



## Forderungspapier zum deutschen Energieeffizienzgesetz (EnEFG) und zur EU-Richtlinie zur Energieeffizienz (EED)

---

Das Energieeffizienzgesetz (EnEFG) vom 13. November 2023 verpflichtet deutsche Unternehmen ab einem jährlichen Energieverbrauch von 2,5 GWh zur Erstellung und Veröffentlichung von Umsetzungsplänen zur Einsparung von Energie, die von einem unabhängigen Dritten überprüft und bestätigt werden müssen (§ 9 EnEFG). Ab einem jährlichen Energieverbrauch von 7,5 GWh ist sogar die Einführung und das regelmäßige Betreiben eines Energie- oder Umweltmanagementsystems angeordnet (§ 8 EnEFG). Beide Pflichten erzeugen in den Unternehmen der Berufsverbände BGL und BLU einen unzumutbaren Mehraufwand an Bürokratie und hohe zusätzliche Kosten, denen kein erkennbarer Mehrwert gegenübersteht. Positive Auswirkungen auf die Energieeffizienz sind durch die Pflichten nicht zu erkennen.

### Problemstellung

#### Energieeinsparung bei Transport- / Lohnunternehmen betriebswirtschaftlicher Selbstzweck

Ziel des EnEFG und der ihm zugrundeliegenden EU-Richtlinie zur Energieeffizienz (EED) ist es, den Verbrauch an Primär- und Endenergie auf EU-Ebene bis 2030 um 11,7% gegenüber den Prognosen aus dem Jahr 2020 zu senken. Zur Erreichung dieses Ziels ist hingegen im Güterkraftverkehrsgewerbe wie auch in den Lohnunternehmen eine gesonderte gesetzliche Vorgabe in Gestalt der gegenständlichen Regelungen nicht erforderlich und daher nicht verhältnismäßig.

Die Energiekosten, insbesondere für Kraftstoffe zum Betrieb von Fahrzeugen, sind in unseren Mitgliedsbetrieben von großer Bedeutung für das Betriebsergebnis. Die Kraftstoffkosten entsprechen in der Kostenstruktur von Transport- und Lohnunternehmen bis zu einem Drittel der Betriebskosten. **Bei niedrigen Gewinnmargen ist der sparsame Umgang mit Energie also betriebswirtschaftlicher Selbstzweck und stellt eine wichtige Stellschraube in der wettbewerbsrelevanten Kostenstruktur der Unternehmen dar.**

Die Pflichten gemäß EnEFG/EED bewirken hinsichtlich der als Kraftstoffe eingesetzten Energieträger damit keine betriebswirtschaftlich umsetzbaren Verbesserungen der Energiebilanz. Stattdessen führen sie allein zu einem erheblichen Mehraufwand an Bürokratie und Kosten und damit letztlich zu einer vermeidbaren Mehrbelastung.

#### Nationale Grenzwerte strenger als EU-rechtlich vorgegeben

Die Grenzwerte zur Einführung von Energiemanagementsystemen und Energieaudits werden durch Artikel 11 EED bestimmt. Im nationalen EnEFG sind die Grenzwerte ohne erkennbaren Grund niedriger:

- **Statt 23,61 GWh (Artikel 11 EED; hinterlegt als 85 TJ): 7,5 GWh (§ 8 EnEFG) für Energie- oder Umweltmanagementsysteme und**
- **Statt 2,78 GWh (Artikel 11 EED; hinterlegt als 10 TJ): 2,5 GWh (§ 9 EnEFG) für Energieaudits.**



Damit sind in Deutschland weit mehr - vor allem kleine und mittelständische - Unternehmen betroffen als EU-rechtlich gefordert. Dies stellt für diese Unternehmen eine erhebliche und nicht nachvollziehbare Benachteiligung im europäischen Wettbewerb dar.

### **Betroffenheit bereits ab 5 Arbeitsplätzen gegeben**

Ein wirtschaftlicher Betrieb von Lkw, Schleppern sowie selbstfahrenden Arbeitsmaschinen für Ernte, Düngung und Pflanzenschutz ist nur bei einer hohen Jahresauslastung möglich. Für jeden dieser Arbeitsplätze werden jährlich zwischen 20.000 und 50.000 Litern Diesel benötigt. Da 2,5 GWh etwa einer jährlichen Dieselmenge von 250.000 Litern entsprechen, ist eine Betroffenheit durch das EnEFG in Transportunternehmen wie auch Lohnunternehmen bereits ab einer Größenordnung von ca. 5 - 10 Arbeitsplätzen gegeben. Dies ist völlig unverhältnismäßig und potentiell sogar existenzgefährdend, da der bürokratische Aufwand gerade von kleinen Unternehmen schlicht nicht geleistet werden kann und eine Weitergabe der daraus resultierenden Kosten ebenfalls nicht möglich ist.

### **Lösung**

BGL und BLU regen daher an:

### **EnEFG und EED ersatzlos streichen / hilfsweise grundlegend überarbeiten**

Das EnEFG und die EED sind - wie dargestellt – zur Steigerung der Energieeffizienz im Straßengüterverkehr und in den Lohnunternehmen ungeeignet. Sie sollten daher ersatzlos gestrichen werden.

Zumindest bedürfen beide Regelungen der dringenden Überarbeitung. Hierzu sind folgende Punkte zu korrigieren:

- **Kraftstoffe in Betriebsflotten sollten bei der betrieblichen Energieeffizienzbilanzierung nicht berücksichtigt werden (gilt für EED und EnEFG).**
- **Ausnahmen für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU-Faktor) sollten geschaffen werden (gilt für EED und EnEFG).**
- **Die Zertifizierungspflicht durch externe Zertifizierer sollte als unangemessener, exorbitanter Kostentreiber entfallen (gilt für EED und EnEFG).**
- **Die nationalen Grenzwerte sollten auf das europäische Maß angehoben werden (gilt nur für das EnEFG).**

*Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.*

*Bundesverband Lohnunternehmen (BLU) e.V.*

*Frankfurt am Main und Wunstorf, den 19. Juni 2025*