

Gemeinsame Stellungnahme der Mittelständischen Energiewirtschaft Deutschland e.V. (MEW) und des Wirtschaftsverbands Fuels und Energie e.V. (en2x) zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz und nukleare Sicherheit eines Gesetzes 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 (Gesetz zur Durchführung der FuelEU Maritime – FEUMG)

Die Verbände MEW und en2x, bedanken sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum oben genannten Referentenentwurf und nehmen diese wie folgt wahr:

Die Verbände sehen positiv, dass sich der hier vorliegende Referentenentwurf sehr nah an der bereits bestehenden FuelEU Maritime Verordnung orientiert. Das muss auch so sein, um einen fairen Wettbewerb mit den Nachbarstaaten Deutschlands zu ermöglichen.

Zudem begrüßen die Verbände, dass mit dem Umweltbundesamt (UBA) eine zentrale Stelle definiert worden ist. Darüber hinaus ist es folgerichtig, dass sowohl die deutsche Akkreditierungsstelle als die nationale Akkreditierungsstelle für Prüfstellen definiert wurde als auch die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik und Telekommunikation (BG Verkehr) als lokale Unterstützung im Rahmen der Hafenstaatkontrolle fungieren wird.

Allerdings sehen die Verbände bei folgenden Aspekten noch weiteren Aufklärungs- bzw. Korrekturbedarf:

Landstrom

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

Geldmittel

Gemäß dem vorliegenden Referentenentwurf fließen FuelEU-Zahlungen dem Klima- und Transformationsfonds zu. Weitere Spezifikationen/Empfehlungen bzw. Querverweise zu entsprechenden Gesetzen für die Verwendung der Mittel (Rückführung in den Seeverkehrssektor) sind nicht im Entwurf enthalten, obgleich die FuelEU-Verordnung in Artikel 23 festlegt, dass die aus FuelEU-Strafzahlungen gewonnene Einnahme eingesetzt werden, um den raschen Einsatz und die Nutzung erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe im Seeverkehrssektor zu unterstützen.

Das soll geschehen, indem die Erzeugung größerer Mengen erneuerbarer und kohlenstoffarmer Kraftstoffe für den Seeverkehrssektor gefördert, der Bau geeigneter Bunkieranlagen 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.

Bis zum 30. Juni 2030 und danach alle fünf Jahre veröffentlichen die Mitgliedstaaten einen Bericht über die Verwendung der Einnahme aus den FuelEU-Strafzahlungen in den fünf Jahren vor dem Jahr des jeweiligen Berichts, einschließlich Informationen über die Begünstigten und die Höhe der Ausgaben in Bezug auf die aufgeführten Ziele.

Diese Berichtspflicht findet sich im Referentenentwurf wieder und fällt in die Zuständigkeit des BMUKN.

Die Verbände bitten darum, dass die eingenommenen Gelder zweckgebunden ausschließlich für Maßnahmen im Seeverkehrssektor genutzt werden.

Parallele Quotenpflicht

Vorsorglich weisen MEW und en2x darauf hin, dass es im Falle einer THG-Quotenpflicht für die Schifffahrt innerhalb der nationalen Umsetzung der REDIII zu Komplikationen innerhalb der Beweislast kommen könnte, da sowohl der Kraftstofflieferant als auch der Schiffseigner über denselben Sachverhalt bei unterschiedlichen Stellen Rechenschaft darüber ablegen müssten.

In diesem Zusammenhang würden es die Verbände sehr begrüßen, wenn die Höhe der Quotenpflicht einheitlich festgelegt wird, um für deutsche Kraftstofflieferanten Wettbewerbsnachteile gegenüber Anbietern aus den europäischen Nachbarländern zu vermeiden.

Die Mitglieder des MEW und des en2x wären dankbar, wenn es zu den genannten Punkten schnellstmöglich Klarheit und Sicherheit gibt.