



Berlin, 27.09.2023

UNITI-Positionspapier CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge

UNITI vertritt die Interessen mittelständischer Handelsunternehmen in Deutschland und bündelt deren Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und Schmierstoffen. Unsere Mitglieder betreiben rund 6.200 Tankstellen in Deutschland und damit ca. 40 Prozent des Tankstellenmarktes. Der Übergang zu einer zuverlässigen und sicheren Versorgung von CO₂-neutralen Kraft- und Brennstoffen gehört zu den Kernanliegen des Verbands. UNITI positioniert sich daher zum Vorschlag der EU-Kommission für CO₂-Emissionsnormen für neue Lkw und schwere Nutzfahrzeuge wie folgt:

Auf einen Blick

- Der Schwerlastverkehr ist das Fundament des europäischen Handels: In der EU werden über drei Viertel aller über Land beförderten Güter per Lkw transportiert. Gleichzeitig ist der Lkw-Verkehr für über 21 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich.
- Die CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge legen CO₂-Emissionslimits für neue Lkw und schwere Nutzfahrzeuge fest, die von Automobilherstellern jährlich in der EU eingehalten werden müssen. Gemessen werden die Emissionen allerdings nur am Auspuff – wodurch nur Elektromobilität und Wasserstoffmotoren als Klimaschutzoptionen zugelassen werden.
- Dementsprechend vernachlässigt die Regulierung das Klimaschutzpotenzial erneuerbarer Kraftstoffe. Zu Unrecht – denn diese machen grüne Energie transportierbar und reduzieren unmittelbar CO₂-Emissionen. Durch die problemlose Beimischung und Nutzung bereits bestehender Infrastruktur tragen sie zu Klimaschutz und resilienten Lieferketten bei.
- Eine Berücksichtigung CO₂-armer und -neutraler Kraftstoffe in der Überarbeitung der CO₂-Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge ist überfällig und kann durch einen CO₂-Korrekturfaktor und/oder ein freiwilliges Anrechnungssystem implementiert werden.

Grundsätzliche Anmerkungen

Der Straßengüterverkehr als Fundament europäischen Warenhandels

Der Schwerlasttransport auf der Straße ist unverzichtbar für den Güter- und Warenverkehr in Europa und gehört zu den Säulen des europäischen Binnenmarkts. Nutzfahrzeuge sichern eine kontinuierliche Logistik und damit die zuverlässige Versorgung von Bürgern und Unternehmen. Ganze 77 Prozent aller in der Europäischen Union auf dem Landweg beförderten Güter werden per Lkw transportiert.¹ Besonders für das Exportland Deutschland stellt der grenzüberschreitende Schwerlastverkehr auf der Straße

¹ Quelle: <https://www.acea.auto/fact/trucks-what-they-are-and-why-they-are-so-important/>

den wichtigsten Verkehrsträger für Güterverkehr mit anderen EU-Staaten dar.² Diese Leistungsfähigkeit ist nur möglich, weil Antriebsenergien in Form flüssiger Kraftstoffe zur Verfügung stehen. Flüssige Kraftstoffe garantieren hohe Reichweiten auch bei schweren Straßentransportfahrzeugen, sind im gesamten Binnenmarkt zu jeder Tages-/Nacht- und Jahreszeit verfügbar und ermöglichen die zeiteffiziente Betankung auch großer Fahrzeuge. Gleichzeitig tragen die über 7 Millionen in der EU gemeldeten Lkw mit über einem Fünftel signifikant zu den CO₂-Emissionen bei.^{3,4} Diese Emissionen gilt es zu reduzieren – mit einer Transformation von fossilen zu nicht-fossilen Kraftstoffen.

Prämisse der Technologieoffenheit bleibt notwendig

Dieser Übergang muss der Prämisse der Technologieoffenheit folgen, die Bezahlbarkeit im Blick halten und hinsichtlich der CO₂-Emissionen ganzheitliche Lösungsansätze anstreben. Der Straßenverkehr steht in Europa noch ganz am Anfang der Transformation zur reinen Nutzung nicht-fossiler Energieträger in sämtlichen Formen wie Strom, gasförmigen (Wasserstoff, Biogas) oder flüssigen Kraftstoffen (E-Fuels, HVO, B100, Bio-LNG).

Unbestritten können neue Antriebsformen im Straßenverkehr, wie beispielsweise die batteriebasierte Elektromobilität, einen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten. Es bestehen aktuell jedoch große Unsicherheiten, ob die Voraussetzungen für die politisch angestrebte Elektrifizierung hinsichtlich der Kriterien Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Leistungsfähigkeit, Ausbautempo und Bezahlbarkeit in ganz Europa geschaffen werden können. Dies gilt für die Erzeugung erneuerbaren Stroms wie auch für die Nutzbarkeit einer Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge. So hat eine aktuelle [Studie](#) von Frontier Economics bereits für Deutschland das hohe Risiko einer zukünftigen Grünstrom-Lücke bei Annahme eines hohen Elektrifizierungsanteils des Verkehrs ermittelt.⁵ Die EU-Kommission hat in ihrer Folgeabschätzungen darauf verwiesen, dass bereits ab 2030 von – aufgrund fehlender Datentransparenz kaum nachvollziehbaren – 82 Prozent erneuerbarer Stromversorgung ausgegangen wird.⁶

Ob der zeitnahe Aufbau einer europaweiten grenzüberschreitenden Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur gelingt, ist derzeit offen. Aktuell ist faktisch keine öffentliche Lade- und Wasserstofftankinfrastruktur für Lkw in Europa vorhanden.⁷ Zusätzlich werden die im Rahmen der Verordnung für den Ausbau der Infrastruktur alternativer Kraftstoffe festgelegten Ausbauziele nicht ausreichend sein.⁸ Der

² https://www.destatis.de/EN/Press/2022/10/PE22_456_51.html

³ Quelle: [Europäische Kommission](#). Statistical Pocketbook 2022, EU Transport in Figures. 21,7 % einen signifikanten Anteil an den Verkehrsemissionen (195 Millionen Tonnen CO₂-Equivalent, 2020)

⁴ Quelle: [ACEA](#). Vehicles in Use Europe 2023

⁵ Vgl. Frontier Economics (2023): [Verfügbarkeit und zielführender Einsatz von in Deutschland hergestelltem erneuerbarem Strom](#).

⁶ SWD(2023)88 final, S.37 Folgeabschätzung Teil 1

⁷ UNITI informiert: Schwere Nutzfahrzeuge in der EU – kaum alternative Lade- und Tankinfrastruktur vorhanden, unter https://www.uniti.de/fileadmin/user_upload/UI_Schwerlastverkehr.pdf

⁸ https://www.acea.auto/files/fact_sheet_AFIR_heavy-duty_vehicles.pdf

Verband der europäischen Automobilhersteller ACEA warnt vor einer signifikanten Infrastrukturlücke,⁹ die selbst das aktuelle CO₂-Ziel von -30 Prozent bis 2030 unerreichbar macht.

Die Schlussfolgerung liegt somit auf der Hand, im Sinne resilienter Logistikketten alle technologischen Optionen zur Reduzierung von CO₂-Emissionen zu ermöglichen. Dazu gehört auch der **Markthochlauf regenerativer Kraftstoffe** in ihren verschiedenen Ausprägungen. Jedoch erst durch eine regulatorische Anerkennung und Berücksichtigung von Kraftstoffen innerhalb der Flottenregulierung kann dieser dringend benötigte Hochlauf fossilfreier bzw. zunehmend CO₂-neutraler Kraftstoffe angereizt werden.

UNITI-Position zum Vorschlag für CO₂-Emissionsnormen für schwere Lkw

Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Überarbeitung der CO₂-Flottengrenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge sieht eine CO₂-Emissionsreduktion um 90 Prozent bis zum Jahr 2040 vor, als Zwischenziele wurden 45 Prozent Minderung bis 2030 und eine Absenkung um 65 Prozent bis 2035 definiert.

Derzeit maßgebend sind jedoch die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs gemessen am Abgasauslass (tailpipe emissions). Somit wären Elektromobilität und Wasserstoffmotoren als einzige Klimaschutzoptionen im Straßengüterverkehr möglich. Ein mit fossilem Strom betriebener batterieelektrischer Lkw emittierte danach 0g CO₂/Tonnenkilometer (tkm) und ein ausschließlich mit CO₂-neutralen Kraftstoffen betankter Lkw erhielte stets einen fossilen Abgaswert zugewiesen. Diese politisch motivierte Technologiefestlegung der EU-Regulierer für einige wenige Antriebslösungen ist vor dem Hintergrund einer europäischen Marktwirtschaft, in der verschiedene Lösungen technologieoffen in einem fairen Wettbewerb miteinander konkurrieren sollten, deutlich abzulehnen und scharf zu kritisieren.

Lebenszyklusanalyse als Grundlage einbeziehen

Die Kommission hat ihre Empfehlungen für die Life-Cycle-Assessment-basierten Indikatoren vorgelegt.¹⁰ Bereits die geltende Verordnung (EU)2019/1242 enthält in Erwägung 42 die Feststellung, dass die „CO₂-Emissionen von schweren Lkw auf Unionsebene über den gesamten Lebenszyklus bewertet werden [müssen]“. In Artikel 15(2) Buchstabe g) und Art. 15(5) sind folgerichtig konkrete Aufgaben an die Kommission zu Bewertung einer Einbeziehung erneuerbarer Kraftstoffe sowie eine lebenszyklusbezogenen Emissionsbetrachtung formuliert. Beides findet sich nicht im aktuellen Überarbeitungsvorschlag. Stattdessen bezieht sich die Argumentation der Folgenabschätzung zur Revision der CO₂-Flottenregulierung für Lkw ausschließlich auf die sog. „Total Cost of Ownership“, die Gesamtbetriebskosten, und lehnt die Anrechnung von erneuerbaren Kraftstoffen auf Basis dieser Berechnung ab. Welche Daten die Grundlage für diese Berechnung bilden, ist in der Folgenabschätzung nicht dargelegt, der

⁹ <https://www.acea.auto/press-release/afir-infrastructure-gap-will-limit-co2-reductions-from-road-transport/>

¹⁰ C(2021)9332 fin: Empfehlung der Kommission zur Anwendung der Methoden für die Berechnung des Umweltfußabdrucks zur Messung und Offenlegung der Umweltleistung von Produkten und Organisationen entlang ihres Lebenswegs

Vergleich zwischen den verschiedenen Antriebsmöglichkeiten damit nicht aussagekräftig. Erneuerbare Kraftstoffe werden trotz ihres Klimaschutzpotenzials zu Unrecht ausgeschlossen.

Dabei gilt die ganzheitliche Betrachtung von Prozessen, Produkten und Politiken als Leitgedanke der EU. So ist die LCA-Betrachtung bei Kraftstoffen bereits gegeben.¹¹ UNITI plädiert dafür, die Betrachtung der Energieversorgung von Lkw als sog. „well-to-wheel“-Betrachtung in einem zügigen ersten Schritt auszugestalten. Der „well-to-wheel“-Ansatz findet sich bereits in weiteren Beschlüssen im Rahmen des Fit-for-55-Pakets wieder, wie in der FuelEU Maritime (der EU-Verordnung zur Förderung alternativer Kraftstoffe in der Schifffahrt), der RefuelEU Aviation oder dem jüngsten Vorschlag zu einer einheitlichen Berechnung von Transportemissionen in der CountEmissions EU. Bereits 2013 kam eine [Studie](#) des Umweltbundesamtes zu dem Schluss, dass die Betrachtung der reinen Auspuffemissionen nicht mehr aussagekräftig ist.¹² **Mit einer Verordnung, die den CO₂-Fußabdruck anhand der Auspuffemissionen bewertet und die Herkunft der genutzten Energie vernachlässigt, verpasst die EU ihre Chance auf eine zielführende und umweltfreundliche Klimapolitik im Verkehrssektor.**

Zusätzlich spielt die Verteilung der Infrastruktur eine große Rolle: Für einen reibungslosen, EU-weiten Fernlieferverkehr müssen ausreichende Megawatt-Ladesäulen und Wasserstofftankstellen in allen EU-Mitgliedsländern aufgebaut werden. Bereits die Ladeinfrastruktur für Pkw macht die ungleiche geografische Verteilung klar, bei der die Hälfte aller Ladesäulen in nur zwei Ländern konzentriert ist.¹³ Der Infrastrukturaufbau und vor allem die zusätzliche Belastung für die Stromnetze stellen die EU-Mitgliedsstaaten vor große Herausforderungen und riskieren, dass weniger finanzstarke Länder bei dieser Transformation zurückgelassen werden und der grenzüberschreitende Lieferverkehr in der EU deutlich erschwert wird. Im Interesse der Verbraucher und auch des Klimaschutzes muss stattdessen eine technologieoffene Lösung gefunden werden. Normgerechte erneuerbare Kraftstoffe wie synthetische Flüssigkraftstoffe (eDiesel oder HVO) können durch die problemlose Beimischung und Nutzung bestehender Infrastruktur gewährleisten, dass Klimaschutz in allen EU-Mitgliedsstaaten priorisiert werden kann, ohne die europäische Konnektivität zu gefährden.

Einbeziehung von erneuerbaren Kraftstoffen in die Überarbeitung

Aus diesen Gründen fordert UNITI nachdrücklich die Berücksichtigung CO₂-armer und neutraler Kraftstoffe in der Überarbeitung der Verordnung für CO₂-Emissionsnormen für schwere Lkw, dies auch im Einklang mit zahlreichen Verbänden, Unternehmen und Wissenschaftsvertreter (per [gemeinsamer Erklärung](#)). Eine solche Berücksichtigung kann durch zwei Mechanismen geschehen: Ein CO₂-Korrekturfaktor und ein freiwilliges Anrechnungssystem für erneuerbare Kraftstoffe. Diese Optionen können allein wie auch ergänzend zueinander implementiert werden.

¹¹ https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/fuel-quality_en

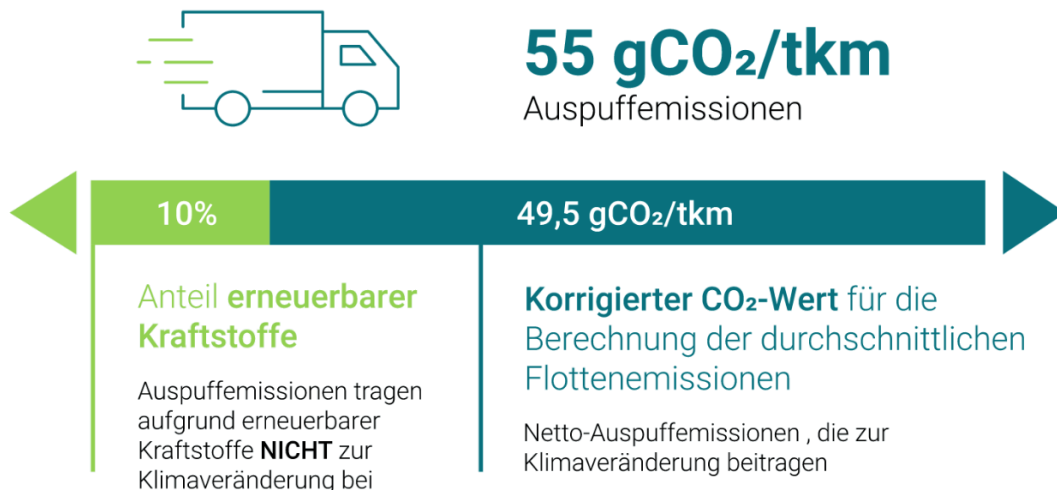
¹² UBA-Konzept zur zukünftigen Beurteilung der Effizienz von Kraftfahrzeugen (2013) S.9: „Bei der Elektro- und Wasserstoffmobilität werden die CO₂-Emissionen dann vollständig in die Energiebereitstellung verlagert – eine Bewertung dieser sog. ‚Nullemissionsfahrzeuge‘ auf Basis ihres direkten CO₂-Ausstoßes verliert damit ihren Sinn.“

¹³ https://www.acea.auto/files/ACEA-2022-Progress-Report-Making-the-transition-to-zero-emission-mobility.pdf?utm_source=mailpoet&utm_medium=email&utm_campaign=newsletter-post-title_191

Einführung eines CO₂-Korrekturfaktors

Die Integration eines CO₂-Korrekturfaktors (CCF) in der Flottenregulierung würde für Lkw-Hersteller die Möglichkeit bieten, den Anteil CO₂-armer und CO₂-neutraler Kraftstoffe im aktuellen europäischen Kraftstoffmix bei Erfüllung der jährlichen CO₂-Reduktionsziele für neue Lkw berücksichtigen zu können. Die von der EU-Kommission vorgelegte Verordnung dagegen nimmt bei ihrer Kalkulationsmethode für die Emissionsberechnung der Neufahrzeuge einen zu 100 % fossilen Kraftstoffanteil an.

Wie sich ein CO₂-Korrekturfaktor für den Lkw-Produzenten auswirkt:



* Beispielberechnung

Abbildung 1: Funktionsweise eines Kohlenstoffkorrekturfaktors, der den Anteil erneuerbarer Kraftstoffe bei der Berechnung der Auspuffemissionen eines Lkw berücksichtigt; Quelle: www.renewable-fuels-for-trucks.eu

Mit Hilfe des CCF hätten Lkw-Hersteller die Chance, dass auch weiterhin im Lkw-Segment kostengünstige, leistungsstarke Dieselfahrzeuge neu zugelassen werden können. Ziel der Politik sollte durch passende Rahmenbedingungen wie z. B. die Flottenregulierungen für Fahrzeuge sein, den Markthochlauf CO₂-armer und CO₂-neutraler Kraftstoffe anzureizen, so dass sich der Anteil erneuerbarer Kraftstoffe immer weiter erhöht und diese einen Beitrag zu sämtlichen CO₂-Reduktionsvorgaben leisten können.

Die regulative Basis zur Integration des CO₂-Korrekturfaktors ist bereits gegeben: Über die Vorgaben der Erneuerbare-Energie-Richtlinie (RED) werden bereits erneuerbare Kraftstoffe, aktuell in Form von Biokraftstoffen wie Bioethanol oder HVO, in den Markt gebracht. Sie müssen eine CO₂-Reduktion von mindestens 70 Prozent gegenüber fossilen Kraftstoffen erfüllen und reduzieren so die Emissionsintensität des gesamten Kraftstoffmixes. Diese Daten werden über das SHARES-Tool der Europäischen Umweltagentur (EEA) erfasst und stehen damit als belastbare Grundlage für einen CO₂-Korrekturfaktor zur Verfügung. Eine solche Lösung reflektiert, dass neben technischen Optimierungen heutiger etablierter Antriebe die genutzte Antriebsenergie und deren CO₂-Bilanz ausschlaggebend für die CO₂-Emissionen eines Fahrzeuges sind. Die Bedeutung für die Lkw-Hersteller steigt mit Blick auf die absehbar

größer werdende Nachfrage biobasierter Kraftstoffe (z.B. hydrierten Pflanzenölen (HVO)) durch die Fahrzeugnutzer sogar noch an. Um die anspruchsvollen Klimaziele wie auch den Zeitrahmen des europäischen Green Deals zu erreichen sind daher Änderungsanträge für eine Begrenzung des CCF, z.B. auf 10 Prozent der spezifischen Emissionswerte, nicht angemessen.

UNITI appelliert daher an die Vertreter der Mitgliedstaaten sowie die Abgeordneten des EU-Parlaments, insbesondere des federführenden Umweltausschusses (ENVI) sowie der mitberatenden Ausschüsse Verkehr (TRAN) und Industrie (ITRE), Änderungsanträge einzubringen, um die Etablierung eines voll wirksamen CCF in der Lkw-Flottenregulierung zu garantieren.

Freiwilliges Anrechnungssystem für nachhaltige Kraftstoffe

Die Einbindung des CO₂-Korrekturfaktors sorgt durch die Berücksichtigung der CO₂-Reduktionswirkung von regenerativen Kraftstoffen für bessere Transparenz der tatsächlichen CO₂-Emissionen von schweren Lkw und Bussen. Prinzipielles Ziel der Überarbeitung dieser Verordnung im Rahmen des Fit-for-55-Pakets ist es jedoch, zügig die Nutzung von nicht-fossilen Kraftstoffen zu erreichen. Die Novelle der Verordnung sollte deshalb eine Methodik enthalten, um die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe bei der Einhaltung der CO₂-Emissionsreduktionen von neuen schweren Lkw zu berücksichtigen. Dies kann über ein freiwilliges „Crediting-System“ erreicht werden.¹⁴ Es würde den Herstellern ermöglichen, durch zusätzlich in den Markt gebrachte erneuerbare Kraftstoffe ihre CO₂-Emissionen zu senken und damit das Risiko von Zielverfehlungen und den spürbaren Strafzahlungen zu vermeiden.

In einem solchen Gutschriftensystem könnten Kraftstofflieferanten über die gesetzlichen Verpflichtungen der Erneuerbaren-Energien-Richtlinie hinaus erneuerbare Kraftstoffe in den Markt bringen und dafür Gutschriften erhalten. Diese Gutschriften können von Automobilhersteller erworben werden, um die entsprechenden CO₂-Einsparungen auf ihre Flottengrenzwerte anzurechnen. Ein solches **flexibles und freiwilliges System reizt die Verbreitung zusätzlicher Mengen CO₂-neutraler Kraftstoffe und kann die Defossilisierung des Verkehrssektors maßgeblich beschleunigen.**

Lkw-Produzenten würde so, neben dem Verkauf von alternativen Antrieben, eine zusätzliche Option geboten, ihre CO₂-Emissionen zu verringern, besonders für die Fälle, dass die Zulassung elektrisch betriebener Lkw hinter den Erwartungen zurückbleibt und die erforderliche Ladeinfrastruktur nicht angemessen verfügbar ist. Die konkrete Ausgestaltung der Rechtsformulierungen für die praktische Umsetzung liegt vor: 2020 wurden z.B. von [Frontier Economics](https://www.frontier-economics.com/) und der Anwaltskanzlei Flick Gocke Schaumburg im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) konkrete Vorgehen entwickelt. Durch die Nutzung bereits bestehender Überwachungs- und Berichterstattungsverfahren der Erneuerbaren-Energie-Richtlinie ist ein Anrechnungssystem ohne signifikanten zusätzlichen Aufwand implementierbar. Das System würde ebenso die Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte erheblich vorantreiben. Eine Unterbrechung der Logistikketten für Güter oder Vorprodukte sowie die Versorgung der Bürger würde zudem ausgeschlossen werden.

¹⁴ Funktionsweise: <https://www.crediting-system-for-renewable-fuels.eu/de>.

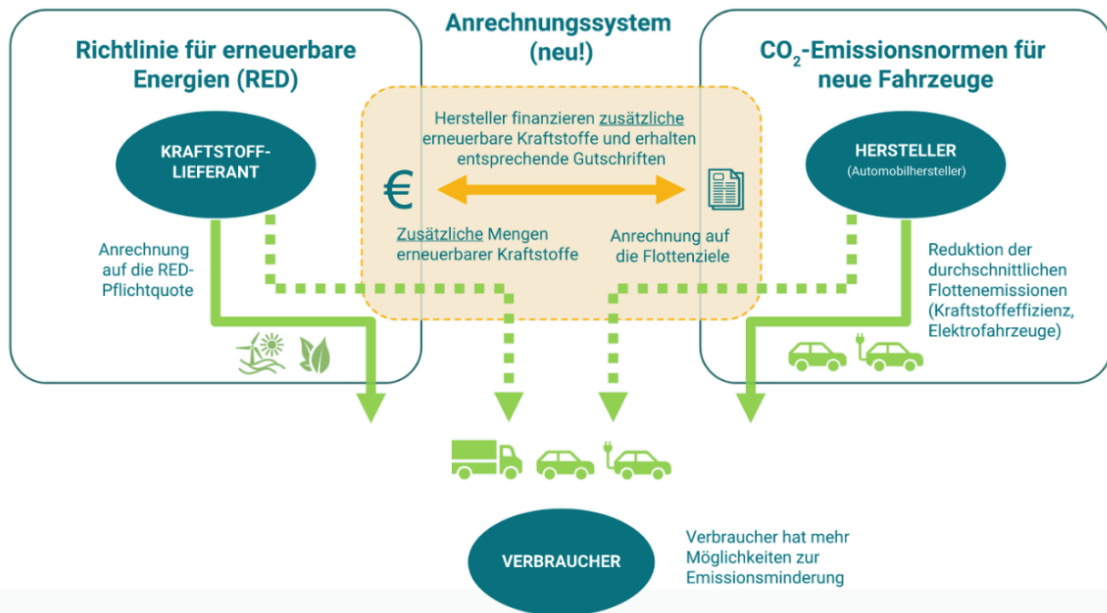


Abbildung 2: Funktionsweise eines freiwilligen Anrechnungssystems, bei dem Kraftstofflieferanten für zusätzliche erneuerbare Kraftstoff-Gutschriften bekommen, die von für durch Automobilherstellern für die Anrechnung auf ihre Flottengrenzwerte erworben werden können; Quelle: www.renewable-fuels-for-trucks.eu

Tragfähige Transformation mit Sicherung von Handel, Wohlstand und Beschäftigung

Die Transformation des Personen- wie des Güterverkehrs erfordert große Anstrengungen in den Investitionen etwa in noch modernere Antriebsmotoren, nachhaltige Fahrzeugkomponenten und eine Verdrängung fossiler Antriebsenergien in jeglicher Form durch regenerativ erzeugte. Für letzteres braucht es einen Strategiepfad, der die Etablierung verschiedener Energielösungen ermöglicht, fördert und zuverlässig unterstützt. Der aktuelle Regulierungsfokus des Kommissionsvorschlag dagegen liegt zu einseitig auf im Kern nur ein oder zwei Technologien.

Die Nutzung einer E- bzw. Wasserstoffmobilität ist nicht nur eine Antriebs- und damit Herstellerfrage, sondern erfordert einen Umbau des gesamten Energiesystems im Verkehr. Eine umfangreiche [Studie](#) des FVV Frankfurt hat 2022 bereits für den Pkw-Bereich nachgewiesen, dass der Übergang zu CO₂-Neutralität ohne Kraftstoffberücksichtigung deutlich länger benötigt.¹⁵ Es sind darüber hinaus Lösungen erforderlich, die überall in Europa und auch weltweit verlässlich funktionieren, unabhängig von Einkommensniveau, Wirtschaftskraft, geographischen Gegebenheiten und technischem Ausstattungsniveau eines Landes. Klar ist, dass E- und Wasserstoff-Mobilität in der Güterlogistik einen Beitrag leis-

¹⁵ FVV (2022): Kapitel 5, S.43, Abbildungen 9 und 10

ten müssen. Ohne CO₂-neutrale Kraftstoffe auf Basis nachhaltiger biogener und strombasierter Quellen sind indes weder Klimaziele noch die zuverlässige Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung gesichert.

Die anstehenden Verhandlungen in Rat und Parlament zur Revision der Lkw-CO₂-Flottengrenzwerte sollten deshalb dringend dafür genutzt werden,

- den heutigen überholten Regulierungsansatz der Trennung von Fahrzeugeffizienz einerseits und Kraftstoffen andererseits zu überwinden und
- eine ganzheitliche CO₂-Bilanzierung von Fahrzeugen inklusive der genutzten Antriebsenergien zu ermöglichen.

Nur so kann eine erfolgreiche Transformation für die Erreichung der Klimaziele gelingen ohne spürbare Nachteile für Wohlstand und Beschäftigung.

Bei Rückfragen können Sie uns gerne kontaktieren:

UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V.

Jägerstraße 6

10117 Berlin

info@uniti.de

Über UNITI:

Der UNITI Bundesverband mittelständischer Mineralölunternehmen e. V. besteht seit 1927. Er bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, im Wärmemarkt und bei Schmierstoffen und repräsentiert rund 90 Prozent des organisierten Mineralölmittelstandes in Deutschland.

Täglich kommen etwa 4,5 Millionen Kunden an Tankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen. Die Verbandsmitglieder beliefern 115 Bundesautobahntankstellen und betreiben fast 6.200 Straßentankstellen, das sind über 40 Prozent des Straßentankstellenmarktes. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 75 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Die Marktanteile der Verbandsmitglieder betragen bei Diesel- und Ottokraftstoffen über 40 Prozent, beim Autogas rund 42 Prozent.

Die UNITI-Mitglieder versorgen etwa 20 Millionen Menschen mit Heizöl, einem der wichtigsten Energieträger im Wärmemarkt. Rund 80 Prozent des Gesamtmarktes beim leichten Heizöl und bei den festen Brennstoffen bedienen die Verbandsmitglieder. Mittlerweile gehören auch regenerative Energieträger sowie Gas und Strom zu ihrem Sortiment.

Ebenso zum Verband gehören die meisten unabhängigen mittelständischen Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland. Ihr Marktanteil liegt bei rund 50 Prozent.

Die über 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von rund 35 Milliarden Euro und beschäftigen rund 80.000 Arbeitnehmer in Deutschland.