

Marktanalyse

EU-Emissionsziel für 2020 erhöht den Druck auf europäische Raffineure



Die steigende Kraftstoffeffizienz und die Einhaltung neuer Emissionsminderungsziele könnten die deutsche Benzinnachfrage bis 2020 um etwa 60.000 bl/Tag verringern, wie eine Argus Analyse gezeigt hat. Veränderungen im Fahrverhalten und der Präferenz für Benziner oder Diesel-PKWs können jedoch den Effekt der Emissionsziele auf die Benzinnachfrage weitgehend neutralisieren oder verstärken.

Deutschland ist Europas größter Verbraucher von Kraftstoffen für den Straßenverkehr und verbrauchte 2015 420.000 bl/Tag Benzin. Diese Zahl wird voraussichtlich um 14 % fallen, wenn Autohersteller bis 2020 das EU-Emissionsziel von 95 g CO₂/km für Neuwagen einhalten sollen und die Zahl der Dieselfahrzeuge bei den Neuanmeldungen weiterhin gegenüber den Benzinern zunimmt. Dadurch würden bei konstanter Raffinerieproduktion mehr als doppelt so viele

Benzinvolumen zum Export zur Verfügung stehen als 2015, als netto 25.000 bl/Tag exportiert wurden.

Ein entsprechender Rückgang der deutschen Nachfrage würde Europas strukturellen Benzinüberschuss von 800.000 – 1.000.000 bl/Tag weiter erhöhen. Zudem muss sich der europäische Ölproduktmarkt in Zukunft auf mehr Konkurrenz einstellen. Bis 2020 werden in der Region des arabischen Golfs etwa 1,4 Mio. bl/Tag zusätzliche Raffineriekapazität installiert, und in Russland mindestens 250.000 bl/Tag Hydrocracker-Kapazität.

Urbanes Fahren

Deutschlands Bemühungen im Bereich der Emissionsminderung beinhalten unter anderem den vermehrten Einsatz von Elektro- und Hybridfahrzeugen. Dies wird den Benzinbedarf erwartungsgemäß mehr

verringern als den Dieselbedarf, da Elektroautos sich aufgrund ihrer beschränkten Reichweite am besten für das städtische Umfeld eignen, wo Benzinler am meisten gefahren werden. Deutsche Autohersteller bevorzugen außerdem Benzin-Hybride, um dem stark benzinlastigen US-Markt entgegenzukommen.

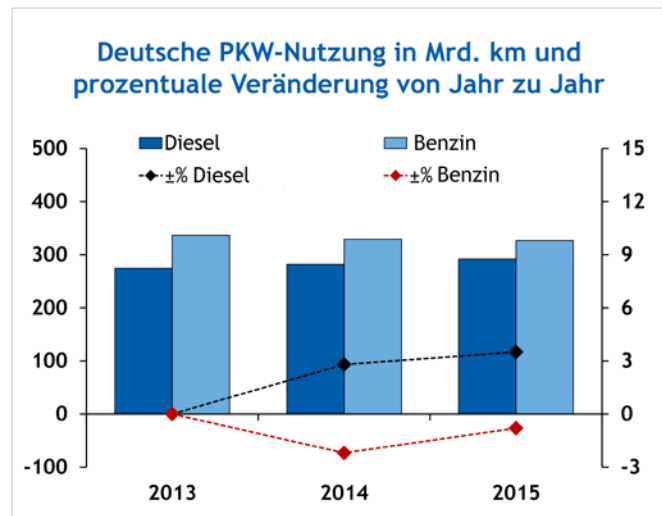
Autohersteller erwarten einen baldigen starken Zuwachs bei den Verkäufen von Elektroautos, da Verbesserungen der Batterietechnologie diese preiswerter machen und die Reichweite verlängern. Auch Stromversorger setzen sich für eine Gesetzgebung pro-Elektromobilität ein und hoffen, dass das Speicherpotenzial der batteriebetriebenen Autos dabei helfen wird, die Diskrepanzen zwischen der Stromnachfrage und den Spitzen der wachsenden Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien zu überbrücken. Vor diesem Hintergrund ist das Joint Venture von Daimler und Volkswagen mit RWE zu sehen, und auch Tesla erwägt Investitionen in Stromnetze.

Allerdings halten sich die Autohersteller bedeckt darüber, wie viele Elektroautos sie mittelfristig zu verkaufen hoffen und der jetzige Anteil an der PKW-Flotte ist winzig. Nur 12.363 Elektroautos oder 0,4 % aller PKWs wurden letztes Jahr neu zugelassen und weniger als eines aus 1.700 Autos auf der Straße ist batteriebetrieben. Auch die Kaufprämie für Elektroautos, die seit Anfang Juli von der Bundesregierung in Kooperation mit Autoherstellern angeboten wird, hat die Verkäufe bislang nicht deutlich ansteigen lassen.

Hybridautos sind in Deutschland deutlich beliebter als reine Elektrofahrzeuge – es gibt fünfmal so viele im PKW-Bestand. Die Autoindustrie benutzt Elektroautos und Hybride, um ihre durchschnittlichen CO₂-Emissionen zu senken und so die EU-Vorgaben einzuhalten. Derzeit liegt die Vorgabe bei 130 g CO₂/km, wobei die in Punkto Emissionen schlechtesten 5 % der Neuwagen offiziell 165,7 g CO₂/km ausstoßen.

EU-Emissionsziel mit Einschränkungen

Deutsche Autohersteller werden diese Emissionslevel bis 2020 deutlich reduzieren müssen, um die dann



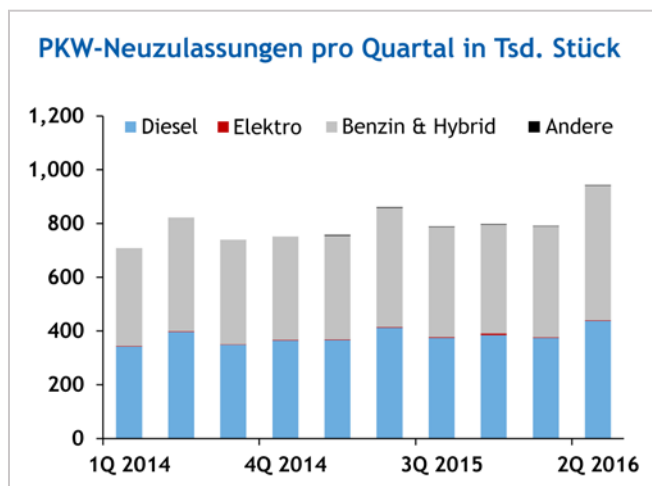
geltende EU-Vorgabe von 95 g CO₂/km zu erreichen. Das entspricht einem Verbrauch von 4,1 Litern Benzin pro 100 km, verglichen mit einem durchschnittlichen Verbrauch in Deutschland von 7,6 l/km im letzten Jahr. In der Praxis wird das Ziel aber deutlich weniger strikt sein.

Das liegt an der Kluft zwischen den Tests im Labor, die zur Einhaltung der CO₂-Vorgaben herangezogen werden, und den tatsächlichen Fahrzeugemissionen auf der Straße. Offiziell sind in der EU die CO₂-Emissionen von Neuwagen mit Benzinmotor im letzten Jahr auf 122,6 g CO₂/km gefallen, so die Europäische Umweltagentur. Die tatsächlichen Emissionen dürften eher bei 166,6 g CO₂/km liegen, schätzt der gemeinnützige International Council on Clean Transportation (ICCT, Internationaler Rat für sauberen Verkehr) basierend auf Fahrdaten des Verbraucherservices Spritmonitor. In Sachen Benzinverbrauch ist das ein Unterschied von 1,9 l/100 km oder eine Abweichung von 36%.

Die EU hat zwar bereits beschlossen, die momentan verwendeten Labor-Emissionstests bis September 2017 durch das realistischere RDE (Real Driving Emissions)-Prüfverfahren zu ersetzen. Jedoch glaubt der ICCT, dass auch mit den neuen RDE-Tests noch eine deutliche Abweichung zu den Realemissionen bleiben wird. Zudem

Deutscher Benzinverbrauch 2020 vs 2015 (%) – Argus Schätzung			
Elektroautos in 2020	21.700 (1% der PKW-Flotte)	100.000 (4,6%)	500.000 (23%)
Verlagerung zu Diesel hält an	-59	-59	-55
Verlagerung zu Diesel stoppt	-36	-36	-32
Verlagerung zu Diesel kehrt sich um	-12	-11	-7
Langstreckenfahrer wechseln zu Benzin	9	10	-14

Annahmen: Die Anzahl der Benzin-PKWs nimmt weiter um 0,4 % pro Jahr ab; PKW-Neuzulassungen steigen weiter um 5,6 % pro Jahr; Neuzulassungen von Elektroautos liegen bei 1 % pro Jahr, steigen jedoch in 2020 stark an; 56 % der abgemeldeten PKWs sind mindestens 15 Jahre alt.



erwarten Experten aus der Autoindustrie, dass die EU nach Einführung der RDE-Tests das 2020-Ziel von 95 g CO₂/km nach oben anpassen wird, um den realistischeren Emissionswerten Rechnung zu tragen und damit den Autoherstellern entgegenzukommen. Dies könnte das Ziel, ausgedrückt in effektiven Realemissionen, auf etwa 142 g CO₂/km oder 6,1 l/km erhöhen.

Ausnahmeregelungen schwächen das EU-Emissionsziel zusätzlich ab. So können Autohersteller bei der Berechnung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes ihrer verkauften PKWs die 5 % mit den höchsten Emissionswerten ausschließen, und Elektroautos zählen doppelt in der Kalkulation. Wenn die Industrie diese 5 % je zu Hälfte für Benziner und Dieselaautos verwendet und der Kraftstoffverbrauch für die Modelle mit den schlechtesten Emissionswerten auf dem Stand von 2015 bleibt, wird diese Ausnahmeregelung alleine das Emissionsziel für 2020 um 3,3 % abschwächen, schätzt Argus. Die doppelte Zählung von Elektroautos erhöht ebenfalls die Abweichung zwischen der offiziellen Statistik und den Realemissionen. Das derart abgeschwächte EU-Emissionsziel für 2020 gilt wohlgerneht nur für Neuwagen, die jährlich etwa 7 % der PKW-Flotte ausmachen. Der Großteil der Flotte wird sehr viel weniger effizient verbrennen als im EU-Ziel gefordert – 15 Jahre alte Autos zum Beispiel werden 2020 im Schnitt etwa 8,2 l/km Benzin verbrauchen.

Fahrverhalten der Deutschen

Gleichzeitig können schon kleine Veränderungen im Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch ähnlich stark beeinflussen wie die Einhaltung des Emissionsziels. Im letzten Jahr haben die Deutschen laut offiziellen Zahlen ihr Auto 1,2 % mehr genutzt als in 2014, was den fast 50 %igen Rückgang der Rohölpreise reflektiert, während es von 2013 auf 2014 keine Veränderung gab. Außerdem hält der Trend zu mehr Diesel- und weniger Benzin-PKWs in Deutschland an. Zwischen 2012 und 2015 gab es im Schnitt eine Verschiebung von 1,2 % von Benzin zu

Diesel in der Fahrzeugflotte und einen entsprechenden Rückgang des Benzinverbrauchs. Wenn dieser Trend bis 2020 anhält, wird er 40 % des erwarteten Rückgangs des Benzinverbrauchs von 60.000 bl/Tag ausmachen. Diesel wird von Viel- und Langstreckenfahrern bevorzugt und Diesel-PKWs fahren im Schnitt fast doppelt so viel im Jahr wie Benziner. Sollte die Bundesregierung jedoch die steuerliche Bevorteilung von Diesel aufheben, könnte das bedeuten, dass die Deutschen wieder mehr Benziner kaufen. Das würde den Benzinverbrauch – trotz des strikteren EU-Emissionsziels für 2020 – wieder erhöhen.

Argus Handel

Argus Handel verwendet Spotmarktgeschäfte und eine transparente Methodologie, um repräsentative Preisnotierungen zu erstellen

Probeabonnement

Weitere Informationen zu Argus:

Email: info@argusmedia.com

Call: 0800 101 4981



argus

Argus Handel is published by Argus Media Ltd

Registered office

Argus House, 175 St John St, London, EC1V 4LW
Tel: +44 20 7780 4200 Fax: +44 870 868 4338
Email: sales@argusmedia.com

Copyright notice

Copyright © 2016 Argus Media Ltd.
All rights reserved

All intellectual property rights in this publication and the information published herein are the exclusive property of Argus and/or its licensors and may only be used licence from Argus. Without limiting the foregoing, by reading this publication you agree that you will not copy or reproduce any part of its contents (including, but not limited to, single prices or any other individual items of data) in any form or for any purpose whatsoever without the prior written consent of Argus.

Trademark notice

ARGUS, the ARGUS logo, ARGUS MEDIA, ARGUS DIRECT, ARGUS OPEN MARKETS, AOM, FMB, DEWITT, JIM JORDAN & ASSOCIATES, JJ&A, FUNDALYTICS, METAL-PAGES, METALPRICES.COM, Argus publication titles and Argus index names are trademarks of Argus Media Limited. Visit www.argusmedia.com/trademarks for more information.

Disclaimer

The data and other information published herein (the "Data") are provided on an "as is" basis. Argus makes no warranties, express or implied, as to the accuracy, adequacy, timeliness, or completeness of the Data or fitness for any particular purpose. Argus shall not be liable for any loss or damage arising from any party's reliance on the Data and disclaims any and all liability related to or arising out of use of the Data to the full extent permissible by law.

Petroleum

illuminating the markets

Market Reporting

Consulting

Events