

Grüner Wasserstoff im Verkehrssektor: Ein Rundflug über aktuelle europarechtliche Entwicklungen

Burkhard Hoffmann, Zeitschrift für das gesamte Recht der Energiewirtschaft (EnWZ), 2022, 255-261

Mit dem Fit-for-55-Gesetzespaket hat die Europäische Kommission im letzten Jahr eine Reihe von Gesetzesvorschlägen vorgelegt, die auch den Einsatz von Wasserstoff im Verkehrssektor betreffen. Grüner Wasserstoff ist aufgrund der hohen Produktionskosten auf dem Markt noch kaum konkurrenzfähig gegenüber fossilen Kraftstoffen. Die Vorschläge der Kommission sollen dabei helfen, die vermehrte Nutzung von grünem Kraftstoff anzukurbeln.

Dafür setzt die Kommission in erster Linie auf verschiedene Zielvorgaben („Quoten“). So müssen die einzelnen Mitgliedstaaten nach dem Änderungsentwurf der Erneuerbare-Energien-RL sicherstellen, dass der Anteil von RFNBO – renewable fuels of non biological origin (hierunter ist auch grüner Wasserstoff gefasst) an den insgesamt in Verkehr gebrachten Kraftstoffen im Jahr 2030 mindestens 2,6 Prozent beträgt. Im Entwurf der ReFuelEU Aviation VO ist sogar eine eigene Quote für Flugkraftstoffe vorgesehen. Hiernach wird ab 2030 zunächst ein Mindestvolumenanteil an RFNBO von 0,7 Prozent vorgeschrieben.

Darüber hinaus beinhaltet das Fit-for-55-Paket mit der Änderung der Emissionshandels-RL, der FuelEU Maritime VO und den Vorgaben für CO₂-Flottengrenzwerte eine Reihe von weiteren (Ziel-)Vorgaben, die den Einsatz von grünem Wasserstoff jedenfalls mittelbar fördern. So ist in dem Gesetzespaket auch das viel diskutierte Aus für den Verbrennungsmotor in Neuwagen ab 2035 angelegt, welches die vermehrte Nutzung alternativer Antriebe zur Folge

haben wird. Daneben sind auch Privilegierungen bei der Energiesteuer und mit der Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) der Aufbau einer Wasserstofftankstelleninfrastruktur Gegenstand der Gesetzesinitiative.

Die zahlreichen Regelungen ermöglichen eine zielgerichtete Steuerung des Markthochlaufs auf verschiedenen Ebenen. Dies führt aber auch zu der Herausforderung das Zusammenspiel der Regelungen im Blick zu behalten, Inkonsistenzen zu identifizieren und den Rechtsrahmen erforderlichenfalls nachzusteuern. Die Vorschläge werden derzeit im Europäischen Parlament und im Rat verhandelt. Es ist damit zu rechnen, dass es im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens noch zu Abänderungen der Ausgangsentwürfe kommen wird.

Kernergebnisse

- ▶ Die Europäische Kommission setzt beim Markthochlauf von grünem Wasserstoff im Verkehrssektor insbesondere auf Zielvorgaben für den Verbrauch. Dies setzt mittelbar auch Anreize für Wasserstoffproduzenten.
- ▶ Die Vorschläge ermöglichen eine zielgerichtete Steuerung des Markthochlaufs auf verschiedenen Ebenen. Die Politik ist aber angehalten, das Zusammenspiel im Blick zu behalten und erforderlichenfalls die einzelnen Regelungen nachzusteuern.
- ▶ Es wird auch mit den neuen Gesetzesvorschlägen weiterhin kein einheitliches Begriffsverständnis für „grünen Wasserstoff“ etabliert.