

Berlin, 20. Oktober 2025

BDEW Bundesverband  
der Energie- und  
Wasserwirtschaft e.V.  
Reinhardtstraße 32  
10117 Berlin  
[www.bdeu.de](http://www.bdeu.de)

## Stellungnahme

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

Referentenentwurf des BMUKN vom 29. September 2025

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten mehr als 2.000 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 95 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

Der BDEW ist im Lobbyregister für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung sowie im europäischen Transparenzregister für die Interessenvertretung gegenüber den EU-Institutionen eingetragen. Bei der Interessenvertretung legt er neben dem anerkannten Verhaltenskodex nach § 5 Absatz 3 Satz 1 LobbyRG, dem Verhaltenskodex nach dem Register der Interessenvertreter (europa.eu) auch zusätzlich die BDEW-interne Compliance Richtlinie im Sinne einer professionellen und transparenten Tätigkeit zugrunde. Registereintrag national: R000888. Registereintrag europäisch: 20457441380-38

## 1 Vorbemerkung

Der BDEW begrüßt den „Entwurf eines Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime)“. Positiv hervorheben möchten wir, dass der Entwurf auf umfangreiche Ergänzungen der EU-Verordnung verzichtet und in der Gesetzesbegründung den Erfüllungsaufwand der Wirtschaft sehr detailliert in tabellarischer Form darstellt.

## 2 Im Einzelnen

### › Zu § 1 - Anwendungsbereich

Die Überschrift von § 1 sollte in „Zweck des Gesetzes“ geändert werden.

Darüber hinaus sollte ein „§ 2 Anwendungsbereich“ ergänzt werden, in dem auf den Anwendungsbereich des Art. 2 (1) und (7) der Verordnung (EU) 2023/1805 abgestellt wird.

In der Gesetzesbegründung sollte zudem ergänzend klargelegt werden, dass von den Ausnahmetatbeständen nach Art. 2 (3) bis (6) der Verordnung (EU) 2023/1805 für Deutschland kein Gebrauch gemacht wird.

### › Zu § 4 Abs. 1 – FuelEU-Strafzahlungen

§4 Abs 1 des Gesetzentwurfs: „(1) Das Umweltbundesamt setzt eine Zahlungspflicht fest für jedes Schiff eines Schifffahrtsunternehmens,

1. das ein Konformitätsdefizit in Bezug auf die Treibhausgasintensität gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2023/1805 und **gegebenenfalls** in Bezug auf das RFNBO-Teilziel gemäß Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2023/1805 aufweist,“

Hier wäre aus Sicht des BDEW eine Klarstellung wünschenswert, worauf sich „gegebenenfalls“ bezieht. Geht es nur um die Eventualität, dass eine verpflichtende RFNBO-Teilquote „automatisch“ gilt (nach Art. 5 Abs. 3), sofern im Berichtszeitraum 2031 das RFNBO-Ziel von 1 % nicht erreicht wird? Oder impliziert „gegebenenfalls“ hier eine Option für das Umweltbundesamt, über Strafzahlungen für die Verfehlung des RFNBO-Teilziels nach Art. 5 Abs. 3 (sofern es wirksam wird), zu entscheiden?

› **Zu § 6 Abs. 1 – Landstrom**

§ 6 Abs. 1 setzt die Opt-in-Option für die frühzeitige Nutzungspflicht von Landstrom gemäß Art. 6 (3) um. Zur Rechtsklarheit sollte der betreffende Absatz eindeutig auf die Begrifflichkeiten der Verordnung (EU) 2023/1805 abstellen:

Anstelle der Formulierung „am Kai festgemachtes Schiff“ sollte, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, die Formulierung „Schiff am Liegeplatz“ **im Sinne von Art. 3 Nr. 15 der Verordnung (EU) 2023/1805 verwendet werden, der wiederum auf Art. 3 Buchstabe n) der Verordnung (EU) 2015/757 verweist**. Ein „Schiff am Liegeplatz“ ist **nach den EU-Verordnungen** klar definiert als ein Schiff, das in einem Hafen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats für Zwecke des Be- und Entladens oder der Beherbergung von Fahrgästen sicher festgemacht ist oder vor Anker liegt, auch in der Zeit, in der es nicht be- oder entladen wird. Der Begriff „am Kai festgemachtes Schiff“ ist wiederum **auf EU-Ebene** nicht definiert.

Die Bedingung, dass das Schiff seinen „gesamten Strombedarf“ decken kann, ist im Sinne von Art. 2 Nr. 25 und 26 zu konkretisieren. Der „Strombedarf am Liegeplatz“ umfasst den Strombedarf eines Schiffs zur Deckung des gesamten Energiebedarfs am Liegeplatz auf der Grundlage des Strombedarfs an Bord. Der im Rahmen des Überwachungskonzepts durch das Schiffsverkehrsunternehmen „ermittelte Gesamtstrombedarf des Schiffs am Liegeplatz“ bezieht sich auf den höchsten in Kilowatt ausgedrückten Wert des Gesamtstrombedarfs des Schiffs am Liegeplatz, einschließlich Aufenthalts- und Ladungsumschlagslasten.

Für die rechtssichere Anwendung der Opt-in-Option sollte in der Gesetzesbegründung zudem klargestellt werden, dass die Ausnahmetatbestände nach Art. 6 Abs. 5 uneingeschränkt anzuwenden sind.

Formulierungsvorschlag zu § 6 Abs. 1:

*(1) Ab dem 1. Januar 2030 bis zum 31. Dezember 2034 muss ein ~~am Kai festgemachtes Schiff~~ **am Liegeplatz** in Häfen, die nicht den Anforderungen des Artikels 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1) unterliegen, an die Landstromversorgung angeschlossen sein, sofern der dem Schiff zugewiesene Liegeplatz über eine solche verfügt, und das Schiff daraus seinen ~~gesamten Strombedarf~~ **ermittelten Gesamtstrombedarf am Liegeplatz** decken kann.*

› **Zu Art. 5 (1) der Verordnung (EU) 2023/1805**

Art. 5 der Verordnung (EU) 2023/1805 regelt die Verwendung erneuerbarer Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs. Hierbei enthält Absatz 1 eine „Kann-Bestimmung“: Zur Berechnung der Treibhausgasintensität der an Bord eines Schiffs verbrauchten Energie kann vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2033 ein Multiplikator von „2“ verwendet werden.

Hierbei bleibt unklar, ob die Anwendung des Multiplikators im Ermessen des verpflichteten Schifffahrtunternehmens, der Prüfstelle oder der zuständigen Stelle des Mitgliedstaates liegt.

Der BDEW regt an, eine entsprechende Klarstellung in die Gesetzesbegründung aufzunehmen, demzufolge die Mehrfachanrechnung bei der Berechnung der Treibhausgasintensität durch den Verpflichteten in Deutschland angewendet werden darf.