

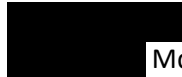


# Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

Eingetragener Verein, Mitglied des ARC Europe  
und der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)



Herrn



MdB




Deutscher Bundestag  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Per E-Mail

München, 2. September 2024

## Ergänzende Informationen zu Ihrem Besuch bei der ADAC Straßenwacht am 23. August 2024

Sehr geehrter ,

für Ihren Besuch im ADAC Pannenhilfestützpunkt  möchte ich Ihnen nochmals herzlich danken! Es hat uns außerordentlich gefreut, dass Sie   ADAC Station gemacht haben, um sich darüber zu informieren, was unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Stützpunkt, stellvertretend für die Straßenwacht in ganz Deutschland, für die Mobilität unserer Mitglieder leisten.

Zudem danke ich Ihnen auch im Namen meiner Kollegen aus dem ADAC Präsidium für unseren Austausch zu aktuellen Mobilitätsthemen und komme gerne auf Ihr Angebot zurück, unsere Anliegen im Nachgang schriftlich zu vertiefen.

Mit Blick auf den Beginn der neuen Legislaturperiode in Brüssel haben wir die dringende **Notwendigkeit einer Regulierung für den Fahrzeugdatenzugang** angesprochen. Der Datenzugang ist für die ADAC Pannenhilfe essenziell. Im Interesse der Mitglieder sollten zudem die Verbraucherinnen und Verbraucher – und nicht die Autohersteller – darüber entscheiden, wem sie ihre Daten zur Verfügung stellen. Heute liegt die Hoheit über den Zugang zu den Daten, welche ein vernetztes Fahrzeug sammelt, faktisch beim Fahrzeughersteller. Dem Fahrer oder der Halterin des Fahrzeugs ist in aller Regel nicht einmal bewusst, welche Daten das Fahrzeug überhaupt speichert. Für Dritte unabhängige Marktteilnehmer, z.B. Versicherungen, freie Werkstätten, unabhängige Teilehersteller

Hansastraße 19 · 80686 München · T +49 89 76 76 0 · F +49 89 76 76 29 99

Der ADAC e.V. ist eingetragen im Lobbyregister nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184.  
Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

oder Pannenhilfeorganisationen, ist der Zugang zu den Daten z. B. zu Reparaturzwecken oder für andere, neue Dienstleistungen in zunehmender Weise erschwert, mit Hürden oder Kosten versehen oder gar nicht möglich. Als Pannenhelfer können wir beispielsweise einen Batteriedefekt im Auftrag eines Mitglieds beheben, können aber vielfach den Fehlercode, den das Auto weiterhin sendet, nicht löschen – sodass das Mitglied zusätzlich eine Werkstatt aufsuchen muss, die vom Hersteller für diesen Arbeitsschritt autorisiert wurde. Dem Verbraucher entstehen dadurch höhere Kosten und der Wettbewerb für Dienstleistungen rund ums Auto wird verzerrt. Deshalb bedarf es dringend einer Regulierung für einen fairen Zugang zu Fahrzeugdaten. Der bestehende Rechtsrahmen reicht nicht aus, auch nicht der kürzlich in Kraft getretene Data Act. Deshalb hat der ADAC es sehr begrüßt, dass im Koalitionsvertrag das Vorhaben formuliert wurde, einen Datentreuhänder für die Fahrzeugdaten einzusetzen. Dabei bedarf es in erster Linie einer wettbewerbsorientierten Regelung auf EU-Ebene. Noch länger damit zu warten, verstärkt das bestehende Ungleichgewicht im Datenzugang und erhöht den Schaden im automobilen After-Market. Dieser tritt bereits heute ein, wird aber laut einer FIA-Studie aus dem Jahr 2023 auf ca. 95 Milliarden Euro bis 2050 anwachsen. Damit würde die Erwerbstätigkeit von 5 Millionen Europäern gefährdet, die im nachgeordneten Kfz-Servicemarkt beschäftigt sind (Werkstätten, Teilehandel, Versicherungen, Autoclubs, Betreiber von Ladeinfrastrukturen etc.). Die Europäische Kommission hatte bereits vor der Europawahl einen Gesetzesvorschlag in Form einer Regelung innerhalb der EU-Typpengenehmigungsverordnung erarbeitet, diesen aber vor der Wahl nicht mehr auf den Weg gebracht. Deutschland sollte deshalb jetzt verstärkt in Brüssel dafür werben, das Gesetzgebungsvorhaben schnellstmöglich ins Verfahren zu bringen - dafür bitten wir Sie um Unterstützung.

Aus aktuellem Anlass hatten wir ferner berichtet, dass der ADAC angesichts der Marktverwerfungen **akuten politischen Handlungsbedarf bei der Treibhausgasquote (THG-Quote)** sieht. [REDACTED]

[REDACTED] Aus unserer Sicht ist indessen nicht erkennbar, dass sich die Situation zwischenzeitlich spürbar entschärft hätte. In den letzten Tagen wurde in der Presse über die Insolvenz der Landwärme GmbH berichtet, die nach eigenen Aussagen des Unternehmens vor allem auch eine Folge des gravierenden Preisverfalls bei der THG-Quote aufgrund von Marktmanipulationen bei möglicherweise fälschlich deklarierten Importen fortschrittlicher Biokraftstoffe aus China sowie mutmaßlich betrügerischen Upstream-Emission-Reduction-Projekten (UER-Projekten) sei. [REDACTED]

Wir hatten Ihnen berichtet, dass sich der ADAC seit 2022 engagiert, um Halter und Halterinnen von Elektrofahrzeugen bei der Umsetzung ihrer Ansprüche auf Auszahlung des THG-Bonus zu unterstützen. [REDACTED]

[REDACTED] Unabhängig davon ist es mir sehr wichtig, jegliche eventuelle öffentliche Aufgeregtheit vorab zu beruhigen: Auf Mitglieder und Kunden, die über den ADAC ihren THG-Bonus beantragt haben, hat die Insolvenz der Landwärme GmbH keine Auswirkungen. Diesen Mitgliedern und Kunden wird vom ADAC e.V. nach Bestätigung der Quote durch das Umweltbundesamt (UBA) zuverlässig die vereinbarte Prämie ausgezahlt.

Über unsere eigene Betroffenheit hinaus, sieht der ADAC aber auch grundsätzlich dringenden Handlungsbedarf bei der Ausgestaltung der THG-Quote. Angesichts der aktuell sichtbaren Marktverwerfungen und des drastischen Preisverfalls bei der THG-Quote befürchten wir, dass die Klimaziele im Verkehrsbereich nicht erreicht werden können, wenn bei der Regulierung nicht nachgesteuert wird.

Bekanntlich steht eine nennenswerte Anzahl der in den letzten Jahren in Verkehr gebrachten THG-Quoten unter Verdacht, aufgrund von Manipulationen bei der Zertifizierung und Anmeldung zu Unrecht gehandelt und zur THG-Quotenerfüllung angerechnet worden zu sein. Fälschlich ausgestellte Zertifikate, die ungerechtfertigte THG-Minderungen ausweisen, sind weder nachhaltig noch tragen sie zum Klimaschutz bei. Gerade weil dem ADAC der Klimaschutz im Verkehr wichtig ist, ist es nicht zielführend, dass durch Manipulationen die Zertifizierung von alternativen Kraftstoffen dauerhaft Schaden nimmt und Emissionsminderungen nicht tatsächlich wirksam werden. Erfüllungsoptionen, die hingegen nachweislich Treibhausgasemissionen einsparen, werden benachteiligt oder verdrängt, während die Nutzer fossiler Kraftstoffe über den Kraftstoffpreis die gefälschten Zertifikate mitbezahlen. Wir begrüßen deshalb die Ankündigungen aus der Bundesregierung, die Vorwürfe zu untersuchen und gegen Manipulationen vorzugehen. Hierbei sehen wir ein schnelles und entschlossenes Handeln als absolut entscheidend an. Ebenfalls positiv bewerten wir die vorgezogene Beendigung der UER als Erfüllungsoption sowie die Ankündigung, die Betrugsprävention zu verbessern und das System der Zertifizierung nachhaltiger Kraftstoffe nachzuschärfen. Zusätzlich regen wir an zu prüfen, ob es auf Ebene des Verwaltungshandelns Möglichkeiten gibt, den Markt kurzfristig zu stabilisieren; aus der Branche wurden eine Reihe von Vorschlägen hierzu vorgelegt.

Auch über die manipulationsbedingten Marktverwerfungen hinaus droht die THG-Quote in der aktuellen Ausgestaltung als Instrument für Klimaschutz im Verkehr nicht ausreichend Wirkung zu entfalten.

Angesichts der unsicheren Marktperspektive für Kraftstoffe auf erneuerbarer Basis nehmen wir zunehmend zurückhaltende Signale aus der Biokraftstoffbranche bezüglich geplanter Investitionen in die heimische Produktion alternativer Kraftstoffe wahr. Es besteht nach unserer Einschätzung Grund zur Sorge, dass deshalb die Potenziale alternativer Kraftstoffe für die CO<sub>2</sub>-Reduktion, insbesondere für den Fahrzeugbestand, nicht in dem Maße ausgeschöpft werden, wie es für das Erreichen der Klimaziele erforderlich wäre.

Durch den Preisverfall der THG-Quote droht ferner in der Folge, der THG-Bonus als Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge gemäß 38. BImSchV als Förderinstrument für Elektromobilität mangels preislicher Attraktivität irrelevant zu werden. Nach dem Wegfall des Umweltbonus ist der THG-Bonus für Verbraucherinnen und Verbraucher das wichtigste Instrument zur Förderung der Elektromobilität. Würde er entfallen, erhielte der Hochlauf der Elektromobilität einen weiteren Rückschlag. In unserer Rolle als Vertreter betroffener Mitglieder sowie auch als Marktakteur halten wir es für dringend geboten, die Marktstörungen einzudämmen und dem THG-Bonus als Förderinstrument für die Elektromobilität neue Impulse zu geben.

Die Marktentwicklung der vergangenen Wochen und Monate hat gezeigt, dass die Erweiterung der Erfüllungsoptionen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen auf der einen Seite und das Ambitionsniveau bei der THG-Reduktion auf der anderen Seite nicht mehr in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Das bisherige Niveau der THG-Quote scheint in den heutigen Rahmenbedingungen zu ambitionslos, so dass Quotenverpflichtete keinerlei Anreiz haben, verstärkte Maßnahmen zu ergreifen, um Kraftstoffe für die Pkw-Bestandsflotte zu dekarbonisieren. In der Umsetzung der novellierten RED II in nationales Recht, die aktuell vorbereitet wird, ist insbesondere der Anstieg der THG-Quote in den kommenden Jahren deutlich ehrgeiziger zu fassen und dies auch über die Vorgaben der novellierten RED II hinaus. Hierbei sollte eine langfristige Planungssicherheit mindestens bis 2040 geschaffen werden. Wir appellieren deshalb an die Bundesregierung, diesen Entwurf jetzt sehr kurzfristig vorzulegen, um dem Markt und den Anbietern von Kraftstoffen frühzeitig ein klares Signal auf erneuerbarer Basis zu geben und so dem Preisverfall entgegenzuwirken. Wir bitten Sie um Unterstützung bei diesem Kurs.

Blatt 4

zum Schreiben vom 02.09.2024

Sehr geehrter [REDACTED], ich möchte Ihnen abschließend versichern, dass der ADAC mit voller Überzeugung und mit allen seinen Möglichkeiten den Kurs in Richtung einer vollständig klimaneutralen Mobilität mitträgt. Die batterieelektrische Mobilität wird dabei der vorherrschende Antrieb der Zukunft beim Pkw sein – ergänzt um klimaneutrale Kraftstoffe, die vor allem für die Dekarbonisierung der Bestandsflotte von Verbrennerfahrzeugen, die uns noch über viele Jahrzehnte begleiten wird, unerlässlich sind.

Für eine Fortsetzung unseres Gesprächs stehe ich jederzeit sehr gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

