Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz,
Naturschutz und nukleare Sicherheit
Postfach 12 06 29
53048 Bonn

Verband
Deutscher
Reeder

ANSCHRIFT
Burchardstr. 24
D-20095 Hamburg

TELEFON
+49.40.35097-0

WWW
reederverband.de

Hamburg,
22.10.2025

Sk

# Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime)

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf der Bundesregierung über den Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime, nachfolgend auch als FuelEU-VO bezeichnet).

Als Spitzenverband der deutschen Seeschifffahrt vertritt der Verband Deutscher Reeder (VDR) rund 200 Mitgliedsunternehmen aus allen Bereichen der Seeverkehrswirtschaft. Mit der siebtgrößten Handelsflotte und einer der größten Containerschiffsflotten der Welt bildet die deutsche Seeschifffahrt das Rückgrat der Exportnation Deutschland – rund 62 Prozent der Ausfuhren und 60 Prozent der Einfuhren werden über den Seeweg abgewickelt. Die Branche übernimmt damit eine zentrale Rolle im globalen Handel und bei der sicheren Versorgung unseres Landes.

Im Bewusstsein dieser Verantwortung leistet die Schifffahrt seit Jahren einen aktiven Beitrag zum globalen Klimaschutz. Mit der Ausweitung des europäischen Emissionshandels auf die Schifffahrt sowie der Einführung der FuelEU Maritime Verordnung und mit der Entscheidung des Umweltausschusses (MEPC) der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation (IMO), mit dem gebilligten Netto-Null-Rahmenwerk ein globales System zur Reduktion von Treibhausgasemissionen einzuführen, nimmt der Schifffahrtssektor eine Vorreiterrolle beim Klimaschutz ein.

## Zeitpunkt

Mit der jüngsten Entscheidung des Umweltausschusses der IMO, die Annahme des Netto-Null-Rahmenwerks (NZF) um ein Jahr zu vertagen, ändert sich nichts an dieser Vorreiterrolle. Vielmehr war es die Industrie, die sich bis zuletzt geschlossenen zur Annahme des NZF ausgesprochen hatte, während es am Ende die IMO-Mitgliedsstaaten selbst waren, die sich nicht nur nicht einigen konnten, sondern letztlich auch die Vertagung beantragten und beschlossen. Ein klares Signal der EU, die regionalen Maßnahmen (EU ETS und FuelEU) zugunsten eines wirksamen, globalen Instruments unter dem Dach der IMO zurückzustellen, hätte unter Umständen zu einem anderen Verlauf der Verhandlungen führen können, blieb aber aus.

Wohlwissend, dass die europäischen Systeme EU ETS und FuelEU Maritime derzeit in Kraft sind und die Prozesse der erforderlichen nationalen Umsetzung und Durchführung zunächst entsprechend abgeschlossen werden müssen, sei dennoch dringend anzumerken, dass der Zeitpunkt für die Veröffentlichung des vorliegenden Referentenentwurfs zur Durchführung der FuelEU-Verordnung (die bereits am 13. September 2023 erlassen wurde) sehr unglücklich gewählt ist – aufgrund der zeitlichen Überschneidung mit den entscheidenden Verhandlungen bei der IMO zum globalen Klimaschutzregelwerk für die Schifffahrt.

## Evaluierung

Im Erwägungsgrund (69) der FuelEU-VO ist in diesem Zusammenhang festgelegt:

*„Zur Erleichterung der Ausarbeitung internationaler Regeln innerhalb der IMO sollte die Kommission der IMO und anderen einschlägigen internationalen Organisationen relevante*

*Informationen über die Durchführung dieser Verordnung übermitteln, und bei der IMO sollten entsprechende Stellungnahmen abgegeben werden, sodass die Union ihre Bemühungen um die Förderung ehrgeiziger Dekarbonisierungsziele für den Seeverkehr auf internationaler Ebene fortsetzt. Wird in Fragen, die für diese Verordnung von Belang sind, eine Einigung über ein globales Vorgehen erzielt, so sollte die Kommission diese Verordnung überprüfen und gegebenenfalls an die internationalen Vorschriften anpassen."*

Darüber hinaus ist in Artikel 30 Folgendes spezifiziert:

*„Falls die IMO eine globale Kraftstoffnorm für Treibhausgase oder globale Grenzwerte für die Treibhausgasintensität der an Bord von Schiffen verbrauchten Energie annimmt, legt die Kommission dem Europäischen Parlament und dem Rat unverzüglich einen Bericht vor. In dem Bericht prüft die Kommission diese globale Maßnahme im Hinblick auf ihr Ambitionsniveau angesichts der Ziele im Rahmen des Übereinkommens von Paris und ihre Umweltintegrität insgesamt. Ferner prüft sie alle Fragen im Zusammenhang mit der möglichen Ausformulierung oder Angleichung der vorliegenden Verordnung an diese globale Maßnahme, einschließlich der Notwendigkeit, eine doppelte Regulierung von Treibhausgasemissionen aus dem Seeverkehr auf Unionsebene und auf internationaler Ebene zu vermeiden."*

Ein weltweit einheitlicher Regulierungsrahmen ist essenziell, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden und die maritime Energiewende effektiv umzusetzen. Der für Oktober 2026 erwarteten Annahme des IMO-Rahmenwerks durch eine weitere außerordentliche MEPC-Sitzung kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu. Umso wichtiger ist es, dass bestehende regionale Maßnahmen – wie FuelEU Maritime (und der EU-Emissionshandel) – in diesen globalen Kontext eingebettet und entsprechend angepasst werden.

Eine Referenz zu der Überprüfungsklausel der FuelEU-VO und die Hervorhebung der zentralen Bedeutung fehlt im Gesetzesentwurf und sollte ergänzt werden (lediglich im Begründungsteil wird auf die Evaluierung auf EU-Ebene hingewiesen).

Da im vorliegenden Referentenentwurf derzeit auch noch eine Opt-in-Option für die Nutzung von Landstrom nach Artikel 6 der FuelEU-VO enthalten ist und dementsprechend die Inhalte des Durchführungsgesetzes über die Inhalte der FuelEU-VO hinausgehen, erscheint der Verzicht auf eine Evaluierungsklausel im Durchführungsgesetz und die entsprechende Begründung für dieses Gesetz inkorrekt.

## Landstrom (Häfen)

Im Gesetzesentwurf wird eine Pflicht zur Landstromnutzung ab 2030 auch in Häfen vorgeschrieben, die nicht den Anforderungen des Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 unterliegen (Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes). Diese Maßnahme ist laut FuelEU-Verordnung möglich (nach Konsultation der einschlägigen Interessenträger), aber freiwillig (Opt-in-Option). Der Vorschlag im nationalen Referentenentwurf übersteigt somit die Mindestvorgaben der EU-Verordnung.

Aus dem vorliegenden Text ist nicht eindeutig nachvollziehbar, ob gemeint ist, dass ein Schiff im Hafen (der nicht ohnehin unter Art. 9 fällt) zur Nutzung von Landstrom nur dann schon ab 2030 verpflichtet ist, wenn das Schiff über einen Landstromanschluss verfügt und der Liegeplatz am Kai über einen Landstromanschluss verfügt, oder ob vielmehr gemeint ist, dass sowohl Schiff als auch Hafen verpflichtet werden, Landstromanschlüsse nachzurüsten. Sollte Letzteres der Fall sein, so ist der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft nicht gering, sondern enorm. Dieser Absatz sollte klarer formuliert werden, sofern er im Gesetz verbleibt.

EU-Vorgaben sind im internationalen Vergleich in aller Regel sehr ambitioniert, auch – oder

insbesondere – wenn es sich um Klimaschutzgesetze handelt. International agierende Unternehmen, die in der EU ansässig sind, wie deutsche Schifffahrtsunternehmen, sind bereits dadurch Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt und sollten infolgedessen nicht noch weitere Wettbewerbsnachteile durch zusätzliche Vorgaben auf nationaler Ebene erfahren. Wir empfehlen dementsprechend auf die vollständige Streichung dieser Opt-In-Option.

Landstrom (Ankerplatz)

Wohlwissend, dass in Artikel 6, Absatz 11, der FuelEU-VO Landstromverpflichtungen am Ankerplatz als Opt-In-Option erwähnt sind, erscheint eine technische Umsetzbarkeit aus unserer Sicht nicht nur sehr theoretisch, sondern vollständig ausgeschlossen. Wir empfehlen dringend diesen Absatz zu streichen und die Kosten für entsprechende Machbarkeitsstudien einzusparen.

Darüber hinaus gilt auch hier: EU-Vorgaben sind im internationalen Vergleich in aller Regel sehr ambitioniert, auch – oder insbesondere – wenn es sich um Klimaschutzgesetze handelt. International agierende Unternehmen, die in der EU ansässig sind, wie deutsche Schifffahrtsunternehmen, sind bereits dadurch Wettbewerbsnachteilen ausgesetzt und sollten infolgedessen nicht noch weitere Wettbewerbsnachteile durch zusätzliche Vorgaben auf nationaler Ebene erfahren.

Ordnungswidrigkeiten

Ein Schifffahrtsunternehmen muss sich darauf verlassen können, dass bspw. nach der Überprüfung der FuelEU-Berechnungen durch die Prüfstelle keine erneute Überprüfung durch das Schifffahrtsunternehmen selbst erforderlich ist. Ordnungswidrigkeiten und deren Ahndung (für fehlerhafte Berechnungen bspw.) sollte demensprechend nicht auf Schifffahrtsunternehmen beschränkt sein, sondern alle Akteure – auch die Prüfstellen – mitberücksichtigen. Dies ist im Gesetzesentwurf nicht erkennbar.

Erfüllungsaufwand

Wir gehen davon aus, dass mit Erfüllungsaufwand Folgendes gemeint ist: Der Aufwand, der durch das Durchführungsgesetz selbst entsteht – zusätzlich zu dem Aufwand, der bereits ohnehin durch die FuelEU-Verordnung selbst entsteht.

Sollte unser Verständnis inkorrekt sein und der Gesamtaufwand (FuelEU-Verordnung zuzüglich Durchführungsgesetz) gemeint sein, dann möchten wir darauf hinweisen, dass der Aufwand enorm ist und nicht gering, wie derzeit im RefE beschrieben.

Bitte beachten Sie dazu auch die Hinweise zum Landstrom-Opt-In.

Mittelverwendung

Wie in Artikel 23, Absatz 11, der FuelEU-VO festgeschrieben, sind die Einnahmen aus FuelEU-Strafzahlungen dem Seeverkehrssektor zurückzuführen mit dem Ziel der Emissionsreduktionen. Ein entsprechender Absatz sollte im Gesetzesentwurf ergänzt werden, indem die zwingend erforderliche Zweckbindung (Dekarbonisierung, Seeverkehrssektor) festgeschrieben wird. Als Beispiel für erfolgreiche Förderprogramme sei die NaMKü (Nachhaltige Modernisierung von Küstenschiffen) genannt.

Zuständigkeiten

Wir begrüßen die klare Benennung der zuständigen Behörden/Stellen. Erfahrungen aus der

Praxis mit der Umsetzung der MRV-Seeverkehrsverordnung sowie dem TEHG-Europarechtsanpassungsgesetz 2024 haben allerdings gezeigt, dass weitere Schritte notwendig sind, um einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. Dies kann unter anderem die frühzeitige Bereitstellung von FAQs, Servicetelefonnummern und E-Mailadressen der zuständigen Abteilungen sein.

Für Rückfragen, weiterführenden Austausch oder die fachliche Einbringung unserer Expertise in relevanten Gremien stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Verband Deutscher Reeder