

## **Stellungnahme zum Entwurf zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

Die H2 MOBILITY Deutschland GmbH & Co. KG bedankt sich als direkt von den Änderungen betroffenes Unternehmen für die Möglichkeit der Stellungnahme.

### **Zusammenfassung**

Erneuerbarer Wasserstoff ist in Deutschland weder aktuell noch mittelfristig flächendeckend und versorgungssicher verfügbar. Die in Artikel 36a Nr.2 geforderte Versorgung mit erneuerbaren bzw. CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff macht die Verfügbarkeit entsprechenden Wasserstoffs zum dominanten Standortkriterium. Eine strategisch sinnvolle Netzplanung sowie die Kundenanforderung nach Versorgungssicherheit rücken in den Hintergrund. Der Markthochlauf wird behindert.

H2 MOBILITY empfiehlt für Wasserstofftankstellen die Berücksichtigung der Nutzung von erneuerbarem Wasserstoff auf Basis von massenbilanziell handelbaren Herkunftsnachweisen sowie die Möglichkeit des Einsatzes nicht erneuerbaren Wasserstoffs für die Inbetriebnahme, Prüfung und Wartung.

### **Stellungnahme**

Der Wasserstoff-Markthochlauf in Europa nimmt mit zunehmender Geschwindigkeit immer mehr Gestalt an. Auf Grund des derzeitig noch bestehenden Marktversagens ist es nun umso entscheidender, dass die kommenden zu verabschiedenden Regularien, auf europäischer wie nationaler Ebene, einen Gesetzesrahmen bilden, der eine effektive und effiziente Förderung ermöglicht. Aus diesem Grund begrüßt die H2 MOBILITY Deutschland die umgesetzten Änderungen der AGVO vom 23.07.2021 sehr, insbesondere die zunehmende Harmonisierung des Begriffs „erneuerbarer Wasserstoff“ nach Artikel 2 Nr. 102c sowie den ebenfalls neu hinzu gefügten Artikel 36a.

In der hier diskutierten Fassung der Überarbeitung der AGVO verweist der Artikel 2 Nr. 102c auf den noch ausstehenden delegierten Rechtsakt nach Artikel 28 der REDII, wodurch eine eindeutige Definition des Begriffes „erneuerbarer Wasserstoff“ zum jetzigen Zeitpunkt nicht gegeben ist. Eine weitere Unklarheit resultiert aus den fehlenden Anforderungen in Bezug auf den Distributionsanspruch von „erneuerbarem Wasserstoff“. Es kann hierbei zwischen einer physischen und einem massenbilanziellen Distributionsanspruch unterschieden werden.

In Folge sind die Anforderungen für die Erfüllung des Artikels 36a, Nr. 1 und 2, und somit die Anforderungen für eine Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nach Artikel 107 Absatz 3 AEUV, sowie eine Freistellung der Anmeldepflicht für Investitionsbeihilfen nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV für Lade- oder Tankinfrastruktur aus der Sicht der H2 MOBILITY Deutschland nicht hinreichend bestimmt.

Weiter bezieht nun der Artikel 36a Nr.2 auch „CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff“ nach Artikel 2 Nr. 102e als Alternative für „erneuerbarem Wasserstoff“ mit ein. Eine Herstellung von „CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff“ ist bedingt durch die Herstellungsart, entweder durch CCU oder Elektrolyse, sowie dem Anspruch auf eine resultierende Treibhausgasreduzierung in Höhe von 73,4% gegenüber dem Vergleichswert für fossile Brennstoffe. Da CCU zurzeit in [Deutschland] keine relevante Versorgungsmöglichkeit für Wasserstofftankstellen darstellt, stellt diese Herstellungsart aus der Sicht der H2 MOBILITY Deutschland mittelfristig keine nutzbare Alternativerfüllungsoption dar. Die Bemessung der CO<sub>2eq</sub> Intensität des strombasierten CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff wird auf Basis des während der Herstellung aktiven Grenzkraftwerkes in der Gebotszone bestimmt. Demnach ist die Herstellung von strombasiertem CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff neben regionalen Faktoren auch temporär abhängig, wodurch die Einhaltung des Artikel 36a Nr.2 zwar erleichtert, aber nicht sichergestellt wird.

Anstehende nationale Förderprogramme zur Errichtung einer Wasserstoffbetankungsinfrastruktur, welche sich auf die AGVO beziehen, sind demnach mit einem Planungsrisiko in den Punkten der Verfügbarkeit von „erneuerbarem Wasserstoff“ bzw. „CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff“ sowie dem Distributionsanspruch verbunden. Die Verfügbarkeit und Versorgungssicherheit von „erneuerbarem Wasserstoff“ und „CO<sub>2</sub>-armen Wasserstoff“ ist in der momentanen Phase stark begrenzt, wodurch die generelle Umsetzung des Artikel 36a Nr.2 deutlich erschwert ist.

Eine Umsetzung des Artikels 36a Nr.2 führt zu einer Dominanz der regionalen Verfügbarkeit von erneuerbarem Wasserstoff gegenüber anderen strategisch sinnvollen Standortfaktoren wie der

Netzplanung und dem lokalen Wasserstoffbedarf. Dies wirkt einem allgemeinen und flächendeckenden Markthochlauf entgegen.

Eine Umsetzung des Artikels 36a Nr.2 hat zudem zur Folge, dass aufgrund nicht oder kaum vorhandener alternativer Anbieter für erneuerbaren Wasserstoff, bei Versorgungsengpässen die Verfügbarkeit der Wasserstofftankstelle gegenüber dem Kunden eingeschränkt ist. Dies führt zu einer Minderung der Akzeptanz der Wasserstoffmobilität durch den betroffenen Kunden und der Gesellschaft im Allgemeinen. Versorgungsengpässe an den Tankstellen müssen vermieden werden.

In diesem Sinne insinuiert die H2 MOBILITY auf eine Erweiterung der AGVO, wodurch die Versorgung von Betankungsinfrastrukturen mit erneuerbarem Wasserstoff über ein massenbilanziertes Verteilungssystem auf Basis von Herkunftsnachweisen nach Grund (59) der REDII zulässig ist.

Ein massenbilanzieller Ansatz hätte folgende Effekte:

- Steigerung der Versorgungssicherheit an der Wasserstofftankstelle
- Steigerung des „Pull-Effekts“ für erneuerbaren Wasserstoff
- Höhere Auslastung bestehender „erneuerbarer“ Wasserstoffquellen
- Steigerung des überregionalen Wettbewerbes in der Herstellung und im Vertrieb von erneuerbarem Wasserstoff
- Reduktion des örtlichen Preis-Risikos von erneuerbarem Wasserstoff, durch die Vermeidung lokaler Monopolstellungen in der H2-Herstellung
- Verminderung der erforderlichen Transportleistung zwischen Tankstelle und H2-Quelle
- Langfristige Reduktion der H2 Kosten für den Endverbraucher

### **→Fortführung und Beschleunigung eines flächendeckenden und wirtschaftlich nachhaltigen Markthochlaufes**

Des Weiteren ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Inbetriebnahme, Prüfung und Wartung einer Wasserstofftankstelle durch das beauftragte Unternehmen teilweise erhebliche Mengen an

Wasserstoff eingesetzt werden. Diese verbleiben aus technischen Gründen zum Teil in der Anlage, werden aber überwiegend nicht im Verkehr eingesetzt. Der in Artikel 36a Nr.2 verwendete Begriff der Versorgung einer Tankstelle ist diesbezüglich nicht eindeutig abgegrenzt. H2 MOBILITY empfiehlt diesbezüglich die Ausnahme von Inbetriebnahme, Prüfung und Wartung von der Pflicht der Nutzung erneuerbaren Wasserstoffs.