



Bundesverband
eMobilität e.V.



Union zur Förderung von
Öl- und Proteinpflanzen e.V.



Zukunft tanken.

Treibhausgaseinsparungen & Erneuerbare Energien: Ziele für den Straßenverkehr bis 2030 fortschreiben!

Executive Summary

Neue Ziele für 2030

- Die Klimaschutzziele der Bundesregierung lassen sich nur erreichen, wenn der Verkehrssektor einen angemessenen Beitrag leistet.
- Wir schlagen folgende politischen Rahmenbedingungen für den Straßenverkehr vor:
 - Weiterführung der Vorgabe für Erneuerbare Energien mit neuem Zielwert: 20% des Endenergieverbrauchs.
 - Entwicklung fortschrittlicher (d.h. besonders THG-effizienter) EE-Kraftstoffe durch eine Unterquote fördern, Zielwert 9% des Energieverbrauchs.
 - Weiterführung der Dekarbonisierung von Kraftstoffen mit neuem Zielwert: 16% THG-Minderung.
- Weil Elektromobilität für die Klimaschutzziele im Straßenverkehr einen wachsenden Beitrag leisten kann, sind zusätzlich anspruchsvolle Ziele für den Einsatz von Elektrofahrzeugen zu formulieren.
- Mit geringer werdender Nachfrage im Pkw-Verkehr kann Biodiesel verstärkt im Straßengüterverkehr sowie in der Land- und Forstwirtschaft eingesetzt werden; dort ist die Nutzung von Dieselkraftstoffen mit höheren Biodieselanteilen als bei Pkw möglich.
- Nachhaltige Rohstoffpotentiale müssen ausgeschöpft, neue aktiv entwickelt werden. Die erfolgreiche Nachhaltigkeitszertifizierung von Biokraftstoffen sollte weiterentwickelt und ausgeweitet werden.

Straßenverkehr: Neue Ziele für 2030

Status quo: Verkehr ohne Netto-Beitrag zur Treibhausgas (THG)-Reduktion

Der Verkehr trägt erheblich zum Ausstoß klimaschädlicher Treibhausgase bei. Der Transportsektor ist bereits heute für 23 Prozent der globalen energiebedingten CO₂-Emissionen verantwortlich. Anders als in anderen Sektoren ist hier auf absehbare Zeit nicht mit einem deutlich sinkenden Energieverbrauch zu rechnen: Steigender Straßengüter- und Luftverkehr gleichen die Effizienzgewinne im Individualverkehr weitgehend aus. Als einziger Sektor hat der Verkehr daher seine THG-Emissionen seit 1990 nicht zu reduzieren vermocht¹, und bis 2050 sollen sich die Emissionen nach Hochrechnungen des Weltklimarats IPCC sogar verdoppeln. Damit wird der Anteil des Verkehrs an den gesamten THG-Emissionen absehbar steigen.

Anders als der Strom- und Wärmemarkt verfügt der Verkehr nur über eine sehr begrenzte Anzahl von Alternativen bei Energieträgern und Antrieben. Davon halten derzeit nur Biokraftstoffe im Straßenverkehr einen nennenswerten Marktanteil. Elektromobilität verharrt bei niedrigen Zulassungszahlen. Der Marktanteil bei Pkw beträgt in Deutschland gerade einmal 0,5% (Frankreich 1,0%!)².

2030-Ziele der Bundesregierung erfordern erheblichen Beitrag des Verkehrs

Deutschland hat sich zu anspruchsvollen Zielen verpflichtet: Bis 2030 soll über alle Sektoren eine Treibhausgaseinsparung von 55% (gegenüber 1990) erreicht werden, der Anteil Erneuerbarer Energien soll auf 30% steigen:

Ziele Deutschland (alle Sektoren)	2020	2030
Anteil Erneuerbarer Energien	18%	30%
THG-Reduktion	40%	55%

EE-Ausbauziele und THG-Minderungsziele nach dem Energiekonzept der Bundesregierung³

Um diese Ziele zu erfüllen, muss auch der Verkehrssektor einen angemessenen Beitrag leisten. Die Energierferenzprognose des BMWi⁴ beschreibt, welche Entwicklung bis 2030 erfolgen muss, um die Zielwerte des Energiekonzeptes

¹ UBA: Daten zur Umwelt 2015

² INDEX ELEKTROMOBILITÄT – 3. QUARTAL 2015, Studie fka und Roland Berger, Sep. 2015

³ Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung (2010), S. 4 f.

⁴ Entwicklung der Energiemärkte – Energierferenzprognose (2014), Studie von Prognos, EWI, GWS im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie.

*heute:
kein Beitrag
des Verkehrs
zur Dekarboni-
sierung!*

*drastische
THG-Minde-
rung des Ver-
kehrs bis 2030*

der Bundesregierung für 2030 und 2050 zu erreichen. Demnach muss der Verkehr bis zum Jahr 2030 einen Anteil von 20% Erneuerbarer Energien⁵ und eine Reduzierung der THG-Emissionen auf 93 Mio. t CO₂ erzielen:

Beitrag Verkehr zu den Gesamtzielen	2020	2030
Anteil Erneuerbarer Energien	10%	20%
THG-Ausstoß (Basis: 1990)	126 Mio. t. (-24%)	93 Mio. t (-44%)

Beitrag des Verkehrssektors zu den Gesamtzielen⁶

Innerhalb des Zeitraums 2020-2030 ist also der Anteil Erneuerbarer Energien zu verdoppeln, die THG-Emissionen sind um ein Viertel zu reduzieren.

Zielerreichung durch sinkende Energieverbräuche unwahrscheinlich

Angesichts des weiter zunehmenden Straßengüter- und Luftverkehrs sowie derzeit abnehmender Effizienzfortschritte bei Pkw und Lkw ist nicht mit einem deutlichen Rückgang des Energieverbrauches zu rechnen. Es kann auch nicht mehr ohne Weiteres davon ausgegangen werden, dass die fossilen Energiepreise deutlich steigen. Im Gegenteil: Erdöl und Erdgas werden aller Voraussicht nach in der kommenden Dekade auf moderatem Preisniveau – unter 100 US-Dollar – bleiben. Damit entfallen zwei wichtige Treiber für Effizienzmaßnahmen und den Ausbau Erneuerbarer Energien.

Um die impliziten Ziele im Verkehr zu erreichen, sind daher ordnungspolitische Vorgaben für den Energieeinsatz des Sektors zwingend erforderlich.

*hoher Energieverbrauch,
niedriger Ölpreis*

Kombination: Erneuerbare-Energien (EE)- und Treibhausgas (THG)-Ziel für den Straßenverkehr

Die Zielsetzung von 20% EE-Anteil und THG-Reduzierung auf 93 Mio. t für das Jahr 2030 ist sehr anspruchsvoll. Aus diesem Grund sollten verbindliche Vorgaben für beide Parameter beim Energieeinsatz im Straßenverkehr getroffen werden:

Ziele Verkehr	2020	2030
Anteil Erneuerbare Energien	10%	20%
THG-Minderung (Basis: 2010)	-6%	-16%

Vorschlag: Ziele für den Straßenverkehr

⁵ tatsächlicher Anteil an erneuerbaren flüssigen und gasförmigen Kraftstoffen, ohne Mehrfachanrechnung. Gemäß der Logik der Treibhausgasinventare muss der Energieverbrauch der Elektromobilität auf Schiene und Straße nicht im Verkehrs-, sondern im Stromsektor bilanziert werden.

⁶ „angemessener Beitrag“, gem. Energiereferenzprognose, S. 282

EE- und THG-Ziele ergänzen sich sinnvoll

*steigender
Anteil
Erneuerbarer
Energien*

Vorschlag 1: Erneuerbare Energien-Ziel für 2030: 20%

Durch eine Weiterentwicklung des 10%-Ziels der Erneuerbare-Energien-Richtlinie wird ein definierter, steigender Anteil Erneuerbarer Energien (EE) am Kraftstoff-/Energieabsatz erreicht. Eine schrittweise Erhöhung des EE-Anteils auf 20% bis zum Jahr 2030 ist erforderlich, damit der Verkehr einen angemessenen Beitrag zu den Gesamtzielen leisten kann. Die erwartete leichte Reduzierung des Endenergieverbrauchs im Verkehr erleichtert dabei den steigenden Einsatz Erneuerbarer Energien. Dennoch ist eine deutliche Steigerung des Beitrags erneuerbarer Kraftstoffe unabdingbar. Hierfür müssen die Potentiale der markteingeführten Biokraftstoffe ausgeschöpft werden. Des Weiteren müssen auch fortschrittliche Biokraftstoffe nennenswerte Mengen fossiler Kraftstoffe ersetzen. Mit der schrittweisen Anhebung der Zielvorgaben für Erneuerbare Energien im Verkehrssektor sind frühzeitig die Weichen für die Markteinführung von Kraftstoffen mit höheren Biokraftstoffanteilen wie E20 und B30 zu schaffen.

*steigende THG-
Minderungsan-
forderungen*

Vorschlag 2: Dekarbonisierungsstrategie fortsetzen: 16% THG-Minderung bis 2030

Um die Verringerung von THG-Emissionen zu erreichen und hier insbesondere die Alternativen mit geringer THG-Intensität zu fördern, ist es erforderlich, die Zielsetzung der Kraftstoffqualitätsrichtlinie mit einem Zielwert von 16% THG-Minderung bis 2030 weiterzuentwickeln. Die Erfüllung kann durch verschiedene Optionen technologieoffen erfolgen. Hier stehen verschiedene erneuerbare Kraftstoffe zur Verfügung: Biodiesel, Bioethanol, synthetische Biokraftstoffe, hydrierte Pflanzenöle, Wasserstoff, PtL/PtG, ... Durch eine Fortschreibung der THG-Minderungsvorgaben werden sowohl die Weiterentwicklung der klassischen Biokraftstoffe als auch der Einstieg in fortschrittliche Biokraftstoffe gefördert.

*UERs leisten
keinen Beitrag
zu Klima-
schutzzielen*

Maßnahmen zur THG-Minderung bei der Förderung fossiler Kraftstoffe (Upstream Emission Reductions, UER) dürfen nicht auf dieses Ziel angerechnet werden. UER-Maßnahmen sind zwar grundsätzlich sinnvoll und notwendig, stellen aber keinen Beitrag zur deutschen Zielerfüllung dar: Da die THG-Einsparungen im Ausland erfolgen, können sie nach den geltenden internationalen Konventionen nicht auf die deutschen Klimaziele angerechnet werden, sondern nur auf die im Land der Förderung. Ausnahmen sind die begrenzten Öl- und Gasmengen, die in Deutschland gefördert werden.

Vorschlag 3: Durch Zwischenziele und Unterquoten den Markteintritt neuer Technologien fördern

Um die vorgeschlagene THG-Minderungsvorgabe von 16% zu erreichen, sind erhebliche Mengen an besonders THG-effizienten Kraftstoffen aus erneuerbaren Energiequellen (EE-Kraftstoffe) erforderlich. Um sie rechtzeitig zu fördern, soll eine steigende energetische Unterquote für fortschrittliche – also besonders THG-effiziente – EE-Kraftstoffe eingeführt werden. Im Gegensatz zur rohstoffbezogenen Definition in der RED werden fortschrittliche EE-Kraftstoffe dabei ausschließlich anhand ihrer THG-Performance eingeordnet. Auch hier muss eine Lernkurve angeregt werden, um den Markt zunächst für neue Technologien zu öffnen und sie dann zu optimieren. Daher sinken die erlaubten THG-Emissionen für fortschrittliche EE-Kraftstoffe von 10 g CO₂/MJ im Jahr 2020 stufenweise auf 7,5 g CO₂/MJ:

Besondere Förderung für EE-Kraftstoffe mit besonders geringen Emissionen

	2020	2022	2024	2026	2028	2030
Anteil Erneuerbare Energien	10%	12%	14%	16%	18%	20%
energetische Unterquote für fortschrittliche Biokraftstoffe	1%	2%	3,5%	5%	7%	9%
max. THG-Emissionen fortschrittlicher Biokraftstoffe [g CO₂/MJ]	10	9,5	9,0	8,5	8,0	7,5
THG-Minderungsquote	-6%	-8%	-10%	-12%	-14%	-16%

Vorschlag: Fortführung der THG-Quote bis 2030, Entwicklung einer energetischen Unterquote für besonders THG-optimierte Kraftstoffe

Beitrag Biokraftstoffe

Biokraftstoffe sind weiterhin als klimafreundlicher Ersatz fossiler Kraftstoffe sowohl im Pkw- als auch im Straßengüter- und Omnibusverkehr unverzichtbar.

Mit dem rückläufigen Einsatz flüssiger Kraftstoffe im Pkw-Verkehr werden mittel- und langfristig Biokraftstoffmengen frei, die dort genutzt werden sollten, wo andere Alternativen nicht zur Verfügung stehen, nämlich in Lkws und Omnibussen. Hier können höhere Beimischungen sowie Reinkraftstoffe (B100) eingesetzt werden.

Biokraftstoffe im Lkw-Verkehr hochfahren

Ein großer Teil der heutigen Nutzfahrzeuge und Busse kann bereits mit höheren Biodieselbeimischungen betrieben werden. Dies gilt insbesondere für Euro V-Fahrzeuge. Für die modernste Abgasklasse Euro VI haben bereits mehrere Hersteller die technische Machbarkeit von höheren Beimischungen (B30) bis hin zu Reinkraftstoffen (B100) bewiesen und Freigaben erteilt. Auch Biomechan und Bioethanol könnten im Nutzfahrzeugsektor in angepassten Motoren zum Einsatz kommen.

Quotenhandel stärken

Den Herstellern fehlt derzeit eine Motivation, ihre Fahrzeuge durchgängig für einen verstärkten Biokraftstoffeinsatz zu ertüchtigen: Zum einen gibt es mangels Preisvorteil bei der Nutzung höherer Biokraftstoffanteile in Deutschland kaum Nachfrage nach entsprechenden Fahrzeugen. Zum anderen werden die Automobilhersteller nach heutigem Kenntnisstand an THG-Flottengrenzwerte gebunden sein, bei denen die Verwendung von Biokraftstoffen keine Rolle spielt.

Für Flottenbetreiber ist der Einsatz von B30 und B100 leicht zu realisieren und technisch möglich. Steigende Vorgaben für den Einsatz von Erneuerbaren Energien sowie vorgeschriebene THG-Minderungen sind starke Anreize für diese Verwendungspfade. Die Bundesregierung muss den Marktteilnehmern vermitteln, dass zur Erfüllung hoher THG-Quoten höhere Beimischungen und Reinkraftstoffe sowie Quotenübertragung und Quotenhandel gangbare Wege darstellen. Dabei ist klarzustellen, dass die Quotenerfüllung nicht auf die gängigen Beimischungen beschränkt ist.

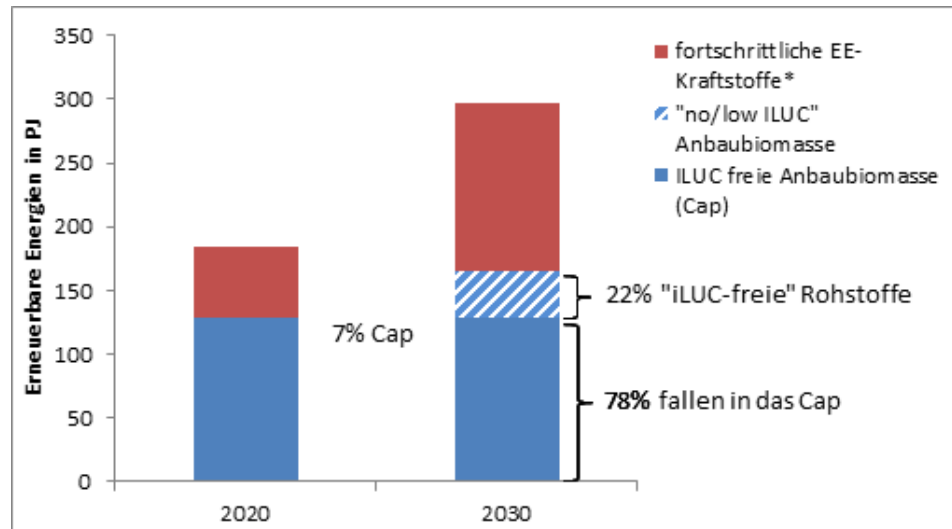
Der rückläufige absolute Verbrauch von Ottokraftstoff im Pkw-Verkehr erlaubt bei gleichbleibenden Biokraftstoffmengen höhere Beimischungen von Bioethanol zu den noch im Markt verbleibenden fossilen Ottokraftstoffen. Hier sollte ab 2020 eine 20 %ige Beimischung (E20) etabliert werden; dies ist aus Sicht der vorhandenen Motorentechnik bereits heute zu großen Teilen problemlos möglich. Darüber hinaus sollte ein steigender Anteil fortschrittlicher Biokraftstoffe eingesetzt werden, der über eine technologieoffene Unterquote abgesichert wird.

iLUC-freie Bestandsmenge auf Basis des 7% Cap

Die im Jahr 2015 mit der iLUC-Regulierung festgelegte Höchstgrenze für Biokraftstoffe aus Agrarrohstoffen kann weiter bestehen bleiben. Allerdings sollte die relative Obergrenze von 7% ab dem Jahr 2020 in eine absolute Menge in derselben Größe umgewandelt werden. Somit würde eine konstante Menge an Biokraftstoffen aus Agrarrohstoffen zugelassen werden. Da von einer Bestandsmenge keine indirekten Landnutzungsänderungen ausgelöst werden können, muss diese Menge dauerhaft als iLUC-frei gelten. Damit kann weiterhin auf die wissenschaftlich nicht haltbare Einberechnung höchst unsicherer iLUC-Faktoren in die THG-Bilanz von Biokraftstoffen verzichtet werden.

Die hier vorgeschlagene Unterquote für besonders THG-effiziente fortschrittliche Biokraftstoffe und die Weiterführung des 7%-Caps ermöglichen eine Erreichung der geforderten 2030-Ziele⁷. Für die Zielerreichung können 78% der benötigten agrarischen Rohstoffe aus der iLUC-freien Cap-Bestandsmenge verwendet werden; für 22% sind dementsprechend neuartige iLUC-freie oder iLUC-arme Herstellungspfade zu entwickeln, beispielsweise durch die Bewirtschaftung von Brachflächen, Produktivitätssteigerungen, etc. Der restliche Beitrag wird durch fortschrittliche Biokraftstoffe erbracht.

⁷ Berechnungen siehe Anhang.



Fortführung der 7% Obergrenze für Anbaubiomasse auf Basis des Jahres 2020

*alle erneuerbaren Kraftstoffe mit einem maximalen THG-Wert von 7,5gCO₂/MJ

Beitrag Elektromobilität

Der Energiebedarf aus dem Straßenverkehr kann zukünftig in steigendem Umfang mit elektrischen Antrieben und Strom aus Erneuerbaren Energiequellen abgedeckt werden.

Die Bundesregierung hatte sich 2009 vorgenommen, im Rahmen des Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität (NEP) Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität zu entwickeln. Innerhalb von zehn Jahren sollten wesentliche Fortschritte bei der Batterietechnologie, der Netzintegration sowie bei der Marktvorbereitung und -einführung von Elektromobilität erreicht werden. Wichtiger Baustein war dabei die Koppelung der Elektromobilität an erneuerbare Energien. Allerdings blieb die tatsächliche Marktdurchdringung hinter den erhofften Zahlen auf dem Weg zu 1 Million Fahrzeuge bis 2020 deutlich zurück. Bisher wurde auf Anreizprogramme verzichtet. Neue politische Maßnahmen (Kaufanreize, öffentliche Beschaffung, Dienstwagenbesteuerung, Kfz-Steuerbefreiung, Elektromobilitätsgesetz (EmoG), Ladestandards, rechtliche Rahmenbedingungen) sind beschlossen bzw. angekündigt.⁸

Durch einen massiven Ausbau der Elektromobilität lassen sich im Pkw-Verkehr nennenswerte Mengen an fossilen Kraftstoffen einsparen.

Allerdings sollte der Ausbau der Elektromobilität nicht in die hier vorgeschlagenen EE-Ziele eingerechnet werden, sondern eigene Ziele erhalten. Dies ist zum einen sinnvoll, da sich Biokraftstoffe und Elektromobilität ergänzen statt miteinander zu konkurrieren. Zum anderen ist es systematisch praktikabler, da der für die Elektromobilität eingesetzte Strom aus dem Energiesektor stammt und korrekterweise auch dort bilanziert werden sollte statt im Verkehr. Sollte politisch ein gemeinsames Ziel erwünscht sein, so muss das Elektromobilitätsziel

⁸ Rahmenbedingungen und Anreize für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur, BMWi, 26. Februar 2016

*E-Mobilität
ausbauen*

*E-Mobilität mit
eigenen Zielen
fördern*

auf die hier vorgeschlagenen EE- und THG-Ziele aufgeschlagen werden: Nur so werden nach den Berechnungen der Energiereferenzprognose die notwendigen THG-Einsparungen erreicht.

Rohstoffpotentiale entwickeln

Sowohl in Deutschland als auch in der EU sind aktuell noch Flächenpotentiale zur Ausweitung der Bioenergienutzung vorhanden. In zahlreichen Regionen der Welt sind die landwirtschaftlichen Potentiale weit unterentwickelt - insbesondere in den Ländern des globalen Südens fehlen Investitionen in die Landwirtschaft. Hier bietet die Bioenergie einen Absatzkanal, Wertschöpfung und damit eine Absicherung der Investitionen. Durch sinnvolle Fruchtfolgen werden auch die Nahrungs- und Futtermittelzeugung und schließlich die Landwirtschaft insgesamt gestärkt.

Chance zur Entwicklung der Landwirtschaft

Bisher zeigt sich allerdings, dass diese Potentiale nicht genutzt werden. Im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit sollten daher Projekte entwickelt werden, die zusätzlich zur heimischen Lebensmittelherstellung auch den Biokraftstoffmarkt in der EU als Absatzkanal öffnen.

nachhaltigen Anbau aktiv entwickeln

Alleine Deutschland importiert fossile Energieträger im Wert von über 90 Milliarden Euro pro Jahr. Sinnvoll wäre es, einen Teil dieser Importkosten statt für fossile Energieträger für Bioenergierohstoffe aufzuwenden und damit unterentwickelte Regionen nachhaltig voranzubringen.

Daneben können Abfälle und Reststoffe in größerem Umfang als bisher für die Herstellung von Biokraftstoffen genutzt werden. Durch die Sammlung von Altspisefetten in Haushalten lassen sich bisher ungenutzte Abfälle erschließen. Außerdem sollte die Verwendung von tierischen Fetten und Ölen – beispielsweise aus Schlachtabfällen – zur Biodieselproduktion zugelassen werden.

Nachhaltigkeitszertifizierung weiterentwickeln

Die Nachhaltigkeitszertifizierung für Biokraftstoffe entfaltet weltweit ihre Wirkung: Über den gesamten Globus werden Biokraftstoffhersteller, Händler und Rohstoffanbauer zertifiziert und kontrolliert. Dieses System stellt sicher, dass für Biokraftstoffe keine wertvollen Flächen wie insbesondere Regenwälder gerodet werden und dass Mindestanforderungen an die landwirtschaftliche Praxis durchgesetzt werden. Daneben haben sich in der Zertifizierungspraxis bereits weitläufig international anerkannte Arbeitsstandards durchgesetzt. Die Zertifizierung für Biomasse kann vor dem Hintergrund der gesammelten Erfahrungen im Detail noch weiter entwickelt werden. Insbesondere besteht Potential bei den folgenden Themen:

Erfahrungswerte nutzen

- Zuverlässigkeit der individuellen THG-Berechnung besonders in Drittländern
- Qualifikation der Auditoren bei steigenden Anforderungen

Nachhaltigkeitsanforderungen für alle Nutzungen

- Nutzung von aufgefangenem CO₂ für die weitere Nutzung (CCR) oder Verpressung im Boden (CCS)
- Bodenverbesserung (Soil Carbon Accumulation, SCA)
- Dokumentation und Kontrolle von Abfallrohstoffen
- Vereinheitlichung der Anforderungen innerhalb der EU
- Gemeinsame Datenbank aller Mitgliedstaaten/Clearingstelle für Nachhaltigkeitsnachweise

Neben der Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitszertifizierung für Biokraftstoffe darf nicht aus den Augen verloren werden, dass nur ein Bruchteil der in der EU angebauten bzw. genutzten Rohstoffe für die Biokraftstoffproduktion verwendet wird. Der bei weitem größte Teil wird von anderen Sektoren genutzt, die keinerlei verpflichtenden Nachhaltigkeitsanforderungen unterliegen. Der Schutz von wertvollen Flächen darf aber nicht nur eine Sache der Biokraftstoffbranche sein. Hier muss die gesamte Wirtschaft in die Verantwortung genommen werden. Die Anforderungen, die nun schon seit 2011 erfolgreich in der Biokraftstoffherstellung umgesetzt worden, müssen für alle Bereiche gelten.

Berechnungsgrundlagen

Szenario 2030: Energiereferenzprognose

	PJ
Biodiesel, UCOME/TME, HVO, fortschrittliche EE-Kraftstoffe im DK	225
Bioethanol und fortschrittliche EE-Kraftstoffe im OK	64
Bio-Flug	76
Biomethan	8
GESAMT	373
GESAMT Straße	297

Gesamtenergiemenge im Straßenverkehr: 1513 PJ

Erneuerbare Energiemenge: 297 PJ = 20% der Gesamtenergiemenge im Straßenverkehr

Umsetzung für das Jahr 2030

	PJ	Tonnen	g CO ₂ /MJ
Biodiesel 1G	100	2,7 Mio.	30 (64%)
UCOME/TME	40	1,0 Mio.	7,5 (91%)
HVO	25	0,56 Mio.	25 (70%)
fortschrittliche EE-Kraftstoffe im DK	60	1,4 Mio.	7,5 (91%)
Bioethanol 1G	40	1,5 Mio.	25 (70%)
fortschrittliche EE-Kraftstoffe im OK	24	0,9 Mio.	7,5 (91%)
Biomethan	8	0,16 Mio.	7,5 (91%)
GESAMT	297		
davon 1G	165		
davon fortschrittlich	132		

Biokraftstoffe mit THG-Ausstoß $\leq 7,5$ g CO₂/MJ gelten als fortschrittliche EE-Kraftstoffe und zählen in die 9% Unterquote.

Fortführung des 7%-Cap auf Basis 2020

	2020	2030
Energiemenge im Straßenverkehr	1.839 PJ	1.513 PJ
Cap	129 PJ = 7%	129 PJ = konstant ab 2020

Im Jahr 2030 müssen 165 PJ der 1. Generation Biokraftstoffe eingesetzt werden. Davon fallen 129 PJ unter das Cap. Das Cap lässt damit 78% der Biokraftstoffe der 1. Generation zu. Für 22% müssen iLUC-freie Rohstoffe verwendet werden.