

## Stellungnahme im Rahmen der Verbändeanhörung

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

Referentenentwurf für ein Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

An das Bundesministerium für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf für ein Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 des europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehr und zur Änderung der Richtlinie 2009/16/EG.

#### Kontext

Die maritime Wirtschaft ist von herausragender Bedeutung für die Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit von ganz Deutschland als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Sie steht im Hinblick auf die Energiewende und die Transformation zu einer klimaneutralen Wirtschaft vor großen Herausforderungen. Dafür sind umfangreiche Investitionen in Hafen- und Verkehrsinfrastrukturen erforderlich. Gleichzeitig erfolgt eine Umstellung der Schifffahrt auf neue Energieträger, für die notwendige Infrastrukturen geschaffen werden müssen.

Die FuelEU Maritime Initiative gehört zu einer von vielen Maßnahmen zu Reduktion der Emissionen im maritimen Sektor. Dazu gehören zum einen Maßnahmen in den Häfen – so die Regulierung des Zugangs von besonders emissionsstarken Schiffen zu den europäischen Häfen oder die Verpflichtung zur Nutzung von Landstrom. Zum anderen aber auch Verkehrsträger übergreifende Maßnahmen – so die Ausweitung des Europäischen Emissionshandels auf den Seeverkehr sowie die Überarbeitung der Energiebesteuerungsrichtlinie, welche mit der Überprüfung der aktuell für Seeverkehrsstoffe bestehenden Ausnahmen einhergehen könnte. Übergeordnetes Ziel ist es, die Emissionen in der Schifffahrt drastisch zu reduzieren.

#### Einschätzung

Hinsichtlich des vorliegenden Referentenentwurfes des Gesetzes zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime) haben wir von unseren Mitgliedern folgende Rückmeldungen mit Forderungen zur Ausgestaltung erhalten:

##### ▲ Zu §4 – FuelEU-Strafzahlungen

Hinsichtlich der Mittelverwendung von Geldern aus Strafzahlungen fordern wir einen zweckgebundenen Einsatz, z. B. in den Erhalt oder Ausbau von Hafeninfrastruktur sowie in Maßnahmen zur Dekarbonisierung der maritimen Logistikkette. Eine allgemeine Mittelzuführung in den Klima- und Transformationsfonds halten wir nicht für zielführend.

### ▲ **Zu §6 – Landstrom**

Die nationale Umsetzung muss so praxisnah und wirtschaftsverträglich wie möglich gestaltet werden. Gerade die geplante Opt-in-Regelung, nach der auch kleinere, nicht TEN-V-Häfen ab 2030 Landstrompflicht hätten, wird als sehr schwierig angesehen. Viele der kleineren Häfen haben nicht die ausreichenden technischen Infrastrukturen oder Netzkapazitäten. Ein Zwang zum Landstrom könnte zu unwirtschaftlichen finanziellen Belastungen und zu Verlagerungseffekten führen. Hier erscheint eine gestufte Einführung oder eine Zumutbarkeitsregelung mit Blick auf die lokalen Erfordernisse der Häfen sinnvoll. Beim Thema Landstrom ist es unseres Erachtens richtig, einen klaren Pfad und damit auch Planungssicherheit für Häfen und Reedereien zur Erreichung der Klimaneutralität während der Liegezeiten vorzugeben. Der Gesetzentwurf liest sich an dieser Stelle nicht ganz eindeutig. Andererseits erscheint aber eine Flexibilität für eine praxisnahe Umsetzung hilfreich.

### ▲ **Zu Erfüllungsaufwand**

Die beschriebene Bürokratiebelastung für Reedereien und Hafenbetriebe schätzen wir als stark unterschätzt ein. In der Praxis gibt es für Unternehmen bereits jetzt mehrere parallele Berichtssysteme (MRV, ETS, FuelEU). Dies bedeutet für diese Unternehmen erheblichen Doppelaufwand und zusätzliche Kosten. Sinnvoll wäre es, diese Meldesysteme auf ein Minimum zu verkleinern, zu verzahnen oder aber direkt zu bündeln.

## **Ausblick**

Die norddeutsche Wirtschaft bekennt sich zu der Notwendigkeit der Emissionsreduktion in der Schifffahrt für eine maritime Verkehrswende. Allerdings müssen Maßnahmen ausgewogen bleiben, für die umsetzenden Unternehmen im angestrebten Zeitrahmen auch finanziell leistbar sein und den Ansprüchen einer hochgradig internationalisierten Branche genüge tragen, damit der europäische Seeverkehr nicht kollabiert und wettbewerbsfähig bleibt. Außerdem sollte berücksichtigt werden, dass mit der Einbeziehung des europäischen Seeverkehrs in den europäischen Emissionshandel (EU-ETS) eine weitere Belastung auf die maritime Branche zukommt. Die maritime Energiewende ist zudem keine allein europäische Aufgabe. Vielmehr können global effektive Maßnahmen nur auf internationaler Ebene durchgesetzt werden, der Seeverkehr macht nicht an europäischen Grenzen halt.

## **Über die IHK Nord**

Die IHK Nord ist der Zusammenschluss 13 norddeutscher Industrie- und Handelskammern aus Niedersachsen, Bremen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein. Sie vertreten knapp 900.000 Unternehmen in Norddeutschland. und stützen sich auf rund 20.000 ehrenamtlich engagierte Unternehmer. Arbeitsschwerpunkte sind die Maritime Wirtschaft mit dem Schwerpunkt Infrastruktur und Seeverkehr, die Energie- und Industriepolitik, der Tourismus, die Ernährungswirtschaft und die Außenwirtschaft.

**IHK Nord** | Arbeitsgemeinschaft Norddeutscher Industrie- und Handelskammern e.V.  
Adolphsplatz 1 | 20457 Hamburg | **T** 040 36138 459 | **F** 040 36138 553 | [www.ihk-nord.de](http://www.ihk-nord.de) |  
EU-Transparenzregisternummer: 006411421255-36 | Januar 2024