



**Bundesverband
EnergieMittelstand**

Fuels |  Lubes | Energy

Berlin, 3. August 2026

Stellungnahme

**zur Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau
der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)**

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

Stellungnahme von UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. zur Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)

UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e.V. nimmt hiermit die Gelegenheit wahr, im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Überprüfung der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) Stellung zu nehmen.

Einordnung und Betroffenheit

UNITI vertritt die Interessen in Deutschland ansässiger Unternehmen, die gewerblich im Handel und Vertrieb mit Kraftstoffen aller Art, darunter auch Wasserstoff, aber auch Ladestrom tätig sind. Die Vorgaben der AFIR und deren unmittelbare Auswirkung auch auf die nationale Regulierung im Hinblick auf Infrastruktur und Payment sind daher auch für unsere Mitglieder entscheidend.

Grundsätzlich begrüßen wir das Bestreben der EU, mit der AFIR ein EU-weit interoperables Netz zu schaffen und nationale Insellösungen zu verhindern. UNITI unterstützt auch die Zielrichtung der AFIR, den Aufbau einer leistungsfähigen, interoperablen und nutzerfreundlichen Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Europa weiter voranzubringen.

Die Revision sollte jedoch aus Sicht des EnergieMittelstands nicht primär als Instrument für zusätzliche Ausbaupflichten verstanden werden, sondern als Chance, den bestehenden Ordnungsrahmen praxisnäher, wettbewerblicher und investitionssicherer auszugestalten. Für die Mitgliedsunternehmen von UNITI stehen dabei **wirtschaftliche Tragfähigkeit, technologische Offenheit, planbare Übergangsfristen und faire und gleiche Marktbedingungen** im Vordergrund. Viele mittelständische Betreiber investieren an Tankstellen, Autohöfen, Logistikstandorten, Handelsstandorten und in ländlichen Räumen in neue Ladeinfrastruktur und Wasserstoffbetankungsangebote. Diese Standorte können einen wesentlichen Beitrag zum Markthochlauf leisten, wenn Regulierung nicht nur große Ladeparks und geschlossene Plattformmodelle begünstigt, sondern auch dezentrale, mittelständische Geschäftsmodelle ermöglicht.

Die folgenden Kernpunkte fassen zusammen, wie die AFIR aus UNITI-Sicht weiterentwickelt werden sollte:

1. AFIR beibehalten, aber wettbewerblich schärfen

Die AFIR bleibt die zentrale europäische Grundlage für den weiteren Infrastrukturaufbau. Ihre Revision sollte die vorhandenen Vorgaben stärker auf Marktöffnung, Nutzerfreundlichkeit und faire Wettbewerbsbedingungen ausrichten. Für mittelständische Anbieter ist entscheidend, dass regulatorische Anforderungen nicht zu Markteintrittsbarrieren werden, sondern Investitionen auch außerhalb großer integrierter Plattformen ermöglichen.

2. Level Playing Field zwischen Ad-hoc, eMSP, B2C, B2B und Flottenkunden

Der Lademarkt darf nicht durch geschlossene CPO-, eMSP-, OEM- oder Roaming-Ökosysteme verengt werden. Ad-hoc-Kunden, Vertragskunden, Flotten, Tankkartenanbieter und unabhängige Mobilitätsdienstleister benötigen diskriminierungsfreien Zugang zu Ladeinfrastruktur, Daten und Bezahlmöglichkeiten. Gerade UNITI-Mitglieder mit gewachsener Kompetenz in Flotten-, Tankkarten- und Standortgeschäft brauchen eine faire Anschlussfähigkeit an die neue Ladeökonomie.

3. Europäische Markttransparenzstelle für Ladestrompreise schaffen

Preistransparenz ist Voraussetzung für Wettbewerb. Ad-hoc-Ladepreise, Verfügbarkeit, Ladeleistung und Bezahlmöglichkeiten sollten in Echtzeit maschinenlesbar über nationale Zugangspunkte und perspektivisch einen europäischen Zugangspunkt verfügbar sein. Nur so können Verbraucher, Vergleichsdienste, Navigationssysteme, Fuhrparkmanager und mittelständische Anbieter Preise wirklich vergleichen und wirtschaftliche Entscheidungen treffen.

4. „Fair, angemessen, transparent und nichtdiskriminierend“ konkretisieren

Die AFIR sollte klarer bestimmen, welche Preis- und Zugangsbedingungen als angemessen gelten. Die derzeit großen Spreizungen zwischen Ad-hoc-Laden, MSP-Roaming, B2C- und B2B-Angeboten müssen nachvollziehbar und sachlich begründet sein. UNITI spricht sich für wirksames Monitoring, nachvollziehbare Kriterien und kartellrechtliche Kontrolle, wenn Marktmacht zu Lasten von Nutzern oder Wettbewerbern eingesetzt wird.

5. Zahlungspflichten praktikabel und technologieoffen gestalten

Kartenzahlung an Schnellladepunkten erhöhen die Akzeptanz und Nutzerfreundlichkeit und sollte unterstützt werden. Eine verpflichtende Hardware-Terminalausstattung an jedem kleineren Ladepunkt mit geringer Ladeleistung wäre jedoch unverhältnismäßig, insbesondere für kleinere Betreiber und Bestandsinfrastruktur. Sichere digitale Alternativen wie dynamisches QR, NFC, zentrale Terminals oder andere nutzerfreundliche Verfahren sollten zulässig bleiben, sofern sie diskriminierungsfrei und einfach nutzbar sind.

6. Keine Überbürokratisierung der Betreiber

Berichts-, Nachweis- und Zertifizierungspflichten sollten risikobasiert, harmonisiert und mittelstandstauglich ausgestaltet werden. Kleine und mittelständische Betreiber benötigen planbare Umsetzungsfristen, klare Anforderungen und praktikable Nachweiswege. Zusätzliche Pflichten müssen in einem angemessenen Verhältnis zu Investitionskosten, Terminalverfügbarkeit, Barrierefreiheitsanforderungen, Softwareintegration und tatsächlichem Nutzen für die Nutzer stehen.

7. HDV-Infrastruktur realitätsnah planen

Für schwere Nutzfahrzeuge reicht eine rein kilometerbasierte Zielsystematik nicht aus. Maßgeblich sind MCS-Fähigkeit (Megawatt Charging System), Anschlussleistung, Lkw-taugliche Zufahrten und Rangierflächen, Übernachtladen, Logistik-Hubs, Autohöfe, Depotnähe und Betriebsabläufe der Fuhrparks. UNITI-Mitglieder können hier wichtige Standortpartner sein. Ziele sollten deshalb nachfrage-, korridor- und standortbezogen entwickelt werden und Investitionen dort ermöglichen, wo sie wirtschaftlich tragfähig genutzt werden können.

8. Wasserstoff und alternative Kraftstoffe technologieoffen absichern

Wasserstoff bleibt für bestimmte Schwerlast-, Langstrecken- und Spezialanwendungen relevant. Vorgaben für H2-Tankstellen sollten jedoch nicht pauschal ausgeweitet werden, sondern an realen Markthochlauf, Fahrzeugverfügbarkeit, Korridorbedarf, stündliche Betankungskapazität und Wirtschaftlichkeit gekoppelt sein. Aus Sicht vieler Verbandsmitglieder sind überzogene Ausbaupflichten ohne belastbare Nachfrage weder praktikabel noch investitionssicher.

9. Ausschreibungen und Konzessionen wettbewerblich gestalten

Öffentliche Flächen, Autobahnstandorte, kommunale Ladeinfrastruktur und Förderkulissen dürfen keine lokalen Monopole verfestigen. Konzessionen sollten transparent, diskriminierungsfrei, zeitlich begrenzt und mittelstandsoffen vergeben werden. Standortbetreiber, Tankstellenunternehmen und regionale Energieanbieter müssen realistische Chancen erhalten, Ladeinfrastruktur aufzubauen oder als Kooperationspartner eingebunden zu werden.

10. Datenzugang als Grundlage neuer Geschäftsmodelle sichern

Offene, aktuelle und maschinenlesbare Daten sind Wettbewerbsinfrastruktur. Standort, Status, Preis, Ladeleistung, Bezahlmöglichkeiten, Barrierefreiheit, Belegungszustand und technische Betriebsfähigkeit sollten zuverlässig verfügbar sein. Marktrelevante Daten nach Artikel 18 sollten daher nicht abgebaut, sondern qualitativ verbessert werden. Sensible private Depotdaten sollten hingegen nur aggregiert und anonymisiert erhoben werden.

Zusammenfassung

Die AFIR-Revision sollte den Ausbau alternativer Kraftstoffinfrastruktur mit fairer Marktordnung verbinden. Für UNITI und seine Mitgliedsunternehmen geht es nicht um weniger Ambition, sondern um **praxistaugliche, wirtschaftlich erfüllbare und technologisch offene Regeln**. Der Mittelstand kann Lade- und H2-Betankungsinfrastruktur standortnah und kundennah voranbringen, wenn Regulierung Investitionen nicht durch Überkomplexität, starre Ausbauquoten oder geschlossene Plattformstrukturen erschwert. Eine erfolgreiche AFIR muss deshalb **Verbrauchertransparenz, offene Daten, faire Preise, praktikable Zahlungslösungen und mittelstandsoffene Standortmodelle gleichermaßen sichern**.

Kontakt

RA Elmar Kühn

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: kuehn@uniti.de

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

Dominik Hellriegel (Dipl.Verw.Wiss.)

Leiter Politik

E-Mail: hellriegel@uniti.de

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

Benjamin Buchwald

Referent der Geschäftsführung

E-Mail: buchwald@uniti.de

Tel.: +49 (0)30/755 414-355

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 5,3 Millionen Kunden die ca. 10.560 Straßentankstellen der UNITI-Mitgliedsunternehmen, welche ca. 75 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 105 Milliarden Euro und beschäftigen ca. 120.000 Arbeitnehmer in Deutschland.

Lobbyregister-Nr. im Lobbyregister beim Deutschen Bundestag: R002822

EU-Transparenz-Register-Nr.: 248388645583-80