



Bird & Bird & Die Rolle von Wasserstoff im Verkehrssektor

Neue Anforderungen für erneuerbare (nicht biogene) Kraftstoffe

Dr. Matthias Lang

Digitale Jahrestagung des Instituts für Berg- und Energierecht am 19./20. Mai 2021, 17:35-18:00

Ein Rechtsrahmen für die Wasserstoffwirtschaft

Webinar am 20. Mai 2021

1. Wasserstoffstrategie Verkehr Europa
2. Wasserstoffstrategie Verkehr Deutschland
3. Q & A



1. Wasserstoffstrategie Europa

Wasserstoffstrategie Europa

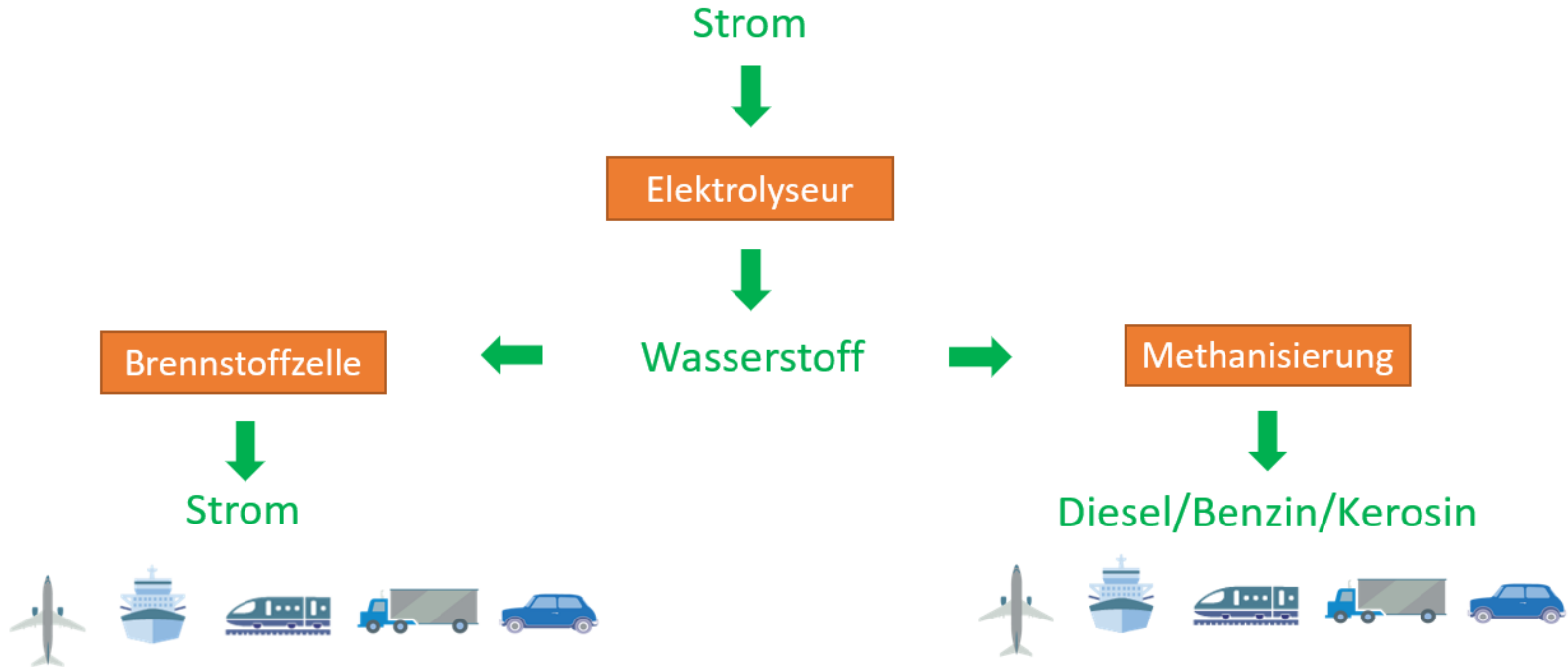
Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa

Hintergrund **Wasserstoffstrategie der Kommission** vom 8.7.2020

- **Wasserstoff im Verkehr** als Einsatzstoff, Brennstoff oder Energieträger und – speicher steht schon im zweiten Satz der europäischen Wasserstoffstrategie
- Wasserstoff als **Lösungen für Teile des Verkehrssystems, in denen Verringerung der Emissionen sonst schwierig ist**
 - Zusätzlich zu dem, was durch Elektrifizierung und andere erneuerbare und CO₂-arme Kraftstoffe erreichbar

Wasserstoffstrategie Europa

Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa



Wasserstoffstrategie Europa

Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa

Fahrplan (1)

- **1. Phase 2020 bis 2024**

- Strategisches Ziel **6 GW Elektrolyseure** in der EU für die Erzeugung von erneuerbarem Wasserstoff, zur Erzeugung bis zu 1 Mio. t erneuerbaren Wasserstoffs
- Einsatz von Wasserstoff für **neue Endverwendungen** wie **möglicherweise Schwerlastverkehr**

- **2. Phase 2025 bis 2030**

- Strategisches Ziel **40 GW Elektrolyseure**, bis zu 10 Mio. t erneuerbarer Wasserstoff
- Erzeugung erneuerbaren Wasserstoffs soll in dieser Phase gegenüber anderen Arten der Wasserstoffherzeugung **kostenmäßig wettbewerbsfähig werden**
- Gezielte nachfrageseitige Maßnahmen, damit Wasserstoff **schrittweise** auch für neue Anwendungen wie **Lastkraftwagen, den Schienenverkehr, einige Anwendungen im Seeverkehr und andere Verkehrsträger** nachgefragt wird

Wasserstoffstrategie Europa

Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa

Fahrplan (2)

- **3. Phase 2030 bis 2050**

- Technologien für erneuerbaren Wasserstoff sollen **ausgereift** sein und in großem Maßstab eingesetzt werden, sodass auch **alle Sektoren** erreicht werden können, in denen eine **Dekarbonisierung schwierig** ist und alternative Lösungen möglicherweise nicht umsetzbar sind oder höhere Kosten verursachen
- Wasserstoff und aus Wasserstoff gewonnene **synthetische Brennstoffe** sollen in mehr Wirtschaftszweigen – unter anderem **Luftfahrt und der Schifffahrt** – in **breiterem Umfang** genutzt werden

Wasserstoffstrategie Europa

Eine Wasserstoffstrategie für ein klimaneutrales Europa

- **Beihilferecht**

- 2021 Überarbeitung des Rahmens für staatliche Beihilfen, einschließlich der Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen, zur Schaffung von Rahmenbedingungen zur Umsetzung des europäischen Grünen Deals und insbesondere die Dekarbonisierung, auch in Bezug auf Wasserstoff voranzubringen

Wasserstoffstrategie Europa

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

Mitteilung "**Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen**" vom 9.12.2020, COM(2020) 789 final

- Wasserstoff ist Teil verschiedener Leitinitiativen
- **Leitinitiative 1** – Förderung der Nutzung **emissionsfreier Fahrzeuge** und **erneuerbarer** und **CO₂-armer Kraftstoffe** sowie des Aufbaus der dafür erforderlichen **Infrastruktur**
 - Wasserstoff-**Brennstoffzellen neben batteriebetriebenen** Elektrofahrzeugen
 - Im Schienenverkehr, soweit keine Elektrifizierung
 - Sonderthema: Energieeffizienz
 - Leitinitiative "Aufladen und Betanken": Bis 2025 sollen die Hälfte der 1,000 Wasserstoffstationen gebaut werden, die bis 2030 benötigt werden
 - Endziel flächendeckendes dichtes Netz, das allen Kunden, einschließlich Betreibern von Lkw, leicht zugänglich ist

Wasserstoffstrategie Europa

Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität

Mitteilung "**Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität**"

- Leitinitiative 2 – **Emissionsfreie Flughäfen und Häfen**
 - Binnen- und Seehäfen haben ein großes Potenzial, neue saubere Energiezentren für integrierte Elektrizitätssysteme, **Wasserstoff- und andere CO₂-arme Kraftstoffe** sowie Erprobungsstätten für die Wiederverwendung von Abfällen und die Kreislaufwirtschaft zu werden
 - Flughäfen und Häfen sollen umweltfreundlicher werden, unter anderem durch Anreize für den Einsatz **erneuerbarer und CO₂-armer Kraftstoffe**
- Leitinitiative 7 – Innovation, Daten und KI für eine **intelligente Mobilität**
 - Entwicklung/Erneuerung von Forschung und Innovations-Partnerschaften: Schiffsverkehr; Saubere Luftfahrt; „Clean Hydrogen Partnership“

Wasserstoffstrategie Europa

RED II & RFNBOs / eKnbUs

RED II & RFNBOs – erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs

- Richtlinie (EU) 2018/2001 zur Förderung der Nutzung von Energie aus erneuerbaren Quellen (**RED II**) enthält **wesentliche Regelungen für Wasserstoff im Verkehrssektor**
 - obwohl "Wasserstoff" im eigentlichen Richtlinienentwurf nur zweimal vorkommt!
- Wasserstoff indirekt erfasst, soweit über ihn der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen erfasst werden kann
- Aufhänger: **Erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs** (Renewable Fuels of Non-Biological Origin)

Wasserstoffstrategie Europa

RED II & RFNBOs / eKnbUs

Knackpunkt: **Welchen Strom kann/soll ich zur Erzeugung von gutem/grünem Wasserstoff für Verkehrszwecke nehmen?**

- Sonderthema: Keine europarechtliche Farbenlehre
- Verfahren zur Feststellung der "Richtigkeit" der Wasserstoffproduktion: **Delegierter Rechtsakt** der Kommission (Art. 290 AEUV)



Wasserstoffstrategie Europa

RED II & RFNBOs / eKnbUs

Vier Kriterien für Herstellung und Nutzung **erneuerbarer Kraftstoffe** in RED II (Erwägungsgrund 90)

- 1. Erneuerbare Herkunft** des Stroms, mit Sonderregelungen bei Netzbezug, bilateralen Verträge (PPA)
- 2. Zeitliche Korrelation** Stromerzeugung und Kraftstoffproduktion
- 3. Geografische Korrelation** Stromerzeugung und Kraftstoffproduktion
- 4. Zusätzlichkeit:** Kraftstoffproduzent trägt zusätzlich zur Nutzung erneuerbarer Quellen oder zu deren Finanzierung bei

Wasserstoffstrategie Europa

RED II & RFNBOs / eKnbUs

RED II enthält detaillierte Regelungen zur Einbeziehung erneuerbarer Energie im Verkehrssektor

- Insbesondere Art. 25 bis 31 RED II
 - Schwer verständlich
- Mit weitgehender Ermächtigung an die Europäische Kommission, über **delegierte Rechtsakte entscheidende Durchführungsregelungen** zu erlassen



Wasserstoffstrategie Europa

RED II & RFNBOs / eKnbUs

Zusätzlichkeit (Art. 27 Abs. 3 Unterabs. 3 RED II)

- *"Damit dem erwarteten Anstieg der Nachfrage nach Elektrizität im Verkehrssektor über den aktuellen Ausgangswert hinaus **mittels zusätzlicher Kapazitäten** zur Erzeugung **erneuerbarer Energie** entsprochen werden kann, erarbeitet die Kommission **einen Rahmen für die Zusätzlichkeit im Verkehrssektor** und schlägt verschiedene Optionen dafür vor, wie der Ausgangswert für die einzelnen Mitgliedstaaten festgelegt und die Zusätzlichkeit ermittelt werden kann."*
- Kommission erlässt **bis zum 31. Dezember 2021** einen **delegierten Rechtsakt**, um RED II durch die Einführung einer gemeinsamen europäischen Methode, in der **detaillierte Vorschriften zur Einhaltung von Zusätzlichkeitsanforderungen** festgelegt werden, zu ergänzen

Wasserstoffstrategie Europa

Sonderthema EU-Taxonomie (1/2)

Sustainable Finance Package mit Entwurf delegierter Rechtsakt zur EU-Klimataxonomie (21.04.2021)

- Teil eines **EU-Ökosystems für ein nachhaltiges Finanzwesen**
- Basis EU-Taxonomieverordnung 2020/852 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen (seit 12. Juli 2020 in Kraft)
- **Aktuell:** Entwurf delegierte Verordnung zur Festlegung technischer Bewertungskriterien zur Bestimmung, ob eine Wirtschaftstätigkeit
 - einen wesentlichen **Beitrag zu Klimaschutz**
 - und **Anpassung an den Klimawandel** leistet
 - und **Umweltziele nicht signifikant beeinträchtigt** (DSNH - **do no significant harm**)
- Kriterien sollen bei der Erarbeitung geeigneter Definitionen für Unternehmen, Investoren und Finanzmarktteilnehmer helfen, anhand deren bestimmt werden kann, welche **Wirtschaftstätigkeiten als ökologisch nachhaltig** eingestuft werden können

Wasserstoffstrategie Europa

Sonderthema EU-Taxonomie (2/2)

Entwurf Delegierte Verordnung

- Technische Bewertungskriterien in **Anhang I und II**
- Diverse Kriterien, **wann Wasserstoff nachhaltig** ist
 - Für Ausrüstungsgegenstände, Herstellung, Speicherung
 - **Keine Verpflichtung zu 100%** Erzeugung aus **erneuerbarer** Energie
 - **Keine Unterscheidung blauer/grüner Wasserstoff**
 - über Lebenszyklus Einsparung von Treibhausgasemissionen von 73,4% bei Wasserstoff und 70% bei synthetischen Kraftstoffen auf Wasserstoffbasis, im Vergleich zu fossilem Kraftstoff mit 94g CO_{2e}/MJ
 - Wasserstoffherstellung aus fossilen Brennstoffen grundsätzlich möglich
 - Inkrafttreten geplant 1.1.2022

Wasserstoffstrategie Europa

Fazit

Europäische Wasserstoffstrategie im Verkehrssektor ist **auf erneuerbaren Strom fixiert**

- Bisher nicht klar, wie Wasserstoffwirtschaft schnell hochgefahren werden soll, um schnell große Mengen günstigen Wasserstoffs für neue Anwendungen im Verkehr zur Verfügung zu stellen
- Strategie setzt auf Wasserstoff und auf aus Wasserstoff gewonnene synthetische Brennstoffe im Verkehrssektor
- Strategie RED II dreht sich um erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs
- Das Kriterium der "Zusätzlichkeit" wird uns noch etwas herausfordern
- Aber: Der aktuelle Entwurf für eine EU-Taxonomie zu ökologisch nachhaltigem Wirtschaften ist nicht auf erneuerbaren Strom beschränkt

2. Wasserstoffstrategie Deutschland

Wasserstoffstrategie Deutschland

Ausgangslage 1/2

Wasserstoff im **Verkehrssektor** ist **Teil der Strategie für erneuerbare Energien**

- Wesentliche Zielsetzungen für erneuerbare Energien im Verkehrssektor durch EU vorgegeben
 - Schon **alte Erneuerbare-Energien-Richtlinie** 2009/28/EG vom 23.4.2009 enthielt Ziel, dass jeder EU-Mitgliedstaat **im Verkehrssektor im Jahr 2020 mindestens 10 %** des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor aus erneuerbaren Quellen erreicht.
 - Nach der **Kraftstoffqualitätsrichtlinie** 2009/30/EG vom 23.4.2009 waren bis zum **Jahr 2020 die Treibhausgasemissionen aus Kraftstoffen um mindestens 6 % zu vermindern**
- **Treibhausgasminderungsquoten im BImSchG** (§§ 37a ff. BImSchG)
 - Mineralölwirtschaft verpflichtet zur Minderung von Treibhausgasemissionen des fossilen Ottokraftstoffs, fossilen Dieselkraftstoffs und Biokraftstoffs gegenüber einem zu errechnenden Referenzwert:
 - 2015 und 2016 um 3,5 %
 - 2017 bis 2019 um 4 %
 - ab 2020 um 6 %

Wasserstoffstrategie Deutschland

Ausgangslage 2/2

Regulierungssystem für Grünen Wasserstoff insgesamt noch in Entstehung

- Aktuell keine übergreifenden nationalen, europäischen und internationalen Regelungen für die Produktion von Grünem Wasserstoff
- Derzeit nur Teilregelungen geplant im **Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote** und Änderung **Erneuerbare-Energien-Verordnung** für Grünen Wasserstoff
- Bei **zukünftiger Anpassung** sollen insbesondere fachliche Erkenntnisse für systemdienliche Standorte und Fahrweise von Elektrolyseanlagen einbezogen sowie zukünftige Regelungen auf europäischer Ebene berücksichtigt werden.
- **Überarbeitung der Regelungen zu Grünem Wasserstoff** sollen unter Wahrung des **Vertrauensschutzes** mit Wirkung zum 1. Januar 2024 erfolgen

Wasserstoffstrategie Deutschland

Treibhausgasminderungs-Quote

Entwurf Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

- **Ziele**

- Kraftstoffe im Verkehrssektor sollen in Zukunft weniger Treibhausgase verursachen
- Verpflichtung für Unternehmen, die Kraftstoffe in Verkehr bringen
- Anhebung der Treibhausgasminderungs-Quote (THG-Quote) von aktuell 6% auf 22% zur Einhaltung der Neufassung der Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED II (und mehr)
- Anhebung der **THG-Quote für Otto- und Dieselmotoren** sowie Einführung einer Mindestquote für das Inverkehrbringen erneuerbarer strombasierter **Flugturbinenkraftstoffe**
- **Kontrovers:** Vertreter Biokraftstoffbranche fordern bessere Bedingungen für ihre Kraftstoffe, Umweltverbänden plädieren für Abkehr vom Verbrennungsmotor und verstärkte Förderung Elektromobilität

Wasserstoffstrategie Deutschland

Treibhausgasminderungs-Quote

Entwurf Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

- **Kosten** (1/3)

- *"Für Bürgerinnen und Bürger entsteht aus den Gesetzesänderungen des vorliegenden Entwurfs **kein Erfüllungsaufwand**"*
- Konservative Schätzung nimmt durchschnittliche Kosten von ca. **273 EUR** (ohne Mehrfachanrechnungen **432 EUR**) pro vermiedener Tonne CO₂-Äquivalent an zur Erfüllung der THG-Quote
- [14.05.2021 Emissionszertifikate 2021-2030 EEX EUA SPOT **55,87 EUR**]
- Im Bereich des Straßenverkehrs wären dies 8,1 Mrd. EUR/Jahr ab 2030
- Auf den Bereich Luftverkehr entfallen 214 Mio. EUR/Jahr ab 2030

Wasserstoffstrategie Deutschland

Treibhausgasminderungs-Quote

Entwurf Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

- **Kosten (2/3)**

- Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft beträgt **8,3 Mrd. EUR/Jahr** ab 2030
- ***"Zur Umsetzung der RED II wäre auch eine deutlich kostengünstigere Alternative mit einem Erfüllungsaufwand von 322 Mio. EUR im Jahr 2030 möglich. Diese Alternative wäre aber zu kurz gegriffen, um die Sektorenziele des Klimaschutzprogramms 2030 im Verkehr, die Ziele der Wasserstoffstrategie der Bundesregierung sowie die EU-Ziele zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen in den Sektoren außerhalb des Emissionshandels zu erreichen. Um mit der RED II-Umsetzung gleichzeitig auch dem Erreichen dieser Ziele gerecht zu werden und fortschrittliche Kraftstoffe sowie Wasserstoff in dem notwendigen Maße voranzubringen, ist diese kostenintensivere Lösung erforderlich."***

Wasserstoffstrategie Deutschland

Treibhausgasminderungs-Quote

Entwurf Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote

- **Kosten (3/3)**

- Stellungnahme Nationaler Normenkontrollrat

- *"Der Erfüllungsaufwand beim Straßenverkehr fällt für die Inverkehrbringer von Otto- oder Dieselmotoren an. Nach Einschätzung des NKR ist **anzunehmen, dass diese Kosten auf die Kraftstoffpreise gewälzt** werden. Erfolgt dies vollständig, würde eine **Kostensteigerung für den Kraftstoff von durchschnittlich etwa 15,9 Cent pro Liter** (Netto, ohne Abgaben oder Steuern) zu erwarten sein, wenn unterstellt wird, dass die derzeit verkaufte Menge von 50,8 Mrd. Liter Kraftstoff/Jahr sich nicht verändert."*

Wasserstoffstrategie Deutschland

Treibhausgasminderungs-Quote

Gesetzgebungsverfahren

- Beschlussempfehlung und Bericht BT-Drs. 19/29850 vom 19.5.2021
- 2./3. Lesung 20.05.2021 (TO 21.05.21 00:20)



Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema *Flugkraftstoffe*

Neuer § 37a Abs. **4a** BImSchG

- "(4a) Verpflichtete nach Absatz 2 haben einen **Mindestanteil an Kraftstoff**, der **Flugturbinenkraftstoff** ersetzt, **aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs** sicherzustellen. Die Höhe des in Satz 1 genannten Anteils beträgt
 1. ab dem Kalenderjahr 2026 **0,5 Prozent**,
 2. ab dem Kalenderjahr 2028 **1 Prozent**,
 3. ab dem Kalenderjahr 2030 **2 Prozent**. "
- Schaffung eines Absatzmarkts für erneuerbare, alternative Flugturbinenkraftstoffe
- Bundesregierung unterstützt Vorschlag EU Kommission zur Einführung einer EU-weiten Mindestquote für strombasierte Flugtreibstoffe (PtL-Kerosin) im Rahmen einer Richtlinie für alternative Flugtreibstoffe in der EU
- Überprüfung durch Bundesregierung, wenn bis 2026 keine einheitliche PtL-Quote in EU

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Flugkraftstoffe

Stellungnahme Bundesrat 26.3.2021

- Um den Anteil von nachhaltigen **Flugkraftstoffen** aus erneuerbaren Energien zu erhöhen, sollte **keine einsatzreife Technologie ausgeschlossen** werden
- Fortschrittliche Biokraftstoffe können neben strombasierenden Kraftstoffen einen wichtigen Beitrag leisten. Jedenfalls sollte die Verpflichtung auch mit Fluggasturbinenkraftstoffen aus erneuerbaren Energien **biogenen Ursprungs** erfüllt werden können
- Eine ausschließlich durch Fluggasturbinenkraftstoffe aus erneuerbaren Energien nicht-biogenen Ursprungs zu erfüllende energetische Unterquote würde Luftfahrt als und Hersteller von Fluggasturbinenkraftstoff in **Deutschland im internationalen Wettbewerb benachteiligen**

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Flugkraftstoffe

Gegenäußerung der Bundesregierung 01.04.2021 BT-Drs. 19/28183

- **Ablehnung** Vorschlag Bundesrats
 - Da bereits durch die Maßnahmen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen im Straßenverkehr große Mengen an Biokraftstoffen aus nachhaltiger Biomasse gefördert werden
 - Die Quote für strombasierte Kraftstoffe im Luftverkehr dient nur zur Unterstützung der notwendigen Technologie zur vollständigen Defossilisierung des Verkehrs
 - Eine Förderung von biogenen Kraftstoffen im Luftverkehr würde die PtX-Produktion weiter verzögern, da Verpflichtete auf kostengünstigere, biogene Alternativen zurückgreifen würden
- **Unverändert** (d.h. bleibt bei RFNBO) **in Beschlussempfehlung** und Bericht 19.05.2021 BT-Drs. 19/29850

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Wasserstoff aus Abfall

Kann Wasserstoff aus Anteil des **Stroms, der aus der thermischen Behandlung biogener Rest- und Abfallstoffe** stammt, **bei THG-Quote berücksichtigt** werden?

- Entwurf Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungs-Quote vom 9.3.2021 hat diverse Wasserstoffprojekte mit thermischen Abfallbehandlungsanlagen auf Eis gelegt
- **Wasserstoff aus biogenen Quellen** sollte grundsätzlich **nicht auf die Erfüllung von THG-Quote angerechnet werden**
 - Da kein erneuerbarer Kraftstoff nicht-biogenen Ursprungs
- Aber: Strom aus biogenen Rest- und Abfallstoffen ist Strom aus erneuerbaren Energien

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Wasserstoff aus Abfall

Stellungnahme Bundesrat 26.3.2021

- Aufnahme Sonderregelung, dass Wasserstoff aus Anteil des Stroms, der aus der thermischen Behandlung **biogener Rest- und Abfallstoffe** stammt, angerechnet werden kann
- Argumente:
 - notwendig, damit der für den **Hochlauf der Wasserstoffwirtschaft** wichtige und sinnvolle Ausbau von Elektrolysekapazitäten an den Standorten von thermischen Abfallbehandlungsanlagen erfolgt
 - 17 thermische Abfallbehandlungsanlagen in NRW, im KWK-Betrieb, gewinnen Energie aus Abfall, der auch biogene Anteile enthält, für Fernwärme, Prozessdampf und Strom. Wegen Beschaffenheit des Abfalls 50% Strom Erneuerbaren Energien gleichgestellt. Anlagen könnten für die dezentrale Erzeugung von biogen basiertem 40,000 t Wasserstoff mittels Elektrolyse eingesetzt werden. **Menge ausreichend, um mehrere Tausend Brennstoffzellen-Nutzfahrzeuge (Abfallsammelfahrzeuge, Großkehrmaschinen, Busse und schwere LKW) zu betreiben**

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Wasserstoff aus Abfall

Gegenäußerung der Bundesregierung 01.04.2021 BT-Drs. 19/28183

- Ablehnung Vorschlag Bundesrats (1/2)
 - Da Umlenkung von biogenen Abfällen und Biomasse insgesamt in die Stromerzeugung zur Wasserstoffproduktion für den Einsatz im Verkehr energetisch und ökologisch weniger sinnvoll sei als Einsatz direkten Stroms
 - Umwandlung biogener Abfälle erfolge bereits effizient direkt in Biokraftstoffen für den Verkehr
 - Es bestehe Unklarheit in RED II bzgl. der Anrechnungsfähigkeit, da Wasserstoff der Kategorie „erneuerbare flüssige und gasförmige Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs“ zugeordnet wird

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Wasserstoff aus Abfall

Gegenäußerung der Bundesregierung 01.04.2021 BT-Drs. 19/28183

- Ablehnung Vorschlag Bundesrats (2/2)
 - Gem. RED II müsse bei der Förderung erneuerbarer Energien das nachhaltige Angebot an Biomasse, die Grundsätze der Kreislaufwirtschaft und der Vorrang des Recyclings vor der energetischen Verwertung nach der Abfallhierarchie in § 6 Abs. 1 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes beachtet werden
 - Konkurrenz zu Aufbau von Elektrolysekapazitäten soll vermieden werden. Da hohe Nutzungskonkurrenz bereits sehr begrenzter biogener Stoffe. Biogas habe bereits Absatzmarkt mit CNG/LNG-Fahrzeugen und hohes Potential zur Ausweitung des Einsatzes
 - **Förderung von biogenem Wasserstoff im Verkehr erscheine daher nicht zielführend**

Wasserstoffstrategie Deutschland

Sonderthema Wasserstoff aus Abfall

Beschlussempfehlung und Bericht 19.05.2021 BT-Drs. 19/29850

- **Neu: Rückausnahme** vom Anrechnungsausschluss **für Wasserstoff aus bestimmten biogenen Quellen**
- Komplizierte Regelung in § 37b Abs. 8 Nr. 4 am Ende
 - Erfasst jedenfalls Biomasse-Anteil gemischter Siedlungsabfälle, Biomasse-Anteil von Industrieabfällen, der ungeeignet zur Verwendung in der Nahrungs- oder Futtermittelkette
 - "gute" biogene Quellen
 - Ab 01.07.2023
 - Rechtsverordnung soll "weitere Bestimmungen" regeln
 - Begründung: Bereiche, in denen die Förderung biogenen Wasserstoffs nicht in Konkurrenz zur Produktion von Wasserstoff aus Elektrolyse mit Strom aus erneuerbaren Energien nicht biogenen Ursprungs steht. Dazu gehört z.B. der Einsatz in Brennstoffzellenfahrzeugen

Wasserstoffstrategie Deutschland

Fazit

Wasserstoff im Verkehrssektor ist integraler Teil der deutschen Strategie für erneuerbare Energien

- Deutschland geht mit dem Gesetz zur Weiterentwicklung der Treibhausgasminderungsquote weit über die Anforderungen der RED II hinaus
- Kosten bisher nicht im Fokus
- Komplizierte, sehr fein zisierte Regelungen, mit hohem Verzögerungspotential
- Änderungsbedarf im Wechselspiel zwischen nationalen und europäischen Entwicklungen

3. Q & A

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!
Sie haben Rückfragen? Gerne!

Dr. Matthias Lang

Partner

Mobil: +21120056293

Mobil: +491743144234

matthias.lang@twobirds.com



Thank you & Bird & Bird

twobirds.com

Abu Dhabi & Amsterdam & Beijing & Bratislava & Brussels & Budapest & Copenhagen & Dubai & Dusseldorf & Frankfurt & The Hague & Hamburg & Helsinki & Hong Kong & London & Luxembourg & Lyon & Madrid & Milan & Munich & Paris & Prague & Rome & San Francisco & Shanghai & Singapore & Stockholm & Sydney & Warsaw & Satellite Office: Casablanca

Die in diesem Dokument gegebenen Informationen bezüglich technischer, rechtlicher oder beruflicher Inhalte, dienen nur als Leitfaden und beinhalten keine rechtliche oder professionelle Beratung. Bei konkreten rechtlichen Problemen oder Fragen, lassen Sie sich stets von einem spezialisierten Rechtsanwalt beraten. Bird & Bird übernimmt keine Verantwortung für die in diesem Dokument enthaltenen Informationen und lehnt jegliche Haftung in Bezug auf diese Informationen ab.

Dieses Dokument ist vertraulich. Bird & Bird ist, sofern nicht anderweitig genannt, der Urheber dieses Dokumentes und seiner Inhalte. Kein Teil dieses Dokuments darf veröffentlicht, verbreitet, extrahiert, wiederverwertet oder in irgendeiner materiellen Form reproduziert werden.

Bird & Bird ist eine internationale Anwaltssozietät, bestehend aus Bird & Bird LLP und ihren verbundenen Sozietäten.

Bird & Bird LLP ist eine Limited Liability Partnership eingetragen in England und Wales unter der Registrierungsnummer OC340318 und autorisiert und reguliert nach der Solicitors Regulation Authority. Ihr Registersitz und Hauptniederlassung ist 12 New Fetter Lane, London EC4A 1JP, UK. Eine Liste der Gesellschafter der Bird & Bird LLP sowie aller nicht-Gesellschafter, die als Partner bezeichnet sind mit ihren jeweiligen beruflichen Qualifikationen, können Sie unter dieser Adresse einsehen.