FUEL POWER ENERGY e.V.

Pressemitteilung

28. Januar 2022

Begrenzte Verfügbarkeit fortschrittlicher Biokraftstoffe treibt Kraftstoffpreise in die Höhe

- Gesetzesvorgaben sind wegen begrenzter Produktionskapazitäten von Biokomponenten nicht einhaltbar
- Drohende Strafabgaben dienen dem Staat und nicht dem Umweltschutz
- Ausweg: Förderung von E-Fuels und höhere Produktionskapazitäten von Biokomponenten
- AFM+E fordert verlässliche politische Rahmenbedingungen für den Ausbau der Produktion von E-Fuels

Biokomponenten in Benzin und Diesel leisten einen wichtigen Beitrag zur Senkung der CO2-Emissionen. Doch sie sind ein rares und teures Gut. Zusammen mit der Anfang 2022 erhöhten CO2-Abgabe und steigenden Ölpreisen kann das zu teureren Kraftstoffpreisen führen.

Der Mindestanteil sogenannter fortschrittlicher Biokomponenten im Kraftstoff, die beispielsweise aus Abfällen hergestellt werden, wird in den kommenden Jahren EU-weit per Gesetz kontinuierlich erhöht. Neben diversen anderen gesetzlichen Vorgaben sollen auf diese Weise die ambitionierten Vorgaben zur Senkung von CO_2 im Verkehr erreicht werden. Als Folge ist damit zu rechnen, dass Angebot und Nachfrage weiter aus dem Lot geraten, da die Produktionskapazitäten insbesondere von fortschrittlichen Biokraftstoffen derzeit sehr begrenzt sind und auch nicht in der benötigten Geschwindigkeit ausgebaut werden können. „Auf Grund der daraus resultierenden begrenzten Verfügbarkeit kosten diese Komponenten heute bereits mehr als das Vierfache von erdölbasierten Kraftstoffen. Die Preisspirale wird sich durch die steigende Nachfrage in Europa weiter nach oben schrauben“, erwartet Dr. Hans Wenck, Geschäftsführer des MEW-Mitgliedsverbands AFM+E.

Werden die gesetzlich geforderten Beimischungsquoten nicht erreicht, so werden die Kraftstoffe mit Strafabgaben belegt, die sich auf den Tankstellenpreis niederschlagen. Das bedeutet, Kraftstoffe werden teurer, obwohl sie auf Grund der weltweit unzureichenden Verfügbarkeit der fortschrittlichen Biokraftstoffe keinen höheren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Sie füllen lediglich die Staatskassen und bilden einen fruchtbaren Boden für Spekulationsgeschäfte. Daher fordert der AFM+E mehr Flexibilität bei der Herstellung von Kraftstoffen. So könnten beispielsweise Biokraftstoffe, die aus Pflanzenölen wie Soja- oder Rapsöl hergestellt werden und

heute in großen Mengen zu erschwinglichen Preisen verfügbar sind, eine Entspannung bewirken. Sie könnten sowohl die CO_2-Emissionen im Verkehr reduzieren als auch den Anstieg der Kraftstoffpreise bremsen. Die Gesetzgebung sieht allerdings in den kommenden Jahren eine kontinuierliche Verringerung der Beimischungsmengen dieser pflanzenölbasierten Kraftstoffe vor.

E-Mobilität allein reicht nicht für die Verkehrswende

„Batteriebetriebene Fahrzeuge werden allein die Verkehrswende nicht schnell genug bewerkstelligen“, ist Wenck überzeugt. Um ihren Beitrag zur Energiewende leisten zu können, fordern die mittelständischen Kraftstoffhändler deshalb, dass der Gesetzgeber – zumindest vorübergehend – eine größere Vielfalt und höhere Anteile von Biokraftstoffen wie pflanzenölbasierten Komponenten zulässt. So ließen sich Lieferengpässe und damit steigende Kraftstoffpreise vermeiden. Zudem würde derart Zeit für den Aufbau von Produktionskapazitäten von fortschrittlichen Biokraftstoffen gewonnen.

Ferner sollten synthetische Kraftstoffe, die mittels erneuerbarer Energien hergestellt werden, endlich auch als nachhaltige Kraftstoffe klassifiziert werden, um Anreize für Investitionen in Produktionsanlagen für diese umweltfreundlichen Kraftstoffe zu schaffen. So könnte beispielsweise in Nordafrika oder Südamerika, wo Solar- und Windenergie im Überschuss zu minimalen Kosten gewonnen werden können, erneuerbare Energie mit Wasser und CO_2 aus der Luft in E-Fuels umgewandelt werden. Hergestellt aus regenerativer Energie sind diese flüssigen Kraftstoffe CO_2-neutral, sie sind im Gegensatz zu Strom leicht zu transportieren und direkt in unseren Fahrzeugen und in der vorhandenen Infrastruktur einsetzbar. „E-Fuels, Elektromobilität und Wasserstoff sind die drei tragenden Säulen der nachhaltigen Mobilität von morgen“, betont der AFM+E-Geschäftsführer. „Die mittelständischen Energieunternehmen sind bereit, in nachhaltige Technologien wie E-Fuels zu investieren und so die Verkehrswende voranzutreiben. Wir warten allerdings auf verlässliche politische Rahmenbedingungen.“

Weitere Informationen zum Thema synthetische Kraftstoffe: www.efuel-today.com

Hintergrund: Zusammensetzung Kraftstoffpreise

Der Verkaufspreis von Diesel und Benzin setzt sich aus den folgenden Komponenten zusammen: Der Warenwert ohne Steuern (Preis für die Exploration, für Rohöl, für die Verarbeitung und den Transport) unterliegt unter anderem der weltweiten Konjunktur und den Preisschwankungen auf dem Erdölmarkt, die beispielsweise abhängig sind von der Nachfrage und der Fördermenge. Hinzu kommt die Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer), die bei Benzin bei 0,6545 Euro, bei Diesel bei 0,4704 Euro je Liter liegt. Seit Anfang 2021 wird zudem im Rahmen des Brennstoffemissionshandelsgesetz (BEHG) eine CO_2-Bepreisung vorgenommen. Diese beträgt bei Benzin aktuell sieben Cent. Bei Diesel sind es acht Cent (Quelle: Deutsche Emissionshandelsstelle, dehst.de). Eine weitere Komponente ist die Erdölbevorratungsabgabe (Benzin: 0,003 Cent, Diesel: 0,0002 Cent). Auf den sich daraus ergebenden Nettoverkaufspreis kommen 19 Prozent Mehrwertsteuer.

FUEL POWER ENERGY e.V.

FPE Fuel Power Energy e.V.
Bäckerstr. 11-13
21244 Buchholz i.d.N.
Tel +49 (0)41 81 / 216 165
Fax +49 (0)41 81 / 216 58 121
office@fpe-ev.de
www.fpe-ev.de

Über den Fuel Power Energy e.V.:
Der Fuel Power Energy e.V. ist die unternehmensneutrale Interessenvertretung für das Produkt Rückstandsöl als Energieträger und seine hohe Wirtschaftlichkeit insbesondere für die industrielle Wärmeerzeugung und als Treibstoff für die Schifffahrt. Auf diesem Gebiet sind wir anerkannte Spezialisten, die sich, in verschiedenen Branchen tätig, zu einem Förderkreis zusammengeschlossen haben. Aufgabe des FPE ist die kompetente Beratung beim Einsatz von Schweröl von der Planung über die Genehmigungsverfahren bis zum Betrieb einschließlich der Brennstofflagerung. Unsere Partner im Kommunikationsnetz setzen sich mit viel Kompetenz bei Ministerien und Behörden für das Produkt Rückstandsöl ein.