

# Umsetzung der FuelEU Maritime national verlässlich und international angemessen ausgestalten!

Der Maschinen- und Anlagenbau liefert die Schlüsseltechnologien für die Energiewende, die Industrie der Zukunft und eine funktionierende Kreislaufwirtschaft. Damit ist der Maschinen- und Anlagenbau ein Schlüsselakteur für den Klimaschutz. Er liefert die „Werkzeuge“, mit denen Unternehmen und Gesellschaften nachhaltiger wirtschaften können – von der Energieerzeugung über die Produktion bis hin zur Mobilität. Daraus folgend hat der VDMA einen guten Überblick über verschiedene Teilbranchen, technologischen Ansätzen und Lösungen sowie das dazugehörige Marktumfeld. Ohne innovative Maschinen und Anlagen ist eine klimaneutrale Zukunft nicht vorstellbar.

Mit diesem Positionspapier nimmt der VDMA Stellung im Rahmen der aktuellen Verbändeanhörung des Ministeriums des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMUKN) zum Referentenentwurf Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1805 (FuelEU Maritime). Die FuelEU Maritime-Verordnung zielt als Teil des EU-Klimapakets *Fit for 55* darauf ab, die Defossilisierung im Seeverkehr voranzutreiben.

Grundsätzlich begrüßt der VDMA, die in der Verordnung vorgesehenen Anreize zum Hochlauf und Einsatz synthetischer Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien (RFNBOs), die durch den „Well-to-Wake“-Ansatz angelegte Analyse der Emissionen, sowie die Reduktionsziele zum Anreiz klimafreundlicher Investitionen. Insbesondere dem Einsatz von synthetischen Kraftstoffen misst der VDMA eine besondere Bedeutung bei.

Folgende Elemente sollten in der nationalen Umsetzung besondere Beachtung finden:

## **Goldplating in der nationalen Umsetzung vermeiden**

Eine, wie im Gesetzesentwurf vorgeschlagene Ausweitung der Pflicht zur Landstromnutzung ab 2030 für Häfen, die der Regulierung nicht nach Artikel 9 unterliegen, ist aufgrund der hohen Investitionskosten und technischen Herausforderungen eine enorme Aufgabe für die Hafeninfrastruktur und abzulehnen. Eine weitere Verzerrung von Wettbewerbsbedingungen im innereuropäischen Kontext ist darüber hinaus unbedingt zu vermeiden. Artikel 9 der Verordnung (EU) 2023/1804 Regelung der Seehäfen des TEN-V-Kernnetzes regelt die Nutzung von Landstrom oder emissionsfreier Technologie am Liegeplatz und stellt eine Überschreitung der Mindestanforderungen und somit einen Wettbewerbsnachteil für deutsche Häfen dar. Um dies zu vermeiden, ist die in der Verordnung angelegte Freiwilligkeit (Opt-In-Regelung) zu bewahren und von zusätzlichen Regelungen im Gesetz abzusehen.

## **Flexible Umsetzung und internationale Anschlussfähigkeit der Vorgaben**

Die der nationalen Umsetzung obliegende Ausgestaltung der Bußgeldvorgaben für Ordnungswidrigkeiten sollten verursacherorientiert ausgestaltet werden und den Dekarbonisierungszielen sowie dem Hochlauf zum Einsatz von eFuels nicht zuwiderlaufen. Eine unzureichend ausgebaute Hafeninfrastruktur sollte beispielsweise nicht dem Schiffsbetreiber angelastet werden dürfen.

Die Ausgestaltung der Verordnung muss den wirtschaftlichen und technologischen Entwicklungen zur Verfügbarkeit und Nutzung erneuerbarer und kohlenarmer Kraftstoffe Rechnung tragen und die Wirksamkeit der Maßnahmen in den Mittelpunkt stellen. Der dafür vorgesehene Artikel 30 zu Berichten, Überprüfung sollte ausgeweitet werden. Vor dem Hintergrund der Vertagung der Netto-Null-Rahmenwerkes (NZF) der IMO ist ebenfalls auf eine Prüfung und Angleichung an etwaige globale Beschlüsse der IMO hinzuweisen, um einen europäischen Sonderweg zu vermeiden. Die Schifffahrt ist wie kaum ein anderer Wirtschaftszweig unmittelbar dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt.

## **Rückinvestitionen nach Vorgaben der Verordnung zur Defossilisierung des Seeverkehrs einsetzen**

Artikel 23 der FuelEU-Verordnung legt die Anforderungen an Mitgliedsstaaten fest, dass diese sicherzustellen haben, dass Einnahmen aus gewonnenen Strafzahlungen speziell eingesetzt werden *„um den raschen Einsatz und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehrssektor zu unterstützen, indem die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor gefördert, der Bau geeigneter Bunkeranlagen oder von Infrastruktur für die Landstromversorgung in Häfen erleichtert und die Entwicklung, Erprobung und Verwendung der innovativsten Technologien in*

*der Flotte unterstützt wird, damit erhebliche Emissionsreduktionen erreicht werden.“ Während im Gesetz angelegt ist mögliche Zahlungen dem Klima- und Transformationsfonds zufließen zu lassen und auch die fünf-jährliche Berichtspflicht im vorgegeben Maße Eingang in den Gesetzesentwurf gefunden haben, fehlen Spezifikationen, Empfehlungen oder Querverweise zur entsprechenden Regelung für die Verwendung und Rückführung der Mittel zugunsten des Seeverkehrssektors. Diese sollten insbesondere aufgrund des hohen Investitionsbedarfs und technischen Anforderungen dem maritimen Sektor zurückgeführt werden. Verwendungszweck und Begünstigungen sollten nicht erst am ersten Stichtag der Berichtspflicht am 30. Juni 2030 festgelegt werden.*

**Kontakt:**

██████████  
Motoren und Systeme  
Telefon: ██████████  
████████████████████

**Verantwortlich:**

██████████  
Geschäftsführer  
VDMA Motoren und Systeme, VDMA Power-to-X-for-Applications

Lobbyregister: R000802  
EU-Transparenzregister ID: 9765362691-45

[vdma.eu](http://vdma.eu)