der deutlichen Verteuerung beim Rapsschrot, konnte Rapskuchen im Juli nicht profitieren.

Kaltgepresstes Rapsöl

Die Forderungen für kaltgepresstes Rapsöl wurden weiter zurückgenommen. Im Juli wurden ab Mühle netto 84,75 EUR/100 l gezahlt und damit 0,50 EUR weniger als im noch im Juni. Rapsöl nach DIN 51605 vergünstigte sich um den gleichen Betrag auf 86,25 EUR/100 l. Das ist vor allem auf eine schwächere Nachfrage aus der Landwirtschaft zurückzuführen, die bereits im Juni den Preisrückgang einläutete. Festere Preise für herkömmliches Rapsöl konnten das nicht verhindern.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl in EUR/t am 01.08.2018, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

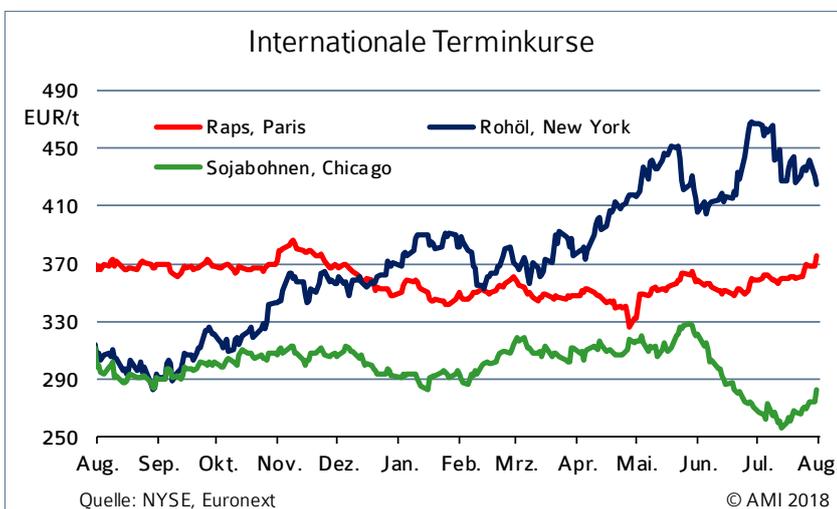
	Raps Ernte 2018 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	368	248	720	493
Vorwoche	357	234	709	496

Quelle: AMI

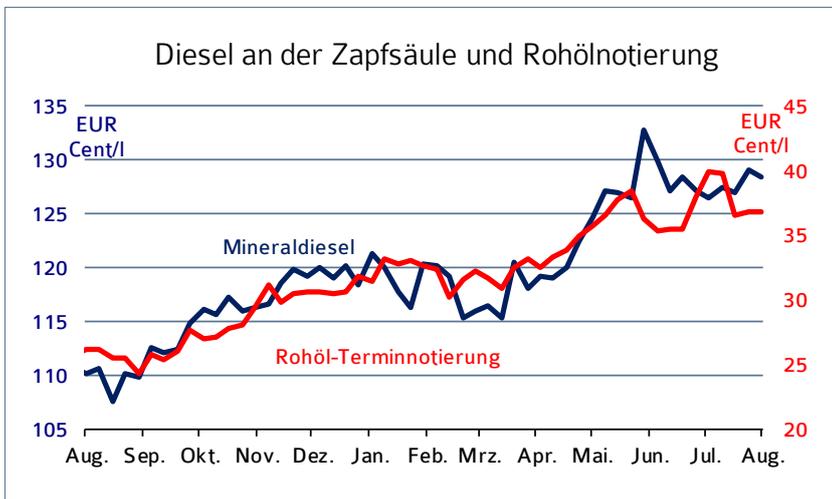
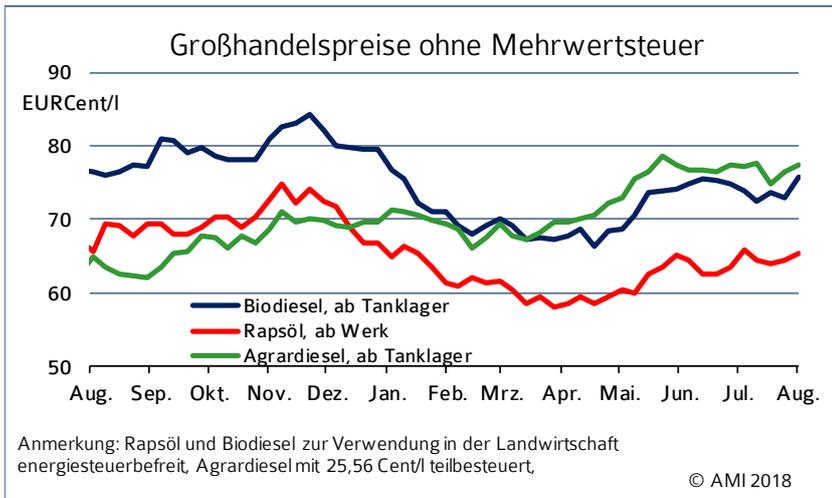
Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl ab Ölmühle (von Ölmühlen/Handel am 24.07.2018)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl in Cent/l	
	Preisspanne	Vormonat	Futteröl	DIN 51605
< 100 t	246-260	246-260	84,75	86,25
> 100 t	235-240	245-250	Vm: 85,25	Vm: 86,75

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



Biodiesel/ min. Diesel



Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2018 in 1.000 t	kumuliert						2018	2017
	Jan.	Febr.	März	April	Mai	2018		
Biodiesel Beimischung	182,3	175,9	203,3	197,8	204,9	964,2	854,5	
Dieselmotoren	2.618,0	2.700,1	2.943,2	2.977,0	2.873,2	14.088,0	14.860,1	
Biodiesel + Diesel	2.800,3	2.876,0	3.146,5	3.174,8	3.078,2	15.052,1	15.714,5	
Anteil Biodiesel	6,5 %	6,1 %	6,5 %	6,2 %	6,7 %	6,4 %	5,4 %	
Bioethanol ETBE a)	11,3	9,7	13,6	8,8	11,6	55,0	50,1	
Bioethanol Beimischung	94,7	78,8	85,7	87,8	95,3	442,3	411,1	
Summe Bioethanol	106,0	88,5	99,3	96,6	106,9	497,2	461,2	
Ottomotoren	1.344,5	1.326,1	1.454,7	1.394,0	1.433,4	6.926,1	7.022,7	
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.450,5	1.414,6	1.554,0	1.490,6	1.540,2	7.423,3	7.483,9	
Anteil Bioethanol	7,3 %	6,3 %	6,4 %	6,5 %	6,9 %	6,7 %	6,2 %	

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

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI.

Großhandelspreise

Ende Juli zogen die Großhandelspreise für Biodiesel deutlich, binnen einer Woche um 2,4 % an. Nachdem die Sommerware mittlerweile vollständig in den Büchern ist, konzentrieren sich Beimischer nun auf winterauglichen Biodiesel. Dabei rückt vermehrt die Rohstoffknappheit durch die geringe EU-Rapsenernte in das Kalkül der Käufer. Die Nachfrage nach RME hat sich deutlich belebt und die Beimischer versuchen durch kräftige Preisaufschläge frühzeitig Ware zu sichern.

Tankstellenpreise

Anfang Juli stiegen die internationalen Rohölpreise sprunghaft und erreichten umgerechnet fast 40 EUR Cent/l. Doch das hohe Niveau konnte nicht gehalten werden. Vor allem die steigende Rohölförderung in den USA und die wachsenden Lagerbestände erzeugen Kursdruck, außerdem die Unsicherheiten vor dem Hintergrund schwelender Konflikte zwischen den USA und anderen Staaten. Die Mineraldieselpreise folgten den Vorgaben der Notierungen nicht. Mit 128 EUR Cent/l wurden sie zuletzt leicht über Vormonat festgestellt.

Verbrauch

Biodiesel

Im Mai 2018 wurde wieder mehr Biodiesel in Deutschland verbraucht, insgesamt 204.900 t. Das waren 3,6 % mehr als im Vormonat und sogar fast 15 % über Mai 2017. Indes wurde weniger Dieselmotoren verbraucht, mit 2,87 Mio. t rund 3,5 % weniger als zuvor. Demzufolge hat sich der Beimischungsanteil von Biodiesel im Diesel im Mai um 0,5 Prozentpunkte auf 6,7 % gegenüber Vormonat erhöht. Einen höheren Beimischungsanteil hat es zuletzt im Mai 2015 gegeben.

Bioethanol

Auch der Verbrauch von Bioethanol hat im Mai wieder zugenommen. Insgesamt wurden 106.900 t eingesetzt und damit 10,6 % mehr als im Vormonat. Gegenüber Mai 2017 entspricht dies einem leichten Plus von 1,3 %.

Schlaglichter

Steuererstattung für Biokraftstoffe in der Landwirtschaft wird wieder gezahlt



Deutschlands Landwirte erhalten bei der Verwendung von Biokraftstoffen in Landmaschinen wieder die volle Steuer-rückvergütung in Höhe von 45,00 Cent je Liter. Die EU-Kommission hat dies nach langer Wartezeit nun beihilferechtlich genehmigt, vorläufig bis Ende 2020.

„Diese Entscheidung war überfällig, um klimafreundliche Kraftstoffe wie Biodiesel, Rapsölkraftstoff oder Biomethan in der Land- und Forstwirtschaft einsetzen zu können. Wir brauchen aber eine langfristige Sicherheit mindestens bis 2030, damit Landwirte und Landmaschinenindustrie hier investieren“, betont Michael Horper, Präsident des Bauern- und Winzerverbandes Rheinland-Nassau und Vorsitzender des DBV-Fachausschuss „Erneuerbare Energien und Nachhaltige Rohstoffe“.

Der Deutsche Bauernverband erwartet vom Bundeslandwirtschaftsministerium, jetzt den Weg zu ebnen für eine Langfriststrategie für Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft im Rahmen des nationalen Klimaschutzplanes. Biokraftstoffe aus heimischer Rohstoffproduktion und Verarbeitung leisten einen wichtigen Beitrag zur Wertschöpfung im ländlichen Raum, zur Gewinnung von wertvollem

Futtereisweiß aus Raps und der Veredelung der Nährstoffe aus Biogasgülle. Der DBV fordert hier nächste Schritte zu einer Kreislaufwirtschaft.

Über Möglichkeiten und Vorteile des Einsatzes von Biokraftstoffen informiert die Branchenplattform „Biokraftstoffe in der Land- und Forstwirtschaft“ (www.biokraftstoffe-tanken.de). Im Fokus stehen dabei Biodiesel, Rapsöl- und Pflanzenölkraftstoff sowie Biogas als Kraftstoff.



Palmölüberschüsse treiben Biodiesel-Beimischung in Indonesien

Indonesien erwägt die Anhebung des aktuellen Mandates für die Beimischung von Biodiesel von 20 % (B20) auf 30 % (B30). Der Mitteilung des internationalen Wirtschaftsmagazins Oil & Fats International zufolge hat Indonesiens Präsident seinen Industrieminister beauftragt, die Produktion von B30 zu prüfen. Diese Mandatsanhebung würde nach Angaben des Industrieministeriums einen zusätzlichen Biodiesel- und demzufolge Palmölverbrauch von 500.000 t jährlich bedeuten.

Anlass für diesen Auftrag ist der nicht zufriedenstellende inländische Absatz von Biodiesel. So wurden 2017 ca. 2,4 Millionen Tonnen verbraucht, anstelle der erwarteten 3,4 Millionen Tonnen. Der indonesische Industrieminister begründet die Anhebung mit

dem zunehmenden Protektionismus gegen Palmöl in Drittländern, der dazu zwingt, den inländischen Verbrauch zu erhöhen.

Die Union zur Förderung von Öl und Proteinpflanzen (UFOP) sieht mit dieser Ankündigung ihre wiederholt vorgetragene Feststellung bestätigt, dass die Überschüsse insbesondere an den Pflanzenölmärkten dazu führen, dass der Preisdruck mangels alternativer Absatzmärkte nur mit höheren Mandaten kompensiert werden kann. Der globale Preisdruck bei Pflanzenölen betrefte auch den europäischen Rapsanbau, weil Rapsöl die wichtigste preisbildende Komponente für den Erzeugerpreis sei, betont der Verband. Die Mandaterhöhung werde jedoch nicht zu einer Entspannung am europäischen Markt führen. Denn sowohl

die europäische als auch die nationale Biokraftstoffpolitik führten derzeit dazu, dass der Verbrauch von Rapsöl für die Biodieselherstellung weiter rückläufig sei. Die UFOP unterstreicht ihr Unverständnis, dass die Bundesregierung dieses nachhaltig zertifizierte Rohstoffpotenzial nicht nutzt, um kurzfristig den Klimaschutz über den Kraftstofftank in bestehenden Fahrzeugflotten zu verbessern. Die UFOP fordert die Bundesregierung daher erneut auf, die Treibhausgas-Minderungsverpflichtung mit Beginn des Quotenjahrs 2019 von aktuell 4,0 auf 4,8 und ab 2020 auf 6,5 % anzuheben. Die derzeit gesetzlich festgelegten Prozentsätze stehen dem Klimaschutz und der Verbesserung der Einkommenssituation in der Landwirtschaft entgegen.

Schlaglichter

Kraftstoffe für die Mobilität von morgen – hat der Verbrennungsmotor Zukunft?

Auf europäischer Ebene werden mit der Neufassung der Erneuerbare Energien-Richtlinie (REDII) auch für den Verkehrssektor die förderpolitischen Leitplanken und Zielvorgaben neu ausgerichtet; das angekündigte Klimaschutzgesetz der Bundesregierung wird eine verbindliche Treibhausgasminde rung für den Verkehrssektor um 40 % bis 2030 vorschreiben. In diesem Umfeld stellt sich die Frage nach der Zukunft des Verbrennungsmotors und zukünftig verwendeten erneuerbaren Kraftstoffen. Der Zeitdruck ist enorm für eine Gesamtstrategie, die integrierend die motorische als auch die kraftstoffchemische Entwicklung beschreibt. Dies sind die zentralen Themen der 3. Tagung der Fuels Joint Research Group (FJRG), die am 20./21. September 2018 in der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) in Braunschweig, stattfindet.

Eröffnet wird die Tagung mit der Vorstellung der aktuellen Beschlusslage zur REDII im Kontext der Versorgungssituation an den globalen Agrarmärkten, der Rolle

von flüssigen Kraftstoffen zur Erreichung der Klimaziele im Verkehr und einem Vortrag zu den Chancen und Risiken biogener und synthetischer Kraftstoffe. In diesem Umfeld stellt sich konsequenterweise die Frage, ob der Dieselmotor eine Zukunft hat nicht zuletzt infolge der kritischen Diskussion über die Stickoxidemissionen und die geforderten Fahrverbote in Innenstädten.

Welche Lösungsansätze bietet gleichzeitig die Sensorik, die kurzfristig in Serienmotoren eingesetzt werden könnte, um mögliche negative Wechselwirkungseffekte zwischen fossilen, biogenen und synthetischen Kraftstoffkomponenten zu erkennen? Die Kraftstoffsystemforschung wird insgesamt komplexer, weil sie vorausschauend Lösungsoptionen in der Forschung berücksichtigen muss, die möglicherweise in 20 oder 30 Jahren eine markt- und damit auch klimaschutzrelevante Bedeutung erlangen. Der Verbrennungsmotor als das Rückgrat der Mobilität muss gleichzeitig die sich verschärfenden emissionsrechtlichen Anforderungen erfüllen, um der zunehmenden

Kritik zu begegnen und im Wettbewerb mit der Elektromobilität künftig bestehen zu können.

Die Tagung wendet sich an technisch/wissenschaftliche Experten der Hochschulen und betriebliche Entscheider der Fahrzeugindustrie und besonders an Promovierende und Studierende, die eine Gelegenheit suchen, ihre Ideen und Lösungsmöglichkeiten zu den heutigen und zukünftigen Herausforderungen in einem interdisziplinären Fachpublikum zu diskutieren. Insbesondere für Nachwuchswissenschaftler wird innerhalb der Tagung ein Poster-Wettbewerb mit einer Prämierung veranstaltet.



Weitere Informationen sowie das Programm der Tagung finden Sie unter www.fuels-jrg.de.

Scania: Fossilfreier Güterverkehr bis 2050 realisierbar

Scania hat im Mai 2018 die Pathways Studie „Fossilfreier Güterverkehr bis 2050“ präsentiert, die zeigt, dass ein fossilfreier Güterverkehr bis 2050 möglich ist und im Rahmen des Pariser Klimaabkommens umgesetzt werden kann.

Scania hat mit der Studie eine umfangreiche Analyse veröffentlicht, die verschiedene Ansätze zur stufenweisen Reduzierung der Kohlenstoffemissionen betrachtet. Die Untersuchung zeigt, wie die Entwicklung zu einem fossilfreien Güterverkehr bis zum Jahr 2050 aussehen könnte. Gleichzeitig wurde die Durchführbarkeit von entsprechenden Prozessen ermittelt. Die Studie

bezieht sich auf die drei Transportbereiche Fernverkehr, Verteilerverkehr und den städtischen Busverkehr in den Ländern Deutschland, Schweden, China und USA. Zu Biokraftstoffen kommt die Studie zu folgender Schlussfolgerung: Durch die Nutzung der klassischen Verbrennungsmotortechnologie bieten Biokraftstoffe anfänglich einen effektiven und realistischen Weg in die richtige Richtung. Sowohl die Technologie als auch die Kraftstoffe stehen unmittelbar zur Verfügung.

Sie finden die Studie auf www.scania.com bzw. zum Download hier.



Schlaglichter

AGQM veröffentlicht neue Biodiesel-Merkblätter

In neuen Merkblättern informiert die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e.V. (AGQM), darüber, was bei Einsatz, Transport und Lagerung von Biodiesel zu beachten ist. Die neuen Merkblätter stellen Interessierten wie Transportunternehmen, Lagerbetreibern und Anwendern alle wichtigen Informationen zum Umgang mit Biodiesel übersichtlich und prägnant zur Verfügung, um eine maximale Biodiesel-Qualität zu liefern und zu bewahren.

Dafür wurde unter anderem das Merkblatt „Biodiesel – Tank und Lagerung“ entwickelt, welches Informationen zu ober- und unterirdischen Lagerbehältern, geeigneten Tankmaterialien, Rohrleitungen und Dichtungen, zur Tankreinigung sowie wichtigen Einflussfaktoren auf die Lagerbeständigkeit des Biodiesels bietet.

Zusätzlich dazu wurden alle bekannten Merkblätter aktualisiert. Die beiden Merkblätter „Biodiesel-Analytik“ und „Empfehlung für Zusatzanforderungen an FAME als Blendkomponente“ liefern Informationen zu den wichtigsten Qualitätsparametern, die durch die Normung festgelegt sind und darüber hinaus empfohlen werden.

Das Merkblatt „Transport von Biodiesel“ gibt Hinweise zu gesetzlichen Regelungen, Transportvorschriften und dem Umgang mit Biodiesel auf dem Transportweg. Alle Anforderungen an eine korrekte Probenahme können im Merkblatt „Entnahme von Rückstellmustern“ erhalten werden.

Alle Merkblätter sind auf www.agqm-biodiesel.de kostenlos zum Download

verfügbar oder auf Anfrage unter info@agqm-biodiesel.de erhältlich.



USA planen mit höheren Beimischungsmengen für Biokraftstoffe

Die US-Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) will die Pflicht-Beimischungsmengen von Biokraftstoffen im Rahmen der US-Treibstoffnorm (RFS) anheben. Wie aus dem seit Ende Juni vorliegenden Vorschlag hervorgeht, soll die Beimischung in 2019 von 64,73 Millionen Tonnen auf 66,71 Mio. Tonnen (75,25 Mrd. l) steigen. Davon sollen 16,37 Mio. t aus Advanced Biofuels und 7,05 Mio. t aus biomassebasiertem Biodiesel. In Summe erlaubt der Vorschlag für 2019 eine Beimischung an herkömmlichen Biokraftstoffen von bis zu 50,3 Mio. Tonnen.

Die Beimischung von Biodiesel für 2019 soll somit konstant bleiben, aber 2020 um 15,7% auf 8,15 Millionen Tonnen Biodieseläquivalent ansteigen. Der National Biodiesel Board

(NBB) forderte in der Anhörung Mitte Juli eine Anhebung auf 9,4 Mio. t für 2020.

Die EPA ist in ihrem Vorschlag ferner davon abgerückt, die großen Raffinerieunternehmen der USA ab 2019 dazu zu verpflichten, den rückläufigen Anteil kleinerer Unternehmen bei der Beimischung von Biokraftstoffen in Benzin und Diesel auszugleichen. Dies hatten die großen Interessenvertretungen gefordert. Kleinere Raffinerieunternehmen können nämlich aus wirtschaftlichen Gründen vom Beimischungszwang befreit werden.

Das American Petroleum Institute (API) äußerte gegenüber der EPA Bedenken, dass eine höhere Ethanolbeimischung die Motoren schädigen könnte: „Drei von vier Fahrzeuge sind für höhere Beimischungen als E15



nicht ausgelegt. Der momentane Ethanolanteil von 9,7 % solle nicht weiter steigen“.

Bis zum 17. August können Interessenvertreter den Vorschlag der EPA kommentieren.

Schlaglichter

BMU: Neue EU-Regeln schaffen Fortschritte und mehr Nachhaltigkeit beim Klimaschutz

Die EU-Mitgliedstaaten haben einen Kompromiss mit dem EU-Parlament zur künftigen Klima- und Energiepolitik gebilligt. Als nächstes muss das EU-Parlament den Rechtsakten zustimmen.

Das neue Instrument zur Fortschrittskontrolle in der Klima- und Energiepolitik („Governance-Verordnung“) verpflichtet die Mitgliedstaaten, bis Ende 2019 nationale Energie- und Klimapläne für die Zeit bis 2030 vorzulegen sowie Langfriststrategien zum Klimaschutz zu entwickeln. Deutschland hat mit dem Klimaschutzplan 2050 bereits eine solche Langfriststrategie für den Klimaschutz beschlossen. Auch die EU-Kommission wird verpflichtet, eine Strategie vorzulegen, wie die EU so schnell wie möglich Treibhausgasneutralität erreichen kann.

Die Neufassung der Energieeffizienz-Richtlinie legt für 2030 ein Energie-Einsparziel von mindestens 32,5 Prozent gegenüber dem Trend fest. Die Kommission hatte ursprünglich 30 Prozent vorgeschlagen. Für 2020 gilt bereits ein Ziel von 20 Prozent.

Die Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie legt fest, dass in der EU bis 2030 mindestens 32 Prozent des Energieverbrauchs (Strom, Wärme und Verkehr) aus erneuerbaren Energien kommen sollen. Beim bislang geltenden Ziel von 20 Prozent bis 2020 liegt die EU gut auf Kurs. Das neue 32-Prozent-Ziel fällt deutlich ambitionierter



aus als die ursprünglich von der Kommission vorgeschlagenen 27 Prozent. Im Wärmebereich sollen die Mitgliedstaaten den Anteil erneuerbarer Energien pro Jahr um mindestens 1,1 Prozentpunkte steigern.

Im Verkehrsbereich soll der Anteil erneuerbarer Energien bis 2030 auf 14 Prozent steigen. 2016 lag er bei rund 7 Prozent. Zum Einsatz kommen dürfen vier verschiedene Varianten aus Biomasse oder erneuerbarem Strom:

- Biokraftstoffe aus Ackerpflanzen wie Mais oder Raps
- Biokraftstoffe aus Abfällen und Reststoffen wie Stroh oder Speiseölen
- Strom aus erneuerbaren Energien
- Synthetische Kraftstoffe aus EE-Strom

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie legt zudem fest, inwieweit Biokraftstoffe auf diese Quote angerechnet werden können.

Der Anteil konventioneller Biokraftstoffe aus

Ackerpflanzen am gesamten Energieverbrauch im Verkehr darf wie bisher maximal bei 7 Prozent liegen. Neu ist, dass Mitgliedstaaten auch weniger als 7 Prozent Anteil konventioneller Biokraftstoffe vorschreiben können, ohne das an anderer Stelle ausgleichen zu müssen. Die Bundesregierung will konventionelle Biokraftstoffe nach Maßgabe des Status quo nur bis zu einem Anteil von maximal 5,3 Prozent anrechnen.

Die Anrechnung von Biokraftstoffen aus Energiepflanzen, deren Anbau zur Abholzung von Regenwäldern beiträgt, wird auf dem Niveau des Jahres 2019 eingefroren und soll im Zeitraum von 2023 bis 2030 komplett auslaufen. Dies dürfte vor allem Auswirkungen auf den Einsatz von Palmöl haben. Die Details dazu wird die EU-Kommission noch festlegen.

Weitere Informationen auf www.bmu.de

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.

