



**Bundesverband  
EnergieMittelstand**

Kraftstoffe | Brennstoffe | Schmierstoffe

Berlin, 04.09.2025

# Stellungnahme

**zum EU-Vorhaben eines Investitionsplans für nachhaltigen Verkehr  
(Sustainable Transport Investment Plan, STIP)**

## **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) 755 414-559

info@uniti.de  
www.uniti.de

**Büro Brüssel**  
Rue de Crayer 7 · 1000 Bruxelles  
T: + 32 (2) 70 989 18

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir Stellung zu den Plänen der EU-Kommission, einen Investitionsplan für nachhaltigen Verkehr (Sustainable Transport Investment Plan, STIP) aufzulegen.

- 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.
- Wir begrüßen, dass die EU einen Dialog mit dem Ziel der Schaffung passender Rahmenbedingungen für einen Investitions- und damit Markthochlauf für erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels gestartet hat. Da die EU mit Hilfe des STIP ein Plan für Unterstützungsmaßnahmen und eine Fördersystematik schaffen möchte, sollte dieser als wirksame Grundlage zur weiteren Ausgestaltung von Maßnahmen entwickelt werden.
- Trotz von der Politik vielfach geäußerter und in Strategien festgehaltener Anwendungsziele von grünem Wasserstoff und Wasserstoffderivaten wie E-Fuels im Energie-, Transport-, Gebäude- und Industriesektor werden derzeit **nur wenige Anlagen zur Herstellung gebaut**. Es werden sogar Projekte abgesagt oder zumindest auf unbestimmte Zeit verschoben und dies trotz nationaler Förderprogramme wie H2Global in Deutschland.
- Gerade neue Anlagen zur Produktion von PtX-Folgeprodukten wie Kraftstoffe oder zur Nutzung von Biomasse bedeuten intensive **CapEx-Ausgaben**. Es scheint jedoch, dass das Risiko für solche kapitalintensiven Investitionen im derzeitigen regulatorischen wie politischen Umfeld zu hoch ist. Daher sind für die Markthochlaufphase flankierende De-risking Maßnahmen erforderlich. Ohne De-risking Maßnahmen, die Preis- und absetzbare Mengenrisiken abfedern, wird es keinen Investitions- und damit Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe wie E-Fuels geben können. Es ist zu begrüßen, dass sich diese Erkenntnis auch auf EU-Ebene durchgesetzt hat. Wirksamer und effektiver Klimaschutz lässt sich nicht einfach staatlich verordnen, sondern muss ein Business Case für Investoren und Unternehmen sein. Davon profitieren letztendlich auch Abnehmer von erneuerbaren Kraftstoffen.

- Zur Risikoabsenkung und Attraktivierung eines nicht-fossilen Kraftstoffmarktes gehören aus unserer Sicht bestimmte **regulative Rahmenbedingungen**, die schnellstmöglich geändert werden sollten. Ziel sollte sein, investitionsabschreckende Signale eines zukünftig schrumpfenden Kraftstoffmarktes durch die den Ausschluss des Straßenverkehrs zu beenden und stattdessen eine stabile Nachfrage nach grünen Kraftstoffen zu sichern. Dies ist Grundlage dafür, dass Kostenvorteile wie Skalierungseffekte von Produktionsanlagen deutlich stärker wirken können<sup>1</sup>, statt den zukünftig grünen Kraftstoffmarkt künstlich kleinzuhalten.

Zur Schaffung eines nachfragestabilen Kraftstoffmarktes aus biogenen und strombasierten Kraftstoffen sollte die EU folgende regulativen Bedingungen ändern und als verlässliche Rahmenbedingungen etablieren:

- Die **Erneuerbare-Energien-Richtlinie** (RED III) sieht derzeit keine ambitionierten Quoten für erneuerbare Kraftstoffe im gesamten Verkehr bis 2030 vor<sup>2</sup>, sondern die Kraftstoffregulierung wird maßgeblich durch Mengenquoten (Verordnungen ReFuelEU Aviation und FuelEU Maritime) und Multiplikatoren für die Verkehrsbereiche Flug- und Schiffsverkehr dominiert und damit die Kraftstoffnutzung staatlich gelenkt. Zudem fehlt es an einem europäischen Regulierungsrahmen für Kraftstoffe über das Jahr 2030 hinaus.
- Die **Delegierten Rechtsakte der RED II** bezüglich erneuerbarer Strombezugskriterien, anrechenbarer Kohlenstoffquellen und für kohlenstoffarmen Wasserstoff sind zu restriktiv und damit investitionshemmend. Es braucht hier mehr Flexibilität, auch bei den einsetzbaren Rohstoffen im Bereich biogener Kraftstoffe.
- Die derzeitige Ausgestaltung der Verordnungen zur **CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung** für die Zulassung neuer Fahrzeuge wie Pkw, Lkw, Busse... etc. sorgt dafür, dass absehbar der Straßenverkehr als größter Abnehmermarkt für Kraftstoffe und als Verkehrsbereich mit der größten Zahlungsbereitschaft wegfallen wird, was ein deutliches Investitionshemmnis darstellt. Vielmehr sollte der Einsatz erneuerbarer

---

<sup>1</sup> Siehe Kostenpotenzialentwicklung von E-Fuels in Studie von Frontier Economics (2024, Update 2025): „Szenarien für Markthochlauf von E-Fuels im Straßenverkehr“ auf [Deutsch](#) und [Englisch](#).

<sup>2</sup> Kombinierte Quote von 5,5 % fortschrittlicher Biokraftstoffe und Erneuerbarer Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs (RFNBOs) am Endenergieverbrauch im Verkehr, mit einem RFNBO-Mindestanteil von 1 % in 2030.

Kraftstoffe auf die CO<sub>2</sub>-Minderungsziele der Neuwagenflotten beispielsweise per Crediting-System anrechenbar sein. Dies würde zusätzliche Mengenbedarfe an Kraftstoffen (durch Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor) neben der Erfüllung der RED-Mengenquoten auslösen und die Kraftstoffnachfrage stabil halten.

- Der ETS II als Emissionshandelssystem ist als Instrument nicht ausreichend, da er nur auf fossile Kraftstoffe eine Kostenwirkung entfalten wird. Ein Anreiz zur Nutzung nicht-fossiler Kraftstoffe sollte durch eine geringere EU-weite **Energiebesteuerung** gegenüber fossilen Kraftstoffen gegeben werden.
- Die in der Politik verbreitete Annahme, wonach eine Vollelektrifizierung des Straßenverkehrs technisch möglich wäre, ist mit hohen Risiken behaftet: Beispielsweise neue einseitige Rohstoffabhängigkeiten vor allem vom autokratischen China, der Gefahr einer Grünstromunterversorgung des Verkehrs, hohen Kosten durch den Aufbau einer neuen EU-weiten öffentlichen Ladeinfrastruktur auch für den Schwerlastverkehr sowie bislang ungeklärten technischen Herausforderungen, welche die Alltagstauglichkeit als auch die Grundfunktionalität des europäischen Gütertransportsystems auf der Straße gefährden könnten.
- Wir plädieren dafür, dass im STIP die Produktion von Kraftstoffen wie E-Fuels nicht auf die EU beschränkt wird, sondern **globale Produktionspotentiale** an lukrativen Gesteigungsstandorten für Grünstrom einbezogen werden. Die Herstellung mit Hilfe europäischer PtX-Technologie und der **Import** strombasierter synthetischer Rohöle (Syncrude) oder von E-Methanol sowie anwendungsfertiger Kraftstoffe wie E-Benzin oder E-Diesel sollten als Teil sowohl eines politisch-rechtlichen Rahmens auf Grundlage einer Kraftstoff-Importstrategie als auch einer europäischen Förderstrategie berücksichtigt werden. Der Ausbau und die Intensivierung von Energiepartnerschaften sollten Grundlagen dieser Importe sein.
- In dem von der EU geführten Dialog sollte ergebnisoffen über **verschiedene De-risking Maßnahmen** wie beispielsweise CfDs – Contracts for Difference, Exportkreditgarantien, Commodity Swaps und „Grandfathering Clauses“ sowie Maßnahmen zum Auffangen des „First-Mover-Disadvantage“ von Erstanlagen beraten werden. Ziel sollte sein, dass Investitionen in grüne Kraftstoffprojekte über einen mehrjährigen Investitionszeitraum geschützt werden.

Es sollten die in Deutschland gemachten Erfahrungen hinsichtlich der Vorteile und Schwachstellen des Förderprogramms **H2Global** zum Import von Wasserstoff und -derivaten als Grundlage herangezogen werden, ein solches Förderinstrument auf EU-Ebene einzuführen. Mit so einem Doppelauktionsmodell, das Preisgarantien zur Risikosenkung ermöglicht, kann die noch bestehende Preisdifferenz zwischen konventionellen Kraftstoffen und erneuerbaren Kraftstoffen überbrückt werden.

Für Fragen stehen wir gern zur Verfügung.

## Kontakt

**RA Elmar Kühn**

Hauptgeschäftsführer

E-Mail: [kuehn@uniti.de](mailto:kuehn@uniti.de)

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

**Dominik Hellriegel**

Leiter Politik

E-Mail: [hellriegel@uniti.de](mailto: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. 8.600 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 80 Prozent des Gesamtmarktes für flüssige und feste Brennstoffe ab. Ebenso zählen mit einem Marktanteil von über 50 Prozent die meisten unabhängigen mittelständischen 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**