

# Nationaler Wasserstoffrat empfiehlt einheitliche Besteuerung von Wasserstoff im Mobilitätsbereich

## EXECUTIVE SUMMARY

Wasserstoff ist eine wichtige Technologieoption zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in der Mobilität. Sowohl Brennstoffzellenanwendungen als auch Wasserstoffverbrennungsmotoren erfüllen den aktuellen Vorschlag der EU-Ratspräsidentschaft für ein emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug (CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach VECTO<sup>1</sup> kleiner 3g<sub>CO<sub>2</sub></sub>/tkm)<sup>2</sup>.

Die Besteuerung von H<sub>2</sub> unterliegt bislang abhängig von der verwendeten Technologie unterschiedlichen Besteuerungsgrundsätzen: Steuerbefreiung im Fall eines Brennstoffzellenantriebes und Besteuerung im Falle des H<sub>2</sub>-Verbrenners. Dies führt dazu, dass Tankstellenbetreiber wie H<sub>2</sub> Mobility die Betankung von Fahrzeugen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor nicht erlauben, da die Abgabe von Wasserstoff derzeit steuerfrei erfolgt.

Um das volle THG-Minderungspotenzial im Straßenverkehr in der Markthochlaufphase nutzen und ausschöpfen zu können, empfiehlt der Nationale Wasserstoffrat (NWR), Möglichkeiten zu schaffen, dass sowohl Brennstoffzellenantriebe als auch Wasserstoffverbrennungsmotoren steuerlich gleichbehandelt werden. In dieser Stellungnahme werden Lösungswege hierfür aufgezeigt.

## 1 AKTUELLER STAND DER BESTEUERUNGSGRUNDSÄTZE

Die Energiesteuerrichtlinie ist ein Instrument zur Regulierung des EU-Binnenmarktes hinsichtlich der Energiebesteuerung für Strom und Brennstoffe. Die nationale Umsetzung in Deutschland erfolgt durch das Energiesteuergesetz (EnergieStG). Wasserstoff wird im derzeit gültigen Energiesteuergesetz nicht explizit als Energieerzeugnis erfasst (§ 1 Absatz 2 des EnergieStG). Nach § 2 Absatz 4 des Energiesteuergesetzes unterliegen die nicht erfassten Energieerzeugnisse, die jedoch als Kraftstoff verwendet werden, dem sogenannten Ähnlichkeitsprinzip. Infolge dieses Absatzes unterliegen alle nicht genannten Energieerzeugnisse der gleichen Steuer, der sie nach ihrem Verwendungszweck und ihrer Art am nächsten kommen. In der EU-Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EC wird das Ähnlichkeitsprinzip in § 2 Absatz 3 vorgegeben. Demnach sollte die Verwendung von Wasserstoff als Kraftstoff sowohl in einem Wasserstoff-

<sup>1</sup> VECTO: Vehicle Energy Consumption Calculation Tool der EU.

<sup>2</sup> 3 g CO<sub>2</sub>/tkm entsprechen in etwa einer Beimischung von 1,6 l Diesel auf 100 km im Fernverkehr.

verbrennungsmotor als auch in einer Brennstoffzelle nach diesem Prinzip besteuert werden. Allerdings ist eine gesetzliche Definition des Begriffs „Kraftstoff“ weder in der EU-Energiesteuerrichtlinie noch im EnergieStG festgelegt. Das Bundesfinanzministerium hat jedoch in seiner Dienstvorschrift Energiesteuern (N 09 2014 Nr. 29) vom 31. Januar 2014 die Definitionen eindeutig formuliert (Kapitel 1, Abschnitt [2] und [3]), wonach Wasserstoff genutzt in einer Brennstoffzelle nicht im EnergieStG erfasst ist. Die 2003/96/EC erlaubt nach Artikel 15 die Steuerbefreiung von Wasserstoff für die Nutzung in Brennstoffzellen. Dies ist neben Deutschland auch in den allermeisten EU-Ländern umgesetzt.

Folglich unterliegt der Wasserstoff, sofern dieser zur unmittelbaren Erzeugung von mechanischer Energie in einem Verbrennungsmotor eingesetzt wird, als Kraftstoff der Energiesteuer. Die Definition des Begriffs „Kraftstoff“ bedeutet jedoch, dass die Verwendung von Wasserstoff in einer Brennstoffzelle zur Stromerzeugung nicht besteuert wird, da die Umwandlung in Strom nicht unter das Energiesteuergesetz fällt. Außerdem ist das Stromsteuergesetz ebenfalls nicht anwendbar, da es sich nur auf die Besteuerung von netzgebundenem Strom bezieht. Infolgedessen wird in Deutschland nur Wasserstoff zur Verwendung in einem Verbrennungsmotor besteuert. Gegenwärtig wird Wasserstoff mit dem gleichen Steuersatz wie Erdgas besteuert. Dieser ist für einen begrenzten Zeitraum auf 0,55 €/kg<sub>H<sub>2</sub></sub> reduziert und wird ab 2027 auf den normalen Steuersatz von etwa 1,25 €/kg<sub>H<sub>2</sub></sub> angehoben.

An einer Wasserstofftankstelle kann derzeit nicht automatisiert unterschieden werden, für welchen Zweck der Energieträger betankt wird. Dies führt dazu, dass Tankstellenbetreiber wie H<sub>2</sub> Mobility die Betankung von Fahrzeugen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor nicht erlauben, da der Verkauf von Wasserstoff steuerfrei erfolgt. Aus diesem Grund ist derzeit die Betankung von Fahrzeugen mit einem Wasserstoffverbrennungsmotor nicht möglich und bedarf einer besonderen steuerlichen Genehmigung und Abrechnung.

## 2 WASSERSTOFF ALS WICHTIGE TECHNOLOGIEOPTION FÜR DIE MOBILITÄT

Sowohl Brennstoffzellenanwendungen als auch Wasserstoffverbrennungsmotoren können die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) im Verkehrssektor reduzieren und sind mit dem Schwerpunkt auf Brennstoffzellenanwendungen vor allem im Straßengüterverkehr eine Option zur THG-Emissionsminderung. Nach dem aktuellen Vorschlag der EU-Ratspräsidentschaft sowie des EU-Parlaments zur Änderung der CO<sub>2</sub>-Regulierung (EU) 2019/1242 kann davon ausgegangen werden, dass schwere Nutzfahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß nach VECTO kleiner 3g<sub>CO<sub>2</sub></sub>/tkm definitorisch als emissionsfreies Fahrzeug gelten werden. Fahrzeuge mit Wasserstoffverbrennungsmotor können diese Vorgabe erfüllen und sind für die Erreichung der CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte vor allem kurzfristig eine Option. Langfristig bleibt ihre Bedeutung für die THG-Emissionsminderung im Straßengüterverkehr abzuwarten. Viele Lkw-Hersteller entwickeln und erproben den Einsatz dieser alternativen Technologie daher umfassend. Prototypen sind bereits heute im Alltagsbetrieb im Einsatz. Ein Lkw-Hersteller<sup>3</sup> hat bereits für 2025 eine Kleinserie und für Anfang 2026 eine mögliche Serienproduktion öffentlich angekündigt.

<sup>3</sup> MAN, Heavy Duty Congress, Duisburg, 9. November 2023.

### 3 ÄNDERUNG DER EU-RAHMENRICHTLINIE

Als Teil des „Fit For 55“-Pakets hat die Europäische Kommission am 14. Juli 2021 einen Vorschlag zur Änderung der Energiesteuerrichtlinie (ETD<sup>4</sup>) 2021/0213 (CNS) veröffentlicht. In diesem Änderungsvorschlag wird Wasserstoff erstmals als Energieträger mit dem CN Code 2804 10 00 in § 2 Absatz 1d aufgenommen. Wenn der Wasserstoff nach den Kriterien für erneuerbare Kraftstoffe nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) gemäß dem delegierten Rechtsakt (EU) 2023/1184 hergestellt wird, würde der Steuersatz mindestens 0,02 €/kg<sub>H<sub>2</sub></sub> betragen. In allen anderen Fällen soll der Steuersatz mindestens 0,85 €/kg<sub>H<sub>2</sub></sub> betragen. Die Option der Steuerbefreiung für die Verwendung von Wasserstoff in Brennstoffzellen ist nach wie vor vorgesehen. Folglich wird das Problem der unterschiedlichen Besteuerung fortbestehen, auch wenn der Unterschied im Fall von RFNBO sehr gering ist.

Allerdings ist der Änderungsvorschlag der Energiesteuerrichtlinie bis heute nicht verabschiedet. Eine Änderung erfordert Einstimmigkeit unter den Mitgliedsstaaten, bislang liegen die Positionen jedoch ohne Aussicht auf Einigung noch weit auseinander. Ob es zu einer Verabschiedung der Richtlinie kommt, bleibt ungewiss – und selbst wenn sie erfolgt, wird dies in jedem Fall weit in die neue Legislatur des EU-Parlaments reichen. Möglich ist sogar, dass es zu keinerlei Änderungen kommt: Schon einmal scheiterte vor knapp zehn Jahren eine Änderung der ETD an der erforderlichen Einstimmigkeit.

So bleibt das Problem, dass auf europäischer Ebene keine Übereinkunft in Sicht ist, zumindest für die nächsten Jahre bestehen und bedarf daher auf nationaler Ebene einer Lösung.

### 4 VORSCHLÄGE FÜR MASSNAHMEN

Wasserstoff sollte unabhängig von seiner Verwendung als Kraftstoff in einem Fahrzeug steuerlich einheitlich behandelt werden, um technologische Offenheit und Gleichbehandlung der beiden emissionsfreien Technologien zu gewährleisten. Als mögliche Maßnahmen werden folgende vorgeschlagen:

- ◆ Um eine möglichst schnelle Lösung zu gewährleisten, sollte es möglich sein, den Verwendungszweck des Wasserstoffs mithilfe einer Tankkarte zu identifizieren. Auf dieser Tankkarte muss das entsprechende zu betankende Fahrzeug aufgeführt sein. Auf diese Weise kann die Betankung von Prototypen ohne rechtliche Änderungen gewährleistet werden. Allerdings ist diese schnelle Lösung keine Option für die Markthochlaufphase. Daher sollten mittelfristig automatisierte Lösungen zur eindeutigen Identifikation des Fahrzeugs entwickelt werden.
- ◆ Der Markthochlauf kann durch eine Änderung des Energiesteuergesetzes ohne Einschränkungen realisiert werden. Dazu müssen Möglichkeiten geschaffen werden, sowohl Brennstoffzellenantriebe als auch Wasserstoffverbrennungsmotoren steuerlich gleichzubehandeln. Es ist zu empfehlen, die Besteuerung für weitgehend klimaneutralen Wasserstoff bis 2035 auszusetzen, um die notwendige Wasserstoffmobilität zu unterstützen. Alternativ kann die Aussetzung der Besteuerung angeordnet werden, bis sich ein wirtschaftlicher Wettbewerb etabliert hat.
- ◆ Die Änderung der Energiesteuerrichtlinie sollte als langfristige Lösung umgesetzt werden. Allerdings führt der momentan vorliegende Entwurf, wie bereits oben geschildert, immer noch zur Ungleichbehandlung der beiden emissionsfreien Antriebstechnologien. Die Umsetzung dieser Richtlinie ist jedoch nicht vor 2026 zu erwarten. Dies wird den Aufschwung emissionsfreier Mobilitätslösungen im Straßenverkehr stark verlangsamen. Alternativ könnte eine separate Wasserstoffverordnung für die Mobilität eine schnellere Lösung bieten.

---

<sup>4</sup> Energy Taxation Directive.



## DER NATIONALE WASSERSTOFFRAT

Mit der Verabschiedung der Nationalen Wasserstoffstrategie hat die Bundesregierung am 10. Juni 2020 den Nationalen Wasserstoffrat berufen. Der Rat besteht aus 26 hochrangigen Expertinnen und Experten der Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft, die nicht Teil der öffentlichen Verwaltung sind. Die Mitglieder des Wasserstoffrats verfügen über Expertise in den Bereichen Erzeugung, Forschung und Innovation, Dekarbonisierung von Industrie, Verkehr und Gebäude/Wärme, Infrastruktur, internationale Partnerschaften sowie Klima und Nachhaltigkeit. Der Nationale Wasserstoffrat wird geleitet durch Katherina Reiche, Parlamentarische Staatssekretärin a. D.

Aufgabe des Nationalen Wasserstoffrats ist es, den Staatssekretärsausschuss für Wasserstoff durch Vorschläge und Handlungsempfehlungen bei der Umsetzung und Weiterentwicklung der Wasserstoffstrategie zu beraten und zu unterstützen.

◆ **Kontakt: [info@leitstelle-nws.de](mailto:info@leitstelle-nws.de), [www.wasserstoffrat.de](http://www.wasserstoffrat.de)**