



## Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

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

### Präsidium

XXXXXX  
XXXXXX  
XXXXXX  
XXXXXX  
XXXXXX

Per E-Mail

Nachrichtlich als Kopie an  
XXXXXX

München, 30. April 2024

#### Absicherung des THG-Bonus als Förderinstrument für die Elektromobilität

XXXXXXXXXXXXX,

der THG-Bonus als Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge gemäß 38. BlmSchV droht als Förderinstrument für Elektromobilität 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 den nächsten Rückschlag.

Sie kennen den ADAC als Verbraucherschutzorganisation. Wir sind in Deutschland aber auch der größte Anbieter für Mitglieder und Nicht-Mitglieder, der die auf diese Erfüllungsoption entfallenden Bescheinigungen zur Anrechnung auf die THG-Quote abwickelt. Wir tun dies bisher unter Servicegesichtspunkten für Verbraucherinnen und Verbraucher wie auch als Bekenntnis zur Elektromobilität. Dieses Engagement wird jedoch zunehmend zur Herausforderung.

Wir haben große Sorge, dass eine weitere Entwertung der THG-Quote als Förderinstrument als Signal gegen Elektromobilität und die Antriebswende interpretiert werden könnte. Wir möchten Sie kurzfristig um ein Gespräch in der Sache bitten, um zu erörtern, ob seitens der Bundesregierung zeitnah mit weiteren Initiativen zu rechnen ist, die Marktstörungen einzudämmen und dem THG-Bonus als Förderinstrument für die Elektromobilität neue Impulse zu geben.

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.

Lassen Sie uns die Beweggründe vertieft darstellen: Nach einem erfolgreichen Marktstart vor zwei Jahren mit einem für THG-Dienstleister realisierbaren Wert von mehr als 400 Euro je E-Pkw ist schrittweise ein massiver Preisverfall eingetreten. Beim heutigen Marktpreis von deutlich unter 100 Euro ist ein Ende der Talfahrt nicht in Sicht. Die Bedeutung dieser Erfüllungsoption ist quasi zum Erliegen gekommen. Schwankungen dieser Quoten sind in einem Marktprozess zum Beispiel durch konjunkturelle Einflüsse oder Veränderungen bei Importmengen grundsätzlich möglich, das ist auch unser Verständnis. Das aktuelle Ausmaß und das Desinteresse der Quotenverpflichteten am Aufkauf von strombasierten THG-Quoten signalisieren uns allerdings klar, das Normalmaß ist überschritten. Quotenverpflichtete scheinen große Vorratsbestände an THG-Quoten aufgebaut zu haben, die eine Rückkehr in einen funktionierenden Markt und positive Anreize für den Hochlauf der Elektromobilität absehbar nicht erwarten lassen. In dieser Marktsituation werden Halterinnen und Halter von E-Fahrzeugen immer weniger finanziell relevante Angebote vorfinden.

Diese Negativentwicklung ist abseits der marktlich bedingten Nachfrageschwankungen von erheblichen Problemen in der Regulierung gekennzeichnet. Veränderungen im Rechtsrahmen wurden hinsichtlich der Marktauswirkungen offenbar unterschätzt und – aus unserer Sicht noch gravierender – Fehlentwicklungen werden nur zögerlich korrigiert. Die Zertifizierungsprobleme bei Biodieselimporten aus China waren strafrechtlich nicht greifbar. Im Zuständigkeitsgeflecht zwischen EU und Mitgliedstaat gibt es hier offenbar auch große Schwierigkeiten, Fehlentwicklungen wirksam entgegenzusteuern. Es sollte gewährleistet sein, dass Energiemengen nur dann zur Mehrfachanrechnung bei der THG-Quote angenommen werden, wenn Zertifizierungssysteme zuverlässig arbeiten und Vor-Ort-Kontrollen der Produktion außerhalb des EU-Raumes durch staatliche Akteure verlässlich gewährleistet sind.

Hinzugekommen sind mittlerweile viele Betrugsfälle bei Projekten im Bereich Upstream-Emission-Reduction. Mindestens ein Marktteilnehmer hat zwischenzeitlich dem Umweltbundesamt als zuständiger Behörde Nachweise geliefert, dass bei vielen chinesischen UER-Projekten Fördervoraussetzungen fehlen. Kumuliert sind Anrechnungen in Höhe von 7 Mio. t CO<sub>2</sub> äußerst zweifelhaft. Wir erkennen an, dass die Bundesregierung laut Referentenentwurf mit der Änderung der 36. BImSchV plant, die Anerkennung von Zertifikaten aus UER im Jahr 2025 zu beenden. Doch die neuesten Informationen aus dem Markt zeigen uns, dies reicht nicht aus. Denn ein Großteil der strittigen Zertifikate scheint bereits von Marktteilnehmern aufgenommen worden zu sein, so dass durch die aktuell erlaubte Vorratsbildung Marktverwerfungen in kommende Jahre fortgeschrieben werden. Deshalb kann es nur die Konsequenz geben, nachgewiesene fehlerhafte Zertifikate für ungültig zu erklären. Diese rückwirkende Änderung gibt der aktuelle Rechtsrahmen nach unserem Eindruck auch her. Ein Verweis auf Vertrauenschutz für die Inverkehrbringer ignoriert, dass der wirtschaftliche Schaden momentan von anderen Marktteilnehmern zu tragen ist. Dies sind sowohl die Halterinnen und Halter von E-Fahrzeugen, wie auch die am Handel mit Bescheinigungen zur Anrechnung auf die THG-Quote Beteiligten. Das ist nicht hinnehmbar.

Erschwerend kommt hinzu, dass im nationalen Handlungsrahmen Fristen zur Einreichung von Unterlagen vom Zoll von Mitte April auf Mitte Juni verschoben wurden. Was als administrative Erleichterung gedacht gewesen sein mag, hat zur Folge, dass Inverkehrbringer nicht gezwungen waren, fehlende Zertifikate aktuell am Markt zu beschaffen. Auch diesen Schaden tragen andere Marktteilnehmer.

Haben wir bisher vor allem die Perspektive der E-Fahrzeughalterinnen und -halter und unsere Rolle als Dienstleister betrachtet, so lassen Sie uns noch auf den Aspekt der momentan günstigen Erfüllung der THG-Verpflichtungen im Interesse der Halterinnen und Halter von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eingehen, die die THG-Kosten zu tragen haben. Die Klimaziele im Verkehrssektor lassen sich nur erreichen, wenn die Antriebswende bei Neufahrzeugen gelingt und

die Energie für alle Antriebe erneuerbar und zunehmend ohne CO<sub>2</sub> über die gesamte Prozesskette erzielt wird. Gefälschte Zertifikate, die ungerechtfertigte CO<sub>2</sub>-Minderungen ausweisen, sind weder nachhaltig, noch tragen sie zum Klimaschutz bei. Deshalb sind sie auch keine günstige Umsetzung von Emissionsminderungen und kein Beitrag zum Erreichen der Klimaziele. Gerade weil uns Klimaschutz im Verkehr wichtig ist, haben wir kein Interesse daran, dass durch Betrug die Zertifizierung von alternativen Kraftstoffen dauerhaft Schaden nimmt und Emissionsminderungen nicht tatsächlich wirksam werden.

Lassen Sie uns abschließend noch einen Blick auf die THG-Quote in ihrer Gesamtheit werfen. In der richtigen Ausgestaltung und unter geeigneten Rahmenbedingungen ist die THG-Quote ein taugliches Instrument. Sie dient der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei fossilen Energien und der Förderung der Elektromobilität unmittelbar durch einen erfolgreichen Fahrzeughochlauf oder mittelbar durch die Unterstützung von Ladeinfrastruktur. Doch auch unter Berücksichtigung aller Erfüllungsoptionen fällt unser Urteil sehr kritisch aus. Das derzeitige Niveau der THG-Quote scheint in den heutigen Rahmenbedingungen so ambitionslos, dass Quotenverpflichtete keinerlei Anreiz haben, verstärkte Maßnahmen zu ergreifen, um Kraftstoffe für die PKW-Bestandsflotte zu dekarbonisieren. Während beim CO<sub>2</sub>-Preis im ETS I der Markt für jedermann nachzuverfolgen ist, ist der THG-Quotenhandel aufgrund bilateraler Handelskonstellationen ohne Börse vergleichsweise intransparent und abgesehen von durch die Erstellung stark verzögerter Berichte der Behörden ohne öffentliche Kontrolle.

Insgesamt besteht somit akuter politischer Handlungsbedarf. Das Ambitionsniveau der THG-Quote muss deutlich gesteigert, zu Unrecht zertifizierte Mengen aus dem Markt genommen und die Betrugswahrscheinlichkeit von Zertifizierung wirksam unterbunden werden.

Wir bitten um Verständnis für unseren kurzfristigen Gesprächsbedarf und stehen für einen Austausch über kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

XXXXXXX  
XXXXXXX

XXXXXXX  
XXXXXXX