



UFOP - Marktinformation Ölsaaten und Biokraftstoffe

Inhalt

ERZEUGERPREISE

GROSSHANDELSPREISE..... 2

- Raps
- Rapsöl, Palmöl
- Rapsschrot
- Presskuchen
- Kaltgepresstes Rapsöl

Kraftstoffe.....3f

- Großhandelspreise
- Tankstellenpreise
- Verwendungsstatistik

SCHLAGLICHTER.....4f

Märkte in Schlagzeilen

Ölsaaten

+++ Rapspreise auf hohem Niveau schwächer +++ Kaum noch Umsätze +++ 3-4 EUR/t Prämie für zertifizierte Ware +++ Lebhaftes Vorkontraktgeschäft vorerst beendet +++ Winterraps-Feldbestände unbefriedigend +++

Ölschrote und Presskuchen

+++ Sojaschrotpreise geben nach +++ Rapsschrot büßt Preisvorteil ein +++ Vorderes Angebot begrenzt +++ Presskuchenpreise legen zu +++

Pflanzenöle

+++ Rapsöl ohne Umsatz +++ Sojaöl mit Prämie gegenüber Rapsöl +++ Sonnenblumenöl setzt sich nach oben ab +++ Palmölpreise geben nach +++

Biokraftstoffe

+++ Übergangsware rund 3 Cent/l teurer +++ Biodiesel verliert Wettbewerbsfähigkeit, da preisgleich mit Diesel +++ Prämie für zertifizierte Ware +++ Verhaltene Deckungskäufe für 2011, aber lebhafter Quotenhandel +++

Preistendenzen

Mittelwerte	39. KW	Vor-woche	Ten- denz
Erzeugerpreise in EUR/t			
Raps	359,89	362,75	↘
Großhandelspreise in EUR/t			
Raps	373,00	382,00	↘
Rapsöl	795,00	790,00	↗
Rapsschrot	218,00	216,00	↗
Rapspress- kuchen*	227,77	209,65	↗
MATIF Raps	376,50	381,75	↘
Großhandelspreise in ct/l, netto			
Biodiesel	94,66	93,51	↗
Rapsölkraft- stoff*	104,01	102,14	↗
Verbraucherpreise in ct/l inkl. MwSt.			
Biodiesel	111,42	111,31	↗
Diesel	121,24	120,48	↗
Terminmarktkurse in US-\$/barrel			
Rohöl, Nymex	77,86	74,71	↗

* = Vormonatsvergleich

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 Dr. Norbert Heim (verantwortlich), Dieter Bockey, AMI Wienke von Schenck
Alle in dieser Ausgabe genannten Preise verstehen sich ohne Mehrwertsteuer, falls nicht anders angegeben.



AMI

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.

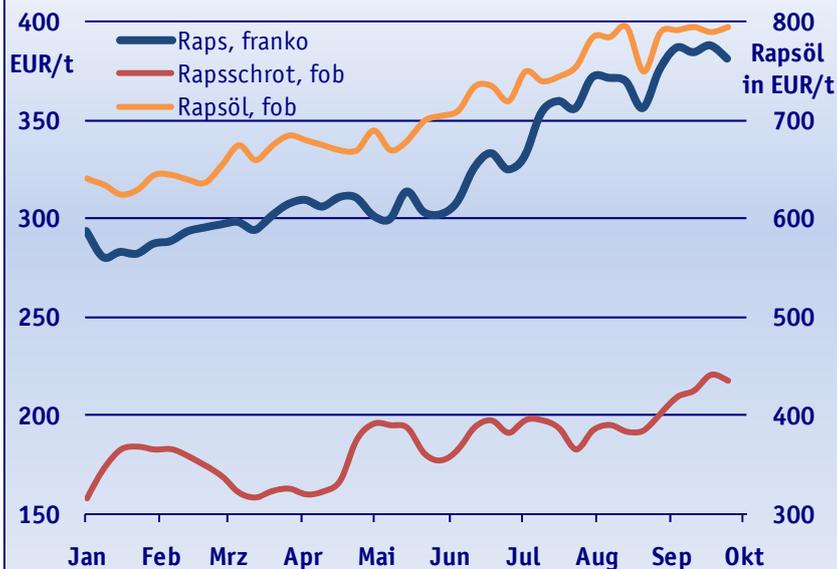
© AMI Alle Rechte vorbehalten.

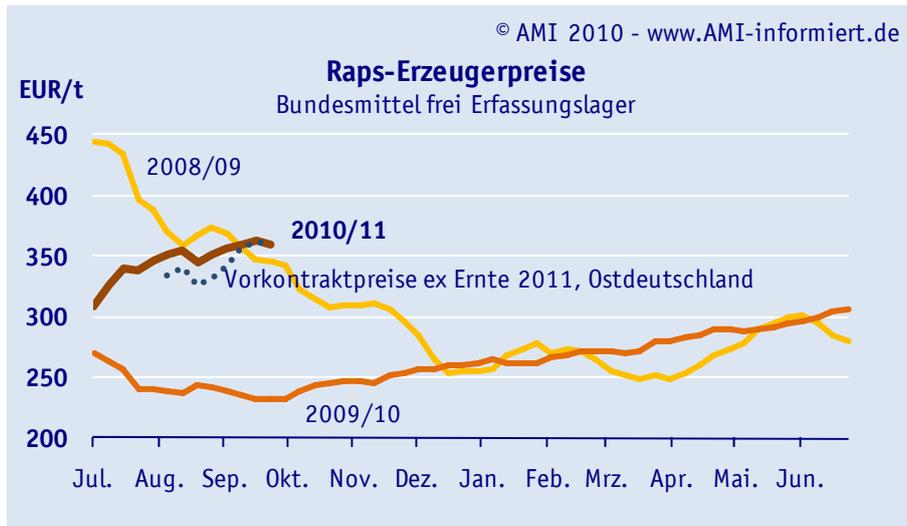
Abdruck, Auswertung und Weitergabe nur mit ausdrücklicher Genehmigung.



© AMI 2010 - www.AMI-informiert.de

Preisanstieg vorerst gebremst





Raps

Im Zuge rückläufiger Terminnotierungen erhielten die Rapspreise einen Dämpfer, wobei kaum noch Umsätze getätigt werden.

Rapsöl

Die Rapsölpreise können sich aufgrund schwacher Nachfrage kaum entwickeln und bleiben deutlich hinter den Sojaölpreisen von 825 EUR/t zurück.

Rapspresskuchen

Die Forderungen für Produkte dezentraler Ölmühlen legten erneut zu. Damit hat sich die Kalkulation allerdings kaum verbessert. Denn der Rohstoff hat sich mit einem Plus von 55 % gegenüber Vorjahr deutlicher verteuert als der Kuchen (44 %) oder das Öl (15 %). Für Presskuchen wurden die Forderungen im Zuge steigender Schrotpreise und des knappen Angebotes im Schnitt um 16,30 EUR/t auf 224,61 angehoben. Im Vergleich dazu: Die Forderungen für vorderes Rapsschrot erhöhten sich in diesem Zeitraum um 26 EUR/t auf 216 EUR/t.

Großhandelspreise für Raps, -schrot, -öl und Palmöl

in EUR/t am 29.09.2010, (erhoben bei Ölmühlen/Handel)

	Raps 2009 franko	Rapsschrot fob	Rapsöl fob	Palmöl cif
vorderer Termin	373,00	218,00	795,00	680,00
Vorwoche	382,00	216,00	790,00	697,00

Quelle: AMI weitere Informationen unter www.AMI-informiert.de

Kontraktpreise für Rapspresskuchen & kaltgepresstes Rapsöl

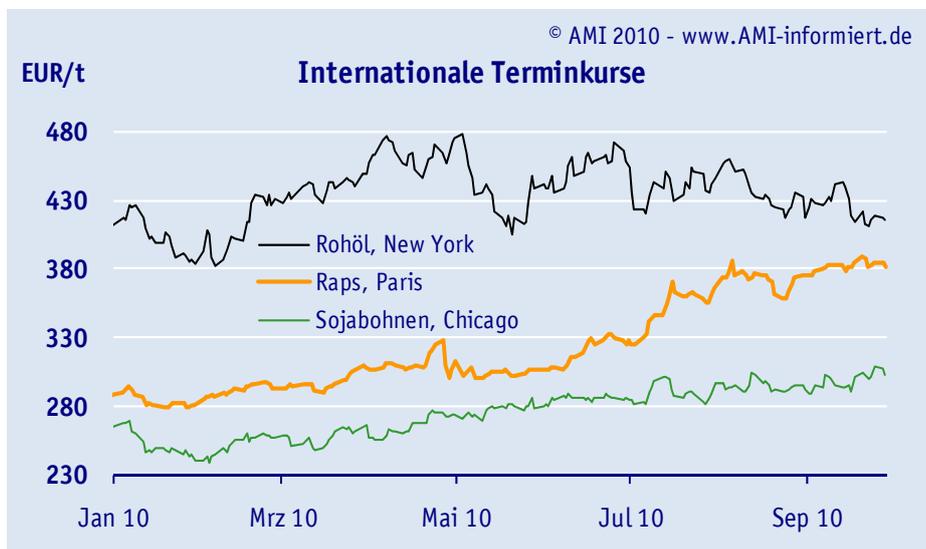
ab Ölmühle/Station in EUR/t (erhoben bei Ölmühlen/Handel am 21.09.2010)

Monats- produktion	Presskuchen in EUR/t		kaltgepresstes Rapsöl		
	Preisspanne	Vormonat	Speiseöl	roh DIN V 51605	Kraftstoff
< 100 t	205-245	193-230	125,00	73,94 75,32	104,01
> 100 t	203-258	185-225	Vm: 115,00	Vm: 73,94 75,32	Vm: 102,14

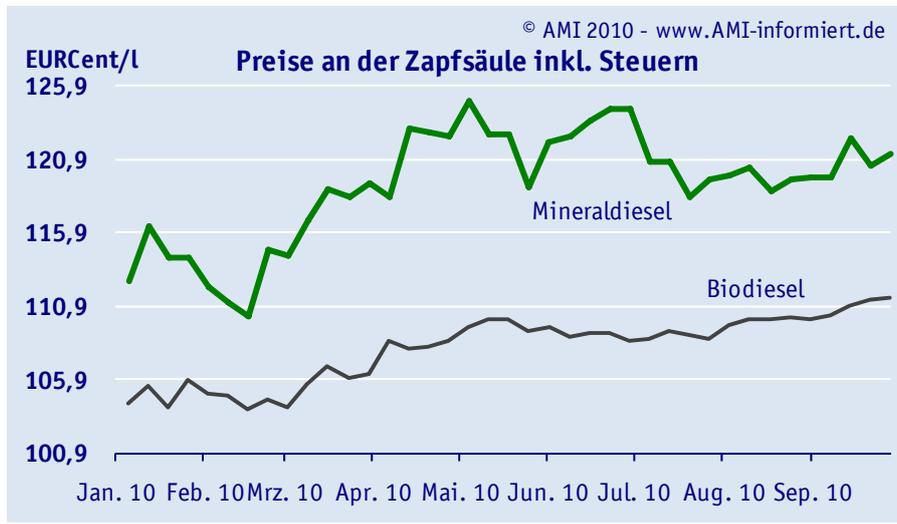
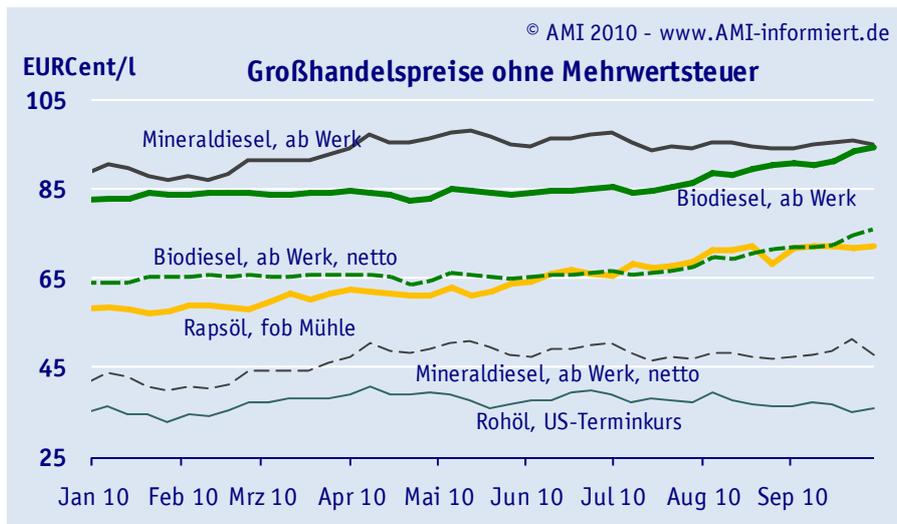
Anmerkung: VM = Vormonat
Quelle: AMI weitere Informationen unter www.AMI-informiert.de

Kaltgepresstes Öl

Die Rapsölpreise konnten indes nicht überall angehoben werden, so dass sich die Spanne weitet. Dabei spiegelt sich das umsatzschwache Kraftstoffgeschäft auch in den Preisen wider, die sich kaum entwickeln konnten, während für Rapsöl als Futteröl oder als Heizöl im Schnitt 6 Cent/l mehr als im Vormonat realisiert werden konnten. Trotz gestiegener Verarbeitung produzieren viele deutlich unter ihrer Kapazitätsgrenze.



Aktuelle Marktdaten, Analysen und Kommentare finden Sie im **MarktSpezial** **Ölsaaten + Biokraftstoffe** unter www.AMI-informiert.de



Großhandelspreise

Mit Umstellung auf Übergangware sind die fest tendierenden Biodieselpreise erneut angestiegen und ziehen mit Diesel gleich. Das B100-Geschäft kommt zum Erliegen.

Tankstellenpreise

Steigende Einstandspreise führen zu höheren Verkaufspreisen für Biodiesel, die allerdings ihren Abstand zum Diesel halten.

Weniger Biodiesel verbraucht

Im Juli stieg der Verbrauch an Kraftstoffen gegenüber Vorjahr an. Dabei ging der Anteil an Biodiesel leicht zurück. Zwar wurde 39 % mehr Reinkraftstoff verbraucht, aber die Beimischungsmenge ging marginal zurück. Rapsölkraftstoff wurde im Vorjahresvergleich 29 % weniger nachgefragt. Der Juli-Verbrauch an Biodiesel betrug 237.171 t, 2.000 t weniger als im Juni. Demgegenüber stieg der Dieselverbrauch um 5,5 % an. Deutlich gestiegen ist im Juli auch der Einsatz von Bioethanol: 116.871 t

Inlandsverbrauch Biokraftstoffe 2010									
in 1.000 t	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Kumulation Jan.-Juli 2010	2009
Biodiesel Beimischung	175,7	149,1	190,6	207,8	202,7	193,8	203,1	1.322,7	1.271,9
Biodiesel Reinkraftstoff b)	18,8	11,0	19,0	23,0	38,8	39,4	27,8	177,8	132,3
Summe Biodiesel	194,5	160,0	209,7	230,8	241,6	233,2	230,8	1.500,5	1.404,2
Pflanzenöl (PÖL) b)	4,1	2,8	8,0	6,4	5,7	5,8	6,4	39,3	51,8
Summe Biodies. & PÖL	198,6	162,8	217,6	237,2	247,2	239,1	237,2	1.539,9	1.456,1
Dieselmotorkraftstoffe	2.074,6	2.185,7	2.810,5	2.697,0	2.644,4	2.738,7	2.891,0	18.036,3	17.555,1
Anteil Beimischung	8,5 %	6,8 %	6,8 %	7,7 %	7,7 %	7,1 %	7,0 %	7,3 %	7,2 %
Biodiesel + Diesel + PÖL	2.097,6	2.199,4	2.837,5	2.726,3	2.688,9	2.783,9	2.925,1	18.253,4	17.739,3
Anteil Biodiesel & PÖL	9,5 %	7,4 %	7,7 %	8,7 %	9,2 %	8,6 %	8,1 %	8,4 %	8,2 %
Bioethanol ETBE a)	11,5	11,2	12,5	12,5	12,5	15,2	14,1	89,2	135,0
Bioethanol Beimischung	50,0	44,6	57,4	57,7	67,5	62,6	101,7	441,4	403,6
Bioethanol E 85	0,6	0,8	1,3	1,0	1,1	1,1	1,3	7,4	4,4
Summe Bioethanol	62,0	56,5	71,0	71,1	80,9	78,8	116,9	536,8	542,2
Ottomotorkraftstoffe	1.394,2	1.358,1	1.716,6	1.679,4	1.753,1	1.674,9	1.780,5	11.356,9	11.703,4
Otto- + Bioethanolkraftstoffe	1.394,7	1.358,8	1.717,7	1.680,3	1.754,1	1.675,9	1.781,6	11.363,1	11.707,1
Anteil Bioethanol c)	4,4 %	4,2 %	4,1 %	4,2 %	4,6 %	4,7 %	6,6 %	4,7 %	4,6 %

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 Ottomotorkraftstoffe sind gegengerechnet; Kumulation von BAFA berechnet mit korrigierten, (unveröffentlichten) Monatsdaten

Quelle: Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle, AMI

wurden eingesetzt, knapp 50 % mehr als im Juni und 31 % mehr als im Vorjahresmonat. Damit stieg der Anteil im Juli '10 auf 6,6 %, da sich der Verbrauch an Ottomotorkraftstoff gleichzeitig nur um 6 % erhöhte. Im Jahresvergleich schneidet Biodiesel jedoch besser ab, da mit 1,5 rund 0,1 Mio. t mehr verbraucht wurden als im Januar/Juli des Vorjahres. Bioethanol bleibt indes hinter der Vorjahresmenge zurück.

Bayern startet Bundesratsinitiative zum stärkeren Einsatz von Biokraftstoffen

Mit einer Bundesratsinitiative will Bayern die Rahmenbedingungen für den Einsatz von Biokraftstoffen verbessern und damit Umwelt und heimische Landwirtschaft zusätzlich unterstützen. Das hat das Kabinett in seiner Sitzung am 21. September 2010 beschlossen. Laut Landwirtschaftsminister Helmut Brunner reichen die bisherigen nationalen Vorgaben nicht aus, um die ab 2020 geltenden EU-weiten Mindestquoten für erneuerbare Energien im Verkehrssektor tatsächlich erfüllen zu können. Der bayerische Antrag zielt deshalb darauf ab, durch gezielte steuerliche Anreize den Absatz von Biokraftstoffen in Reinform wie Biodiesel, Pflanzenölkraftstoff, E85 (Benzin mit 85 Prozent Ethanolanteil),

Biomethan und künftig auch so genanntes BtL (Biokraftstoffe aus Pflanzen-Reststoffen und Ganzpflanzen) und Ethanol aus Cellulose anzukurbeln. Brunner: „Die Förderung von Biokraftstoffen muss so ausgestaltet werden, dass bis 2020 der von der EU geforderte energetische Anteil von zehn Prozent Biokraftstoff auch tatsächlich erreicht werden kann. Dafür brauchen wir bessere steuerliche Rahmenbedingungen. Mit der derzeitigen Ausrichtung allein auf die Beimischung von Biokraftstoffen ist das 10-Prozent-Ziel nicht zu schaffen.“ Die hierfür in Deutschland ab 2015 geltenden Mindestanteile sind laut Brunner nämlich ausschließlich auf die Vermeidung von Treibhausgas-

sen abgestellt – und hierfür sind wegen der ständigen Effizienz-Verbesserung der Biokraftstoffe energetisch gesehen immer geringere Biokraftstoffmengen notwendig, was zu einem Verfehlen des EU-Ziels führt.

Bayern fordert deshalb, neben der Beimischung auch stärker auf die Biokraftstoffe in Reinform zu setzen. Das entspricht laut Brunner dem Ziel des Koalitionsvertrags, den Markt für reine Biokraftstoffe wiederzubeleben. Daher will der Freistaat mit der Initiative auch die Erzeugung von Kraftstoff und Eiweißfuttermitteln bei den in der Regel bäuerlich betriebenen dezentralen Ölmühlen stärken.

Neue Norm DIN 51605 für Rapsölkraftstoff veröffentlicht

Das Deutsche Institut für Normung e. V. hat Anfang September die Norm DIN 51605 „Kraftstoffe für pflanzenöltaugliche Motoren – Rapsölkraftstoff – Anforderungen und Prüfverfahren“ veröffentlicht. Diese löst somit die bisherige Vornorm DIN V 51605 ab. Vorgegangen sind intensive praxisnahe Forschungsarbeiten von Dr. Edgar Remmele und seinen Mitarbeitern vom Technologie- und Förderzentrum (TFZ) in Straubing. Bei der Weiterentwicklung der Vornorm zur Norm DIN 51605 wurden die gestiegenen Anforderungen von pflanzenöltauglichen Dieselmotoren mit modernen Abgasnachbehandlungssystemen berücksichtigt. Ein reger Austausch unter den Interessensgruppen war deshalb vonnöten: „Kraftstoffproduzenten, Motorenhersteller, Landmaschinenindustrie und Wissenschaft arbeiteten intensiv zusammen und entwickelten eine zukunftsweisende Anforderungsnorm für den Biokraftstoff Rapsöl“, resümiert Dr. Edgar Remmele, Sachgebietsleiter für Biogene Kraft-, Schmier- und Verfahrensstoffe am TFZ.

Durch die Veröffentlichung der neuen Norm werde auch in Zukunft ein störungsfreier Betrieb von modernen pflanzenöltauglichen Motoren und die Einhaltung gesetzlicher Emissionsanforderungen ermöglicht. Kraftstoff aus Rapsöl steht bei den Wissenschaftlern am TFZ vor allem wegen seiner hervorragenden Ökobilanz hoch im Kurs. Er weist mit einer Treibhausgasminde- rung von 57 % den höchsten Standardwert für derzeit verfügbare Biokraftstoffe aus heimischen Rohstoffen auf. Durch seine hohe biologische Abbaubarkeit und geringe Umweltbelastung eignet er sich besonders für den Einsatz in der Land- und Forstwirtschaft.

Aufgrund gefallener Mineralölpreise und einer gestiegenen Energiesteuer ging der Absatz von Rapsölkraftstoff in den letzten Jahren allerdings stark zurück. Die DIN 51065 steht in einer langen Tradition. Bereits seit 1988 forscht das TFZ an Qualitätsanforderungen, Prüfverfahren und Qualitätssicherungssystemen für Rapsölkraftstoff. Meilen-

steine auf dem Weg zur DIN 51605 waren beispielsweise die Veröffentlichung des „Qualitätsstandards für Rapsöl als Kraftstoff“, dem so genannten „Weihenstephaner Standard“ im Jahr 2000 und der Vornorm DIN V 51605 im Jahr 2006.

Beim Deutschen Institut für Normung e. V. gibt es einen eigenen Ausschuss für Rapsölkraftstoff. Dr. Edgar Remmele vom TFZ steht diesem seit seiner Gründung im Jahr 2003 als Obmann vor. Von Seiten des DIN koordiniert der Fachausschuss für Mineralöl- und Brennstoffnormung, vertreten durch den Geschäftsführer Dr. Hans Thomas Feuerhelm, die Arbeiten. Die Begleitforschung am TFZ förderten das Bayerische Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten sowie das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz.

Die DIN 51605 kann beim Beuth Verlag, Berlin unter www.beuth.de bezogen werden.

AGQM und FAM gemeinsamer Ringversuch 2010 zu Biodiesel und Rapsölkraftstoff abgeschlossen

Ringversuche zur Überprüfung der Prüfverfahren und der korrekten Arbeitsweise professionell arbeitender Laboratorien haben im Fachausschuss Mineralöl- und Brennstoffnormung (FAM) des DIN für den Kraft- und Schmierstoffbereich eine lange und erfolgreiche Historie. Mit dem vermehrten Einsatz von Biokraftstoffen und biostämmigen Blendkomponenten hat sich auch für diese Produktklassen die zunehmende Notwendigkeit zur Durchführung von Ringversuchen gezeigt. Deshalb führt auch die Arbeitsgemeinschaft Qualitätsmanagement Biodiesel e. V. (AGQM) gemeinsam mit dem FAM Ringversuche zur Biodiesel-Analytik als Bestandteil des Qualitätssicherungssystems durch. Seit einigen Jahren hat sich aus den Aktivitäten von FAM und AGQM eine immer engere Zusammenarbeit entwickelt.

An dem diesjährigen international ausgeschriebenem Ringversuch beteiligten sich 61 Laboratorien von Biodieselherstellern und kommerziellen Prüfeinrichtungen, neun davon aus dem Ausland. Einhergehend mit der steigenden Teilnehmerzahl haben auch die Anforderungen an die Aussage-

kraft der Ringversuche zugenommen. Die Auswertung des Ringversuches 2010 erfolgte nach international im Mineralölbereich für Kraftstoffe und Schmierstoffe anerkannten und genormten statistischen Regelungen die in DIN EN ISO 4249 im Detail beschrieben sind.

Ausgelöst durch die Anforderungen des Biokraftstoffquotengesetzes und den nachgeordneten Regelungen wurden im Ringversuch 2010 Fettsäuremethylester (entsprechend DIN EN 14214) und Rapsölkraftstoff (entsprechend DIN V 51605) untersucht. Dieser Ringversuch wird vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) bzw. den Hauptzollämtern in Deutschland als Ringversuch im Sinne der aktuellen Rechtsvorschriften gewertet, dessen Ergebnis in Verbindung mit weiteren Qualitätssicherungsmaßnahmen als Qualifizierungsnachweis anerkannt wird, um Eigenzertifikate zum Nachweis der Erfüllung der Verpflichtungen gemäß Biokraftstoffquotengesetz bzw. Energiesteuergesetz auszustellen.

Für Dienstleistungslaboratorien wird eine erfolgreiche Teilnahme an diesem

Ringversuch als Präqualifikation für die Bewerbung um Analytaufträge von Länderbehörden zur Überwachung der 10. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) gewertet. Dies ist eine Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraftstoffen.

Für AGQM-Mitglieder und Teilnehmer des internationalen Zertifizierungssystems Biodiesel Production AGQM Certified (BPAC) der AGQM ist die Teilnahme am Ringversuch verpflichtend. Auch Maschinen- und Fahrzeughersteller verlangen inzwischen chargenbezogene Einzelnachweise der Produktqualität, um unberechtigte Reklamationsforderungen abwehren zu können.

Mit dem gemeinsamen Ringversuch leisten FAM und AGQM zusammen einen Beitrag zur Erhöhung der Anwendungssicherheit von Biodiesel und Rapsölkraftstoff. Der nächste Ringversuch für Biodiesel und Rapsölkraftstoff wird Anfang 2011 erneut international ausgeschrieben. Interessierte Institute oder Labore können sich bei der AGQM (a.baeumer@agqm-biodiesel.de) ab sofort registrieren.

Brasilien verdoppelt Bioethanolproduktion bis 2019

Eine Verdopplung der Produktionsmenge von Bioethanol prognostiziert laut Biofueles International der brasilianische Energieminister Marcio Zimmermann bis zum Jahr 2019. Werden heute noch 26 Mrd. Liter Ethanol aus Zuckerrohr produziert, so werden es zum Ende des Jahrzehnts voraussichtlich 64 Mrd. Liter sein. Schon heute erzeugt Brasilien 47 % seiner Energie aus erneuerbaren Quellen, davon 18 % aus Zuckerrohr.

Schwedische Studie: Biokraftstoffe deutlich besser als ihr Ruf

Die Klimabilanz von Biosprit ist offensichtlich deutlich besser als bislang angenommen. Zu diesem Ergebnis kommt eine Analyse der Universität Lund aus Schweden.

Demnach setzen Biodiesel & Co mindestens 65 % weniger CO₂ frei als Benzin oder Diesel. Unter Umständen könne sogar CO₂ gebunden werden, schreibt „Der Spiegel“ in seiner jüngsten Ausgabe. Die beste Klimabilanz bescheinigten die schwedischen Forscher Biogas als Kraftstoff.

Vielen Wissenschaftlern gelten die alternativen Treibstoffe bislang als Dorn im Auge. Der Anbau der Biospritpflanzen sei energieintensiv und setze deutlich mehr CO₂ frei als durch die Nutzung von Biodiesel, Ethanol und Rapsöl eingespart werde, wird gerne als Argument gegen die Ökokraftstoffe ins Feld geführt. Hinzu komme die Konkurrenz zwischen der Energiegewinnung auf der einen Seite und der Nahrungsmittelproduktion auf der anderen.

COPA-COGECA betont entscheidende Rolle von Biokraftstoffen und drängt Mitgliedsstaaten, in vollem Umfang Systeme zur Überprüfung der Nachhaltigkeitskriterien umzusetzen

In einem Schreiben an die Europäische Kommission betonte Copa-Cogeca Generalsekretär Pekka Pesonen: „Die EU-Richtlinie über erneuerbare Energieträger, die auf die Förderung der Verwendung von Biokraftstoffen abzielt, ist ein lebenswichtiger Rechtsakt, der verbindliche umwelt- und treibhausgasbezogene Nachhaltigkeitskriterien als Voraussetzung für den Marktzugang von Biokraftstoffen und flüssigen Biobrennstoffen einführt.“

Dietrich Klein, Vorsitzender der Arbeitsgruppe „Bioenergie“ von Copa-Cogeca, fügte hinzu: „Die Selbsterklärung der Landwirte einschließlich Maßnahmen für ernsthafte Kontrollen ist ein wirksamer Weg, Landwirte in ein globales System zur Überprüfung der Konformität mit den Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe zu integrieren.“

Es sind eine ganze Reihe von nationalen und auf Freiwilligkeit basierenden Systemen zur Überprüfung der Nachhaltigkeitskriterien für Biokraftstoffe und flüssige Biobrennstoffe entwickelt worden, insbesondere auch vom Agrarsektor. Allerdings drohen diese Systeme nicht in allen EU-Mitgliedsstaaten rechtzeitig bis zum 5. Dezember 2010 - Schlussfrist für die Umsetzung der Richtlinie 2009/28/EG - umgesetzt zu werden. Copa-Cogeca bedauert die negativen Konsequenzen, die dies für die Umsetzung der Richtlinie 2009/28/EG über erneuerbare Energieträger sowie für den freien Verkehr mit landwirtschaftlichen Erzeugnissen zwischen Mitgliedsstaaten haben wird.

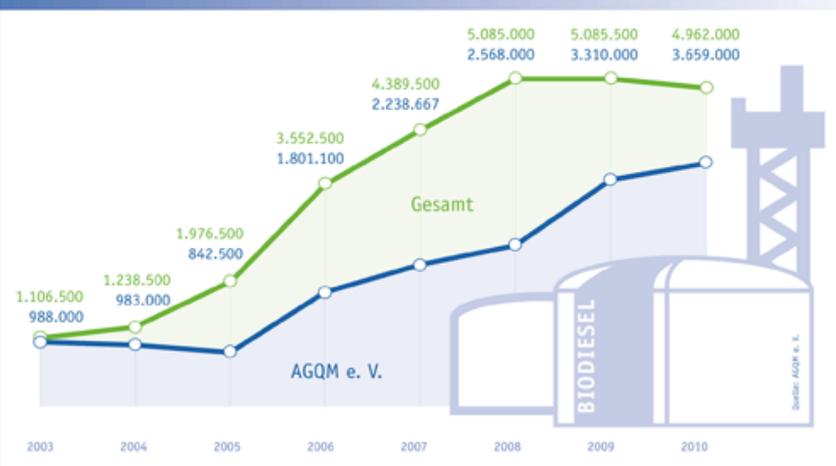
Pesonen betonte: „Zudem erkannte die Kommission vor kurzem für die Produktion in Nicht-EU-Ländern die volle Genehmigung an, uneingeschränkt die Emissionsstandardwerte aus der Richtlinie für die Landwirtschaftsphase zu verwenden. Copa-Cogeca wertet dies als Wettbewerbsverzerrung zwischen europäischer Produktion und Drittlandsproduktion.“

Letztgenannte wird bei der Erfüllung von Nachhaltigkeitskriterien durch größere Flexibilität begünstigt. Aus diesem Grund ruft Copa-Cogeca die Kommission auf, alle Hebel in Bewegung zu setzen, damit die Richtlinie 2009/28/EG in allen Mitgliedsstaaten rechtzeitig und

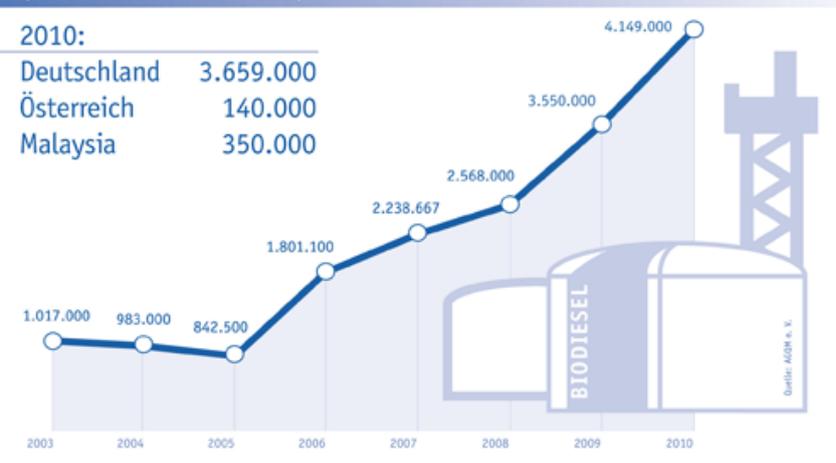
in kohärenter Weise umgesetzt wird. Insbesondere fordern wir die Kommission dringend auf, umgehend eine Bewertung der von den Wirtschaftsteilnehmern entwickelten freiwilligen Systeme vorzunehmen und nötige Übergangsmaßnahmen in Betracht zu ziehen.“

Aktuelle Grafiken zur Entwicklung der Biodieselproduktionskapazitäten

Entwicklung der Produktionskapazitäten für Biodiesel in Deutschland (gesamt und AGQM-Hersteller) 2003 bis 2010 (in Tonnen)



Entwicklung der Produktionskapazitäten der AGQM-Biodieselhersteller 2003 bis 2010 (in Tonnen) (AGQM/BPAC-zertifiziert)



Biodiesel bleibt wichtigster erneuerbarer Energieträger

In Europa wird Biodiesel bis zum Ende dieses Jahrzehnts voraussichtlich der wichtigste erneuerbare Energieträger im Transportbereich bleiben, wie aus Berechnungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) hervorgeht. Der Anteil von Biodiesel an allen alternativen Treibstoffen soll im Jahr 2020 bei 65,8 % liegen, gefolgt von Bioethanol mit 21,7 % und Strom aus erneuerbaren Quellen mit 10,4 %. Auf die übrigen Biotreibstoffe entfallen danach lediglich 2,1 %. Keine Rolle als Energieträger spielt Wasserstoff. Die EEA weist in diesem Zusammenhang daraufhin, dass der Anteil der Elektrizität aufgrund der Vorgaben der EU-Richtlinie über Erneuerbare Energien nicht auf die Gesamtproduktion angerechnet werde.

Absolut soll sich der Biodieselvebrauch von 2010 bis 2020 laut der Prognose annähernd verdoppeln, nämlich von 9,4 Megatonnen Öleinheiten (Mtoe) auf 18,2 Mtoe. Die Bioethanolnachfrage soll gleichzeitig von 2,4 Mtoe auf 6,0 Mtoe steigen.

Insgesamt könnten Biokraftstoffe mit 12 % zum EU-Gesamtziel, bis 2020 ein Fünftel des Gesamtenergiebedarfs aus Erneuerbaren Energien zu decken, beitragen. Die größeren Anteile von 45 % beziehungsweise 43 % entfallen dabei auf die Stromgewinnung sowie auf alternative Heiz- und Kühlsysteme. Allerdings wachsen die erneuerbaren Energieformen im Transportsektor besonders schnell, nämlich zwischen 6,7 % und 8,4 % pro Jahr. Damit wird sogar Elektrizität übertroffen, deren

Wachstum auf 5,6 % bis 6,2 % jährlich veranschlagt wird. Von 2005 bis 2010 wurde für Biotreibstoffe sogar eine Wachstumsrate von 31,5 % verzeichnet, allerdings ausgehend von einem relativ geringen Ausgangsniveau.

Die Zahlen kommen durch Auswertung von Datensätzen aus 19 EU-Staaten, darunter Deutschland, zustande. Für die Bundesrepublik wird der Gesamtverbrauch von Biodiesel im Transportsektor 2020 auf 4,4 Mtoe geschätzt. Damit ist Deutschland der größte Nutzer, gefolgt von Spanien mit 3,1 Mtoe und Frankreich mit 2,9 Mtoe. Beim Bioethanolverbrauch liegt mit 1,7 Mtoe Großbritannien vorn, erst danach kommt Deutschland mit 0,9 Mtoe. Auf dem dritten Rang liegt erneut Frankreich mit 0,7 Mtoe.

Bundesregierung stellt Unterkompensation von Biodiesel fest Überförderung bei Pflanzenölkraftstoff noch ohne Konsequenzen

Aus Pflanzenöl gewonnene Kraftstoffen erfahren steuerlich eine zu starke Förderung. Diese Einschätzung teilt die Bundesregierung in ihrem Bericht zur Steuerbegünstigung für Biokraft- und Bioheizkraftstoffe (17/2861) mit, den sie jetzt als Unterrichtung vorlegte. Demnach betrug die so genannte Überkompensation durch geringere Steuerbelastung beim Einsatz von Pflanzenöl als Reinkraftstoff in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 10,22 Cent/l.

Wie die Regierung vorrechnet, betragen die Kosten für den Pflanzenöleinsatz ohne Umsatzsteuer 87,15 Cent/l. Bei fossilem Diesel lagen sie dagegen bei 97,37 Cent/l. Zur Begründung wird auf die unterschiedlichen Mineralölsteuersätze verwiesen, die bei Pflanzenöl 18,46 Cent/l ausmachen und bei fossilem Diesel 47,04 Cent/l. Für Kleinanlagen werden im Bericht höhere Herstellungskosten ausgewiesen.

Keine Überförderung liegt laut der Unterrichtung beim Einsatz von Biodiesel als Kraftstoff vor. Die Bundesregierung will demnach die Steuersätze noch nicht verändern, sondern zuvor die weitere Preisentwicklung abwarten. Erst wenn sich die Überförderung auch im weiteren Jahresverlauf fortsetze, seien Anpassungen bei der Besteuerung von Pflanzenölkraftstoff erforderlich, heißt es in der Unterrichtung.

Neste Oil schließt Rapsöl-Liefervertrag

Der finnische Mineralölkonzern Neste Oil, der derzeit in Rotterdam eine Großanlage zur Herstellung von HVO-Kraftstoff (NExBTL) baut, hat in seinem Heimatland einen Liefervertrag mit dem Nahrungs- und Futtermittelhersteller RAISIO geschlossen. Gegen-

stand des Liefervertrags ist Rapsöl, das bei der Herstellung von Eiweißfuttermittel entsteht und nicht als Speiseöl oder in der Nahrungsmittelindustrie verwendet wird. Eingesetzt wird das Rapsöl in der Neste-Anlage in Porvoo. Bisher setzte Neste Oil in

seinen NExBTL-Anlagen Altspeiseöle, Palmöl sowie tierische Fette aus der Nahrungsmittelindustrie ein. Rapsöl wurde auch bereits in kleineren Mengen verwendet. Durch das neue Abkommen wird dessen Einsatz zukünftig deutlich steigen.