

## Reformbedarf bei der Erfüllung von THG-Quoten

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Auch können Mitglieder wie Nicht-Mitglieder im Rahmen des ADAC THG-Bonus-Angebots über den ADAC die THG-Quoten für ihre Elektrofahrzeuge einreichen und handeln. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

## Anlass

Für Fortschritte beim Klimaschutz im Verkehr ist es unumgänglich, die Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen deutlich zu reduzieren, die für den Betrieb von Fahrzeugen genutzt werden. Dies kann durch Beimischungen oder Reinkraftstoffe auf erneuerbarer Basis, also Biokraftstoffe oder strombasierte Kraftstoffe, direkt oder durch die Anrechnung von Treibhausgasminderungen anderer Energiearten für gleiche Verwendungen erfolgen. Die Treibhausgasquote (THG-Quote) setzt hierfür bisher Anreize, indem sie den Inverkehrbringen von Kraftstoffen (Mineralölunternehmen) vorschreibt, anteilig entsprechende Treibhausgasminderungen durch erneuerbare Energien, die Umstellung von Produktionsanlagen oder über Quoten aus weiteren Erfüllungsoptionen der Elektromobilität zu erbringen. Durch Mehrfachanrechnungen erhalten einige Erfüllungsoptionen eine zusätzliche Incentivierung. Über die Marktpreise der Kraftstoffe wird diese finanzielle Förderung letztendlich von den privaten und gewerblichen Käufern der Energie getragen. Den Rechtsrahmen setzen die EU-Erneuerbaren-Energien-Richtlinie (RED) und das nationale Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) einschließlich zugehöriger Verordnungen.

Eine nennenswerte Anzahl der in den letzten Jahren in Verkehr gebrachten THG-Quoten steht unter Verdacht, aufgrund von Manipulationen bei der Zertifizierung und Anmeldung zu Unrecht gehandelt und zur THG-Quotenerfüllung angerechnet worden zu sein. Das Problem besteht derzeit fort. Infolge der damit verbundenen Auswirkungen auf den Marktpreis von THG-Quoten erleiden Verbraucher nennenswerte wirtschaftliche Nachteile.

Die Untersuchung und Sanktionierung von Manipulationen, die Bereinigung von Missständen und die Verbesserung der Zertifizierungssysteme erfolgen seitens der staatlichen Akteure in der EU und in Deutschland teilweise nicht, teilweise nur langsam.

## Der ADAC - Verbraucherschützer und Marktakteur

Der ADAC bezieht zu diesem Thema aus zwei Perspektiven Position:

Als **Verbraucherschutzorganisation** sehen wir kritisch, dass Teile der Erfüllungsoptionen zur Anrechnung auf die THG-Quote manipulationsanfällig sind. Behördliche Prüfungen zu Hinweisen auf einzelne Fälle dauern überwiegend noch an. Die grundsätzlichen Wirkungen stellen sich wie folgt dar:

- Durch falsch deklarierte Kraftstoffe oder falsche Projektanrechnungen unterbleiben faktisch Minderungen von Treibhausgasen, obwohl diese zur Erfüllung der THG-Quote angerechnet werden, sodass die umweltpolitische Wirkung der THG-Quote konterkariert wird.
- Fälschlich angerechnete Reduzierungen von THG können günstiger beschafft werden als berechtigte THG-Quoten und sich dadurch nachteilig auf deren Marktpreis auswirken. In der Folge sind die Anreize für Anbieter von THG-Minderungen in allen Erfüllungsoptionen geringer als ohne fälschlich angerechnete Mengen.
- Dies trifft auch E-Fahrzeughalter in Form von deutlich geringeren Erlösen beim THG-Bonus und schwächt das Förderinstrument THG-Bonus für Elektromobilität.
- Durch ein offensichtlich für Manipulation anfälliges Zertifizierungssystem wird generell auch die Akzeptanz der Zertifizierung von erneuerbaren Energien geschwächt. Letzteres ist von erheblicher grundsätzlicher Tragweite für die Anerkennung und damit die Akzeptanz von Importen erneuerbarer Energien in der Zukunft. Auch der Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft baut auf zuverlässige, glaubhafte Zertifizierungssysteme.
- Auf der Nachfrageseite nach THG-Minderungen bzw. -Quoten, also bei den Inverkehrbringern von fossilen Kraftstoffen und damit mittelbar u.a. auch die Autofahrer als Käufer von fossilem Kraftstoff, treten durch falsch angerechnete THG-Quoten zwar kurzfristig Kostenvorteile ein, doch dies kann die Akzeptanz von manipulativem Handeln nicht rechtfertigen. Letztendlich bleiben dadurch Fortschritte beim Klimaschutz aus und es ist wahrscheinlich, dass später gravierendere Eingriffe in den Verkehr erforderlich werden, um die Klimaziele einzuhalten.

Als **Marktakteur** und größter Anbieter für Mitglieder und Nicht-Mitglieder zur Abwicklung des THG-Bonus für E-Fahrzeughalter beobachten wir im Handel mit THG-Quoten einen Preisverfall, der unseres Erachtens auch auf zweifelhafte Marktpraktiken einzelner Akteure zurückgeführt werden kann. E-Fahrzeughaltern sind dadurch Erlösausfälle entstanden. Der THG-Bonus hat darüber hinaus erheblich an Attraktivität verloren und kann seine Wirkung als Anreiz für den Umstieg auf die Elektromobilität kaum noch entfalten. Der Aufwand der Beantragung und der Nutzen für den Verbraucher stehen zunehmend in einem Missverhältnis zu Lasten der Verbraucher. Das wichtigste verbliebene Förderinstrument für E-Fahrzeuge droht damit irrelevant zu werden. Der ADAC ist hier unter Servicegesichtspunkten für Verbraucherinnen und Verbraucher wie auch als Bekenntnis zur Elektromobilität aktiv. Dieses Engagement wird jedoch immer mehr zur Herausforderung.

## Aktuelle Marktsituation

Die Anrechnung von Treibhausgasminderungen durch die Nutzung von erneuerbarem Strom für E-Fahrzeuge ist eine von mehreren Erfüllungsoptionen. Quotenanbieter sammeln die Quoten bei den Haltern von rein batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) ein, wickeln die Anerkennung durch das Umweltbundesamt ab und bieten dann die Quoten Inverkehrbringern an. Den E-Fahrzeughaltern wird anschließend der vorab mit dem Quotenanbieter vereinbarte THG-Bonus ausgezahlt. Der Preis für THG-Quoten ergibt sich nicht in einem offenen, börsenähnlichen Bieterverfahren, sondern über direkte, bilaterale Geschäftsbeziehungen von Käufer (Inverkehrbringer) und Verkäufer (Quotenanbieter).

Die Preisentwicklung beim THG-Bonus bzw. der für Dienstleister realisierbare Wert je BEV kann als Spiegelbild für die Preisentwicklung bei THG-Quoten herangezogen werden. 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 deutlicher Preisverfall eingetreten. Beim heutigen Marktpreis von deutlich

unter 100 Euro und einem THG-Bonus um ca. 100 Euro oder darunter, je nach Dienstleister, ist ein Ende der Talfahrt nicht in Sicht. Bei Fortbestand dieser Marktsituation werden Halterinnen und Halter von E-Fahrzeugen immer weniger finanziell für sie relevante Angebote am Markt vorfinden.

Schwankungen von Quotenpreisen sind in einem Marktprozess zum Beispiel durch konjunkturelle Einflüsse oder Veränderungen bei Importmengen grundsätzlich normal. Das aktuelle Ausmaß des Preisverfalls und das Desinteresse Quotenverpflichteter am Aufkauf von strombasierten THG-Quoten signalisieren, dass Quotenverpflichtete große Vorratsbestände an THG-Quoten aufgebaut zu haben scheinen, die eine Rückkehr in die anfängliche THG-Quoten-Marktsituation und positive Anreize für den Hochlauf der Elektromobilität absehbar nicht erwarten lassen. Entsprechend kann die THG-Quote auch keine Anreizwirkung für Investitionen in THG-Minderung entfalten und der THG-Bonus keinen Anreiz zur Anschaffung und Nutzung eines BEV setzen.

Vor diesem Hintergrund haben die Vorwürfe betreffend ungerechtfertigter Zertifizierungen von Lieferungen fortschrittlicher Biodieselimporte aus China und von Umstellungen von Produktionsprozessen in Upstream-Emission-Reduction-Projekten (UER) in China besondere Relevanz. Kumuliert über die letzten Jahre ist allein bei UER-Projekten die Anrechnung von mehreren Mio. Tonnen THG-Minderung zweifelhaft.

## Auswirkungen auf Verbraucher und Klimaschutz im Verkehr

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. Fälschlich ausgestellte Zertifikate, die ungerechtfertigte THG-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 dem ADAC 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.

## Administrative und regulatorische Probleme

Um die skizzierte negative Marktentwicklung abseits der marktlich bedingten Nachfrageschwankungen abzuwenden, müssen aus Sicht des ADAC erhebliche Probleme in der Regulierung und im Verwaltungshandeln umgehend angegangen werden. Bislang werden Fehlentwicklungen offenbar nur zögerlich korrigiert.

### Problemfelder

- Die Zuständigkeiten zwischen EU-Kommission und Mitgliedstaat sind offenbar nicht so klar geregelt, dass Verantwortlichkeiten eindeutig zuzuordnen sind bzw. wahrgenommen werden.
- Es fehlen belastbare Kontrollmechanismen für Zertifizierungssysteme und Zertifizierer.
- Die Klärung von Hinweisen auf fehlerhafte Zertifizierung dauert zu lange und manifestiert Missstände. Behörden scheinen sich angesichts der Angewiesenheit auf Behörden von Nicht-EU-Staaten bei Kontrollen vor Ort und der Komplexität der Zertifizierungsstrukturen mit rechtssicheren Nachweisen von Manipulationen und konsequenter Sanktionierung schwer zu tun.
- Unrechtmäßig erteilte THG-Quoten sollen laut Bundesregierung unter Verweis auf Vertrauensschutz nicht für ungültig erklärt werden, sofern sie bereits gehandelt wurden.

Die Hinweise auf manipulatives Handeln sind laut Markt- und Medienrecherchen stark, weshalb von erheblicher Relevanz für alle Marktakteure und für den Klimaschutz auszugehen ist.

### Folgen

- Ausbleiben von tatsächlichen THG-Minderungen und damit von Klimaschutz, da die Zertifizierung von einigen THG-Minderungen laut diesen Recherchen augenscheinlich unrechtmäßig erfolgte und für diese Mengen Zertifikate zur Anrechnung auf THG-Quoten erteilt wurden.
- Wirtschaftlicher Schaden in Milliardenhöhe durch offenbar manipulierende Akteure, die unrechtmäßig erlangte Zertifikate veräußert haben bzw. veräußern.
- Preisverfall bei rechtmäßig erteilten THG-Quoten und damit wirtschaftliche Nachteile für andere Anbieter in allen Erfüllungsoptionen.
- Geringere Erlöse für E-Autohalter durch den Preisverfall des THG-Bonus als Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge gemäß 38. BImSchV.
- Beschädigung des Vertrauens in Zertifizierungssysteme für erneuerbare Energien aufgrund hoher Manipulationsanfälligkeit.

### **Handlungsbedarf**

- Verlässlichere Zertifizierungssysteme schaffen.
- Die manipulationsanfällige Erfüllungsoption Upstream-Emission-Reduction kurzfristig vollständig beenden.
- Manipulativ handelnde Marktakteure wirksam und zügig sanktionieren.
- Unrechtmäßig zertifizierte THG-Quoten aus dem THG-Quotenmarkt entfernen.
- Den THG-Quoten-Markt stärken.

### **Verlässlichere Zertifizierungssysteme schaffen**

#### **Auf EU-Ebene für belastbare Zertifizierungssysteme sorgen**

Untersuchungen der EU-Kommission liefen bisher ins Leere. Die EU ist für die grundsätzliche Funktionsweise der Zertifizierungssysteme zuständig. Mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen bei anderen grünen Energien (wie Wasserstoff-/derivate) und der Relevanz von Importen dergleichen aus Märkten außerhalb der EU sollte die Kommission umgehend eine umfassende Überprüfung und Schärfung der Zertifizierungssysteme einleiten. Dazu müssen auch wirksame Kontrollmechanismen zur Arbeit der Zertifizierungssysteme und der Zertifizierer gehören. Die gemeinsame Initiative der Regierungen aus Deutschland, Frankreich und den Niederlanden mit Unterstützung Österreichs im EU-Ministerrat für Energie, Telekommunikation und Verkehr ist ein positiver Impuls. Die Kommission wird aufgefordert, hinsichtlich der Prävention von Betrug bei Importen von Biokraftstoffen aktiv zu werden.

### **Manipulationsanfällige Erfüllungsoption ausschließen**

#### **Erfüllungsoption Upstream-Emission-Reduction umgehend beenden**

Nachdem die EU-rechtlichen Vorgaben zur Anerkennung von Upstream-Emission-Reduction entfallen sind, sollte die hinsichtlich Manipulationen anfällige Erfüllungsoption möglichst schnell die Anrechenbarkeit für die THG-Quote verlieren. Die Bundesregierung will laut Gesetzentwurf vom 22.5.2024 mit der Änderung der 36. BImSchV die Anerkennung von Zertifikaten aus UER im Jahr 2025 beenden. Dazu enthält der Gesetzentwurf die Aussage, dass die Anrechnung von Upstream-Emissionsminderung letztmalig für das Verpflichtungsjahr 2024 möglich sein soll. Zugleich sollen aber Upstream-Emissionsminderungen aus Projekten, die bis vier Wochen nach Inkrafttreten der Verordnung eine Zustimmung haben, noch im Jahr 2025 angerechnet werden können. Es sollte in diesem Fall rechtlich gewährleistet werden, dass eine Anrechnung für 2025 nachträglich für jene UER-Projekte untersagt werden kann, die sich als ungerechtfertigt zertifiziert herausstellen. Angesichts der im Raum stehenden Vorwürfe ist dem Käufer eine höhere Sorgfaltspflicht beim Einholen von Informationen vor dem Ankauf zuzumuten.

## Kontrolle beschleunigen und Sanktionen schärfen

### Prüfung von Verdachtsfällen beschleunigen

Mindestens ein Marktakteur hat zwischenzeitlich der Deutschen Emissionshandelsstelle (DEHSt) im Umweltbundesamt als zuständiger Behörde Nachweise geliefert, dass bei vielen chinesischen UER-Projekten Fördervoraussetzungen fehlen. Kumuliert sind Anrechnungen in Höhe von 7 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> äußerst zweifelhaft. Bisher wurde erst ein Fall behördlich bestätigt, weitere Prüfungen dauern seit Monaten an. Die Aufklärung der Fälle muss eine höhere Priorität erhalten und Kapazitäten gestärkt werden. Denn die strittig zertifizierten THG-Quoten sind weiterhin im Markt und schwächen belastbar nachhaltig zertifizierte Quoten. Die Anfälligkeit des Zertifizierungssystems und Probleme der Kontrolle sind darüber hinaus ein Risiko für die gesamte Transformation hin zu erneuerbaren Energien und zu einer grünen Wasserstoffwirtschaft.

### Verlässliche Vor-Ort-Kontrollen zur Voraussetzung der Anrechenbarkeit machen

Im Zuständigkeitsgeflecht zwischen EU und Mitgliedstaat gibt es Schwierigkeiten, Fehlentwicklungen wirksam zu sanktionieren. Der Aufklärung von möglichen Manipulationen bei Biodieselimporten aus China steht das Problem entgegen, dass eine Kontrolle vor Ort von dortigen Behörden nicht zugelassen wurde. Die Zusammenarbeit mit Behörden aus Drittstaaten zu Witness-Audits sollte gestärkt, ansonsten die Anrechenbarkeit von Kraftstoffen auf die THG-Quote aus Staaten ohne Kontrollmöglichkeit vor Ort ausgeschlossen werden (wie dies auch bei nationalen Projekten praktiziert wird).

## Unrechtmäßig zertifizierte THG-Quoten aus dem Markt entfernen

### Vertrauenschutz für Quotenverpflichtete nicht zu Lasten der Verbraucher und Quotenhändler

Ein Großteil der strittigen Zertifikate scheint bereits von Marktteilnehmern aufgenommen worden zu sein, so dass durch die aktuell erlaubte Vorratsbildung Missstände in kommende Jahre fortgeschrieben werden. Deshalb sind nachgewiesen fehlerhafte Zertifikate für ungültig zu erklären. Diese rückwirkende Änderung gibt der aktuelle Rechtsrahmen nach Experteneinschätzungen her. Ein Verweis auf Vertrauenschutz für die Inverkehrbringer als Erwerber solcher Quoten - es handelt sich in der Regel um eine überschaubare Anzahl international agierender Unternehmen - ignoriert, dass diese eher als andere Marktakteure in nachgelagerten Handelsstufen oder als Anbieter anderer Erfüllungsoptionen in der Lage sind, Hinweise auf die Zweifelhaftigkeit wahrzunehmen. Der wirtschaftliche Schaden ist hingegen bisher nicht von den Quotenkäufern, sondern von anderen Marktakteuren zu tragen. Dies sind sowohl die Halterinnen und Halter von E-Fahrzeugen, wie auch am Handel mit Bescheinigungen zur Anrechnung auf die THG-Quote Beteiligte sowie Anbieter anderer Erfüllungsoptionen wie die heimische Landwirtschaft und Biokraftstoffwirtschaft. Eine solche Korrektur würde den THG-Handel stärken und Anreize zur tatsächlichen THG-Minderung wiederbeleben.

## THG-Quoten-Markt stärken

### Anrechnungen und Mehrfachanrechnung nur bei Vor-Ort-Kontrollen

Um Manipulationsmöglichkeiten zu reduzieren, sollte gewährleistet sein, dass THG-Minderungen nur dann zur Anrechnung oder sogar Mehrfachanrechnung bei der THG-Quote angenommen werden, wenn Zertifizierungssysteme zuverlässig arbeiten und Vor-Ort-Kontrollen der Produktion und der Herkunft der Bezugsstoffe außerhalb des EU-Raumes durch staatliche Akteure verlässlich gewährleistet sind. Dies ist eine Kernanforderung und sollte umgehend umgesetzt werden.

### Bei Veränderungen von Rahmenparametern Marktfolgen abschätzen

Veränderungen im THG-Rechtsrahmen bzw. der Anerkennung von Kraftstoffarten (Biomassecodes) wurden angesichts geringer Markttransparenz hinsichtlich der Marktauswirkungen möglicherweise behördlicherseits unterschätzt. Bei Änderungen der Rahmenbedingungen sind die Folgenabschätzungen auf den Markt zu verbessern und diese zu veröffentlichen. Biomassecodes könnten in der Gültigkeit befristet werden, so dass eine regelmäßige Kontrolle der Angaben erfolgt.

## **Behördliche Zulassungsverfahren für den Import von Biokraftstoffen**

In einigen EU-Mitgliedstaaten sind behördliche Zulassungsverfahren für den Import von Biokraftstoffen etabliert, bei denen die Herkunft der Rohstoffe und der Produktionsprozess belegt werden müssen. Deutschland sollte ein solches Vorgehen prüfen.

## **Verlässlichkeit bei Fristen zur Einreichung von Quoten**

Beim Nachweis von THG-Quoten für das Jahr 2023 wurden Fristen zur Einreichung von Unterlagen vom Zoll als zuständiger Behörde von Mitte April 2024 auf Mitte Juni 2024 verschoben. Was als administrative Erleichterung für die Quotenverpflichteten gedacht gewesen sein mag, hat zur Folge, dass Inverkehrbringer nicht gezwungen waren, fehlende Zertifikate aktuell am Markt zu beschaffen. Somit konnten Quoten von Vorjahren zur Anrechnung kommen, die ohne die Verschiebung teilweise nicht mehr anrechenbar gewesen wären. Den Schaden des Handelsausfalls neuerer Quoten tragen andere Marktteilnehmer.

## **Eignung der THG-Quote für wirksamen Klimaschutz**

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 die Beurteilung derzeit kritisch aus. 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 RED III in nationales Recht ist daher der Anstieg der THG-Quote in den kommenden Jahren ehrgeiziger zu fassen und dies auch über die Vorgaben der novellierten RED II hinaus. Hierbei sollte eine langfristige Planungssicherheit mindestens bis 2040 geschaffen werden.

## **Fazit**

Insgesamt besteht akuter Handlungsbedarf seitens Politik und Verwaltung beim Rechtsrahmen und administrativen Vorschriften rund um die Treibhausgasquoten. Hierzu sind Maßnahmen zu ergreifen, die kurzfristig Abhilfe schaffen oder mittelfristig die strukturellen Rahmenbedingungen verbessern.

**Kurzfristig wirksam:**

- Die manipulationsanfällige Erfüllungsoption Upstream-Emission-Reduction ist umgehend zu beenden und hierbei die Möglichkeit vorzusehen, eine Anrechnung für 2025 nachträglich für jene UER-Projekte zu untersagen, wenn diese sich als ungerechtfertigt zertifiziert herausstellen sollten.
- Manipulativ handelnde Markakteure sind wirksam und zügig zu sanktionieren, wozu die Überprüfungen von zweifelhaften Anrechnungen zu beschleunigen sind.
- Unrechtmäßig zertifizierte THG-Quoten sind aus dem THG-Quotenmarkt entfernen, denn Vertrauensschutz für Quotenverpflichtete darf nicht länger zu Lasten der Verbraucher und Quotenhändler erfolgen.
- Anrechnungen und Mehrfachanrechnung auf THG-Quoten erfolgen nur dann, wenn wirksame Vor-Ort-Kontrollen möglich und gewährleistet sind.
- Bei Veränderungen im THG-Rechtsrahmen bzw. der Anerkennung von Kraftstoffarten (Biomassecodes) sind die Folgenabschätzungen für den Markt zu verbessern und zu veröffentlichen.
- Die vorgegebenen Fristen zur Einreichung von Quoten sollten grundsätzlich planbar und verlässlich sein und nicht behördlicherseits kurzfristig verlängert werden.

**Mittelfristig wirksam:**

- Es sind verlässlichere Zertifizierungssysteme zu schaffen, indem auf EU-Ebene eine umfassende Überprüfung und Schärfung der Zertifizierungssysteme erfolgt, die wirksame Kontrollmechanismen zur Arbeit der Zertifizierungssysteme und der Zertifizierer einschließt.
- In Deutschland sollte der Rechtsrahmen hinsichtlich rechtlicher Sanktionsmöglichkeiten für Betrugsfälle evaluiert werden.
- Es ist zu prüfen, ob behördliche Zulassungsverfahren für den Import von Biokraftstoffen etabliert werden, die in anderen EU-Staaten bereits Praxis sind.
- In der Umsetzung der RED III in nationales Recht ist der Anstieg der THG-Quote in den kommenden Jahren ehrgeiziger zu fassen und dabei über die Vorgaben der novellierten RED II (RED III) hinaus zu steigern. Hierbei sollte eine langfristige Perspektive bis mindestens 2040 aufgezeigt werden.

ADAC e.V.  
Ressort Verkehr  
Hansastraße 19  
80686 München