



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels | **VSI** | Lubes | Energy

Berlin, 12.06.2026

Stellungnahme

**zum Rechtsrahmen für erneuerbare Energien für das kommende
Jahrzehnt**

Kontakt

**UNITI Bundesverband
EnergieMittelstand e. V.**

UNITI Haus Berlin
Jägerstraße 6 · 10117 Berlin
Postfach 08 07 51
10007 Berlin
T. (030) 755 414-300
F. (030) 755 414-366
info@uniti.de
www.uniti.de

Büro Brüssel
Avenue Palmerston 26
1000 Bruxelles
T: + 32 (2) 70 989 18

Europäische Kommission
DG ENER C1
Per Mail

Sehr geehrte Damen und Herren,

anlässlich der öffentlichen Konsultation zum „Rechtsrahmen für erneuerbare Energien für das kommende Jahrzehnt“ nehmen wir die Möglichkeit wahr, eine fachliche Stellungnahme zur Thematik der **Erneuerbaren Energien-Richtlinie** (RED) einzureichen. Wir bitten diese ergänzend zu unseren Antworten im Fragebogen zu berücksichtigen.

Hinführung und energiestrategische Erwägungen:

Wir begrüßen, dass die Europäische Kommission mit der Überarbeitung des Rahmens für erneuerbare Energien frühzeitig den Prozess zur Weiterentwicklung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED) für die Zeit nach 2030 anstößt.

Als Interessenverband mittelständischer Energiehandelsunternehmen maßgeblich im Wärme- und Straßenverkehrssektor teilen wir das Ziel der EU, den Ausbau und die Nutzung erneuerbarer Energie über alle Energieträger hinweg, also nicht nur in Form erneuerbaren Stroms, sondern ebenso als erneuerbare gasförmige und flüssige (molekülbasierte) Energieträger in allen Mitgliedstaaten weiter voranzutreiben und damit einen wirksamen Beitrag zur Erreichung der europäischen Klimaziele zu leisten.

Gleichzeitig sehen auch wir die dringende Notwendigkeit, dass dabei die Themen Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit, Bezahlbarkeit und auch gesellschaftliche Akzeptanz berücksichtigt werden müssen.

Eine ambitionierte Weiterentwicklung der RED kann nur dann erfolgreich sein, wenn sie technologieoffen ausgestaltet wird, bestehende Infrastrukturen sinnvoll einbindet und den Mitgliedstaaten ausreichende Flexibilität bei der Umsetzung lässt. Starre Vorgaben, die einzelne Erfüllungsoptionen bevorzugen oder ausschließen, würden die Transformation unnötig verteuern und könnten Akzeptanz sowie Investitionsbereitschaft schwächen. So sind grüne Moleküle für die Erhaltung der Stromnetzstabilität bei volatiler Nachfrage und volatilem Grünstromangebot bei einer wachsenden Elektrifizierung in Industrie, Verkehr unverzichtbar¹. Sie sollten stets als Teil des europäischen Energiesystems mitgedacht werden.

¹ Am Beispiel Deutschland: Studie „Verfügbarkeit und zielführender Einsatz von in Deutschland hergestelltem erneuerbaren Strom“ ([deutsch](#)).

Um den Anteil erneuerbarer Energien in der EU deutlich zu erhöhen und zugleich Versorgungssicherheit, Bezahlbarkeit und praktische Umsetzbarkeit zu gewährleisten, sollten aus Sicht von UNITI folgende energiepolitischen Leitgedanken verfolgt werden:

Aufgrund der unterschiedlichen Ausgangslagen, Bedarfe und Infrastrukturen in den einzelnen Anwendungssektoren und Mitgliedstaaten sollte die RED ein möglichst breites Anwendungsfeld für erneuerbare Energien eröffnen. Die Europäische Union sollte hierfür verlässliche, investitionsfreundliche und zugleich nicht einengende Rahmenbedingungen schaffen.

Ziel muss es sein, den Mitgliedstaaten, Unternehmen sowie Endverbraucherinnen und Endverbrauchern ausreichend technologische und praktische Flexibilität im Wärme- und Mobilitätsbereich zu ermöglichen. Sie dürfen nicht durch einseitige oder zu starre Vorgaben überfordert werden. Weder sollten bestimmte Formen oder Energieträger erneuerbarer Energien regulatorisch bevorzugt, noch andere benachteiligt werden.

Für einen erfolgreichen Hochlauf erneuerbarer Energien sollte der europäische Rechtsrahmen sowohl die Nutzung heimischer erneuerbarer Energiequellen als auch den Import nachweislich nachhaltig hergestellter Energieträger aus Drittstaaten ermöglichen und unterstützen. Beides ist notwendig, um Klimaschutz, Versorgungssicherheit, Wettbewerbsfähigkeit und Bezahlbarkeit miteinander zu verbinden.

Die Herausforderung bei der weiteren Ausgestaltung der RED besteht darin, einerseits einen europäischen Rahmen zu schaffen, der nationale Umsetzungsspielräume wahrt, andererseits der eine verlässliche Grundlage für den Markthochlauf neuer innovativer Lösungen bietet.

Zur zukünftigen Ausgestaltung der RED im Verkehrssektor:

Eine der größten Herausforderungen zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor besteht darin, anwenderfreundliche und schnell wirksame Lösungen zu ermöglichen, die auch die bestehende Fahrzeugflotte in die Defossilisierung einbeziehen. Gerade im Straßenverkehr wird ein erheblicher Teil der heute zugelassenen Fahrzeuge noch über viele Jahre genutzt werden. Deshalb sollte der europäische Energierechtsrahmen nicht allein den Hochlauf neuer Antriebstechnologien vorantreiben wollen, sondern auch Lösungen für den Fahrzeugbestand ermöglichen.

Die Erneuerbare-Energien-Richtlinie ist in ihrer bestehenden Regelungslogik ein zentrales Instrument, um die Transformation des Kraftstoffmarktes im Verkehr hin zu nicht-fossilen Kraftstoffen regulatorisch beschleunigen zu können. Sie definiert, welche Energieträger als erneuerbar gelten, unter welchen Voraussetzungen sie auf die Verkehrsziele angerechnet werden können, welche Nachhaltigkeits- und Treibhausgasminderungskriterien gelten, welche Rohstoffpfade besonders angereizt oder begrenzt werden und welche Verpflichtungen die Mitgliedstaaten gegenüber den Inverkehrbringern von Kraftstoffen vorsehen müssen.

Diese Regelungslogik sollte über 2030 hinaus fortgeführt und weiterentwickelt werden. Erforderlich sind verlässliche, ambitionierte und investitionsauslösende Mindestvorgaben für erneuerbare Kraftstoffe, die Unternehmen langfristige Planungssicherheit geben und den weiteren Markthochlauf nicht-fossiler Kraftstoffe im Straßenverkehr unterstützen.

Konkret bedeutet dies, dass die EU geeignete Anreize schaffen sollte, damit möglichst schnell ein Markt für genormte und damit rückwärtskompatible nachhaltige Kraft- und Brennstoffe entstehen kann, die sowohl in Bestandsfahrzeugen als auch in Neufahrzeugen eingesetzt werden können. Strombasierte synthetische Flüssigkraftstoffe, sogenannte E-Fuels, können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Diese können global an Standorten mit günstigen Gestehtungsbedingungen für erneuerbaren Strom produziert und weltweit gehandelt und genutzt werden.

Eine regulatorische Lenkung zur Nutzung von E-Fuels ausschließlich in „schwer zu elektrifizierbaren Bereichen des Verkehrs“ würde den Aufbau eines wettbewerbsfähigen Marktes für erneuerbare flüssige Energieträger erschweren. Gerade in der Markthochlaufphase sind breite Anwendungsmöglichkeiten erforderlich, um Investitionen auszulösen, Produktionskapazitäten zu skalieren und Kosten durch industrielle Lernkurven zu senken². Der Straßenverkehr sollte daher als wichtiger Leitmarkt für erneuerbare Kraftstoffe regulatorisch stärker berücksichtigt werden, indem eine für den Straßenverkehr ambitionierte RFNBO-Quote vorgesehen wird und nicht nur in bestimmten Bereichen wie dem Flug- und Schiffsverkehr (EU-Verordnungen ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime). Die allgemeine RFNBO-Quote der RED für 2030 beträgt derzeit gerade einmal ein Prozent innerhalb einer kombinierten Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe und RFNBO.

Gerade für kapitalintensive RFNBO-Projekte sind langfristig verlässliche Nachfrageperspektiven von zentraler Bedeutung. Der Aufbau industrieller Produktionskapazitäten erfordert hohe Anfangsinvestitionen, langfristige Abnahmeverträge und belastbare regulatorische Rahmenbedingungen. Ohne gesicherte Nachfragemengen über das Jahr 2030 hinaus fehlt es potenziellen Abnehmern, Kraftstofflieferanten und Projektentwicklern an der notwendigen Investitions- und Planungssicherheit.

Die Folge ist, dass viele angekündigte Projekte in einem frühen Entwicklungsstadium verbleiben und bislang keine endgültige Investitionsentscheidung erreichen. Dies verdeutlicht eine aktuelle Studie der eFuels Alliance in Zusammenarbeit mit Porsche Consulting³. Demnach haben bislang lediglich 6 Prozent der weltweit angekündigten E-Fuels-Projekte eine endgültige Investitionsentscheidung, also eine Final Investment Decision (FID), erreicht. Zugleich befinden sich weltweit mehr als 300 E-Fuels-Projekte in der Entwicklung. Diese stehen zusammengenommen für eine mögliche Produktionskapazität von rund 20 Milliarden Litern E-Fuels im Jahr 2030 und ein geschätztes Investitionspotenzial von rund 550 Milliarden Euro.

² Studie „Szenarien für den Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr“ ([deutsch](#) / [englisch](#)).

³ Studie „Das Marktpotenzial von eFuels - Klimabeitrag und Erfolgsfaktoren des Hochlaufs“ ([deutsch](#) / [englisch](#)).

Diese Zahlen zeigen, dass nicht fehlendes Projektinteresse, sondern vor allem fehlende regulatorische Nachfrage- und Investitionssicherheit den Markthochlauf erneuerbarer flüssiger Energieträger bremst.

Neben dem Hochlauf neuer erneuerbarer Kraftstoffoptionen wie E-Fuels als Teil der RFNBO sollten auch bereits heute am Markt verfügbare erneuerbare Kraftstofflösungen durch die RED gestärkt werden. HVO-Diesel, Bio-CNG/-LNG sowie nachhaltige Biokraftstoffe, die bestehenden Kraftstoffen beigemischt werden können, leisten bereits heute einen Beitrag zur Minderung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor und können sowohl in bestehenden Fahrzeugflotten als auch über vorhandene Infrastrukturen eingesetzt werden.

Damit sie ihr Potenzial besser ausschöpfen können, benötigen auch diese Optionen verlässliche Investitions- und Nutzungsanreize. Die RED sollte daher bestehende, nachhaltige und unmittelbar verfügbare Lösungen regulatorisch angemessen berücksichtigen. Auch die Nutzung von grünstrombasiertem Wasserstoff in verschiedenen Antriebslösungen (Brennstoffzelle und Wasserstoffmotor) sollte im Straßenverkehr angereizt und über die europäische Regulierung berücksichtigt werden.

Unsere Vorschläge und Appelle zur zukünftigen Ausgestaltung der RED sind:

- Fortführung **technologieoffener Zielvorgaben** im Verkehr: UNITI plädiert dafür, dass die bestehende Systematik des Artikels 25 Absatz 1 der RED, wonach die Mitgliedstaaten die Zielvorgaben für den Verkehrssektor entweder in Form einer Treibhausgas-minderungsquote oder einer energetischen Quote für erneuerbare Energien erreichen können, beibehalten wird. Beide Zielvorgaben von derzeit mindestens 14,5 Prozent Minderung der Treibhausgasintensität der im Verkehr eingesetzten Energie oder 29 Prozent Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch des Verkehrs müssen über 2030 hinaus weiterentwickelt werden. Deutschland hat bereits mit der Umsetzung der RED III eine Fortschreibung der nationalen Treibhausgasminderungsquote bis 2040 vorgenommen.
- Gerade E-Fuels als Teil der RFNBO benötigen verlässliche und investitionsauslösende Mindestvorgaben, die einheitlich ausgelegt und umgesetzt werden sollten. Ziel sollte die Schaffung eines **einheitliches Investitionsumfeld für RFNBO** in Europa sein. Dazu zählen neben einer ambitionierten Quote auch verbindliche EU-weit geltende Umsetzungsvorgaben. Einheitlichkeit sollte etwa bei der Ausgestaltung der Sanktionierungen bei Nichterfüllung der Quote oder bei der Nutzung von Multiplikatoren gelten. Multiplikatoren können gerade zu Beginn einer Investitionsphase einen wichtigen Anreiz schaffen. Im Hinblick auf die Klimaziele sollte die RED jedoch ein Abschmelzen von Multiplikatoren vorsehen, um den Markthochlauf von realen Kraftstoffmengen anzureizen.

- Der Artikel 25 der RED enthält derzeit die Mindestvorgabe, dass der gemeinsame Anteil von fortschrittlichen Biokraftstoffen oder Biogas aus Rohstoffen nach Anhang IX Teil A der RED und RFNBO in 2030 mindestens 5,5 Prozent betragen muss. Innerhalb dieser kombinierten Quote muss mindestens 1 Prozentpunkt durch RFNBO erfüllt werden. Wir halten eine solche kombinierte Quote für nicht ausreichend investitionsfördernd und plädieren dafür, **selbstständige Quoten** für jede Kraftstofflösung einzuführen.
- Es sollte eine ambitionierte **RFNBO-Quote für den Straßenverkehr** von der EU vorgegeben werden, anstatt nur für einzelne Verkehrsbereiche wie Flugverkehr oder Meeresschifffahrt, um ein deutliches Investitionssignal zu setzen. Für die Jahre 2035 und 2040 schlagen wir vor, mindestens die RED III-Umsetzung in Deutschland zum Vorbild zu nehmen mit Tendenz nach oben. Für das Jahr 2050 halten wir einen RFNBO-Anteil von 30 Prozent für ein Ziel, das passende Investitionssignale sendet.
- Eine Überprüfung des delegierten Rechtsakts bezüglich der **Strombezugskriterien** für RFNBO wurde von der EU-Kommission im Rahmen von „AccelerateEU“ für das zweite Quartal 2026 angekündigt. Dies ist zu begrüßen und sollte genutzt werden, die Vorgaben deutlich anwenderorientierter und investitionsfreundlicher zu gestalten. Sollte dies nicht zeitnah erfolgen, sollte spätestens die RED-Anpassung dazu genutzt werden.
- Die Kopplung von Quoten an den Energieverbrauch im Verkehr⁴ führt dazu, dass bei sinkender Energieverbrauchsmenge die Realmenge an Kraftstoffen sinken könnte. Dies stellt ein Investitionshemmnis und wirtschaftliches Risiko dar. Es sollte daher überprüft werden, ob Quotensysteme gebunden an den Endenergieverbrauch zugunsten einer Lösung ersetzt werden, die den **Erhalt von absoluten Kraftstoffmengen** im Markt absichert.
- Die derzeit bestehende Deckelung bei **konventionellen Biokraftstoffen** sollte auf ihre Aktualität und Angemessenheit hin überprüft werden. So darf der Anteil von herkömmlichen Biokraftstoffen und flüssigen Biobrennstoffen sowie von im Verkehr verbrauchten Biomasse-Brennstoffen höchstens einen Prozentpunkt höher sein als ihr Anteil am Endenergieverbrauch im Verkehr im Jahr 2020 in diesem Mitgliedstaat, wobei der Anteil am Endenergieverbrauch im Verkehr in diesem Mitgliedstaat höchstens 7 Prozent betragen darf (Art. 26 Abs. 1 der RED). Hier sollte eine Systematik gefunden werden, die den Fokus auf den Erhalt der gedeckelten absoluten Mengen erneuerbarer Kraftstoffe richtet, sowie den Hochlauf der absoluten Mengen durch eine Anpassung der Unterquote gewährleistet, um diesen Markt nicht Unsicherheiten auszusetzen.

⁴ Beispiel abfallbasierte Bio-KS begrenzt auf 1,7 % der im Verkehrssektor insgesamt verbrauchten Energie; Beispiel Kombinierte Quote RFNBO und fortschrittli. Bio-KS: Anteil von 5,5 % am Endenergieverbrauch im Verkehr.

- Die RED ist Teil eines europäischen Regelungsumfeldes, das enorme Anreize für Investitionen und für die Nutzung erneuerbarer Kraftstoffe setzen kann.
 - In der Überarbeitung der **Pkw-Flottenregulierung** wird fachlich wie politisch die Zulassung neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor diskutiert, die ausschließlich mit RED-konformen Kraftstoffen genutzt werden (VEEF). Die RED sollte einen regulativen Beitrag leisten, dass diese Kraftstoffmengen im Markt verfügbar werden.
 - Die RED-Weiterentwicklung sollte die infrastrukturellen Vorgaben der **AFIR** zur besseren Nutzbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe stützen.
 - Wir halten es für unerlässlich, dass neben der RED auch die Reform der **Energiesteuerrichtlinie** angegangen wird, wodurch erneuerbare Kraftstoffe steuerlich gegenüber fossilen Kraftstoffen bessergestellt würden.
 - Die **Eurovignettenrichtlinie** sollte eine Mautbefreiung auch für solche Lkw vorsehen, die nachweislich ausschließlich mit nicht-fossilen Kraftstoffen genutzt werden.
- Auch im **Wärmemarkt** setzt die RED bereits heute einen relevanten regulatorischen Rahmen für den Hochlauf erneuerbarer Energien. Nach Artikel 23 RED müssen die Mitgliedstaaten den Anteil erneuerbarer Energien im Wärme- und Kältesektor schrittweise erhöhen. Artikel 15a Absatz 1 RED sieht für den Gebäudesektor vor, dass die Mitgliedstaaten für das Jahr 2030 einen nationalen Richtwert für den Anteil erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch im Gebäudesektor festlegen. Dieser Richtwert soll mit der unionsweiten Richtzielvorgabe im Einklang stehen, bis 2030 einen Anteil erneuerbarer Energien von mindestens 49 Prozent am Endenergieverbrauch in Gebäuden in der Union zu erreichen.

Aus Sicht von UNITI sollte diese Systematik über 2030 hinaus technologieoffen weiterentwickelt werden. Die Transformation des Wärmemarktes darf nicht einseitig auf einzelne Erfüllungsoptionen verengt werden. Auch **nachhaltige gasförmige und flüssige erneuerbare Brennstoffe** sollten einen Beitrag zur Zielerreichung leisten können. Dies ist insbesondere dort erforderlich, wo bestehende Gebäude, vorhandene Heizsysteme oder infrastrukturelle Gegebenheiten keine vollständige oder teilweise Umstellung auf strombasierte Lösungen zulassen. Zudem können solche Brennstoffe in Hybridlösungen eingesetzt werden.

Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-300

Dipl.Verw.Wiss. Dominik Hellriegel

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414 - 416

Über UNITI

Der UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. repräsentiert in Deutschland rund 90 Prozent des mittelständischen Energiehandels und bündelt die Kompetenzen bei Kraftstoffen, Brennstoffen sowie Schmierstoffen. Täglich frequentieren über 4,3 Millionen Kunden die ca. 8.650 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 62 Prozent des Straßentankstellenmarktes ausmachen. Mit etwa 3.700 freien Tankstellen sind bei UNITI zudem fast 70 Prozent der freien Tankstellen organisiert. Überdies versorgen die UNITI-Mitglieder etwa 20 Millionen Menschen mit Wärme. Die Verbandsmitglieder decken rund 95 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 95 Prozent die meisten Schmierstoffhersteller und Schmierstoffhändler in Deutschland zum Verband. Die rund 1.000 Mitgliedsfirmen von UNITI erzielen einen jährlichen Gesamtumsatz von etwa 95 Milliarden Euro und beschäftigen rund 100.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

EU-Transparenz-Register-Nr. 248388645583-80

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822