



Clean Energy Partnership
Rechenschaftsbericht 2025



CEP. Expert

Wasserstoff in der Mobilität

Bericht Jahresrückblick 2025:
Stärkung der CEP und steigende Relevanz

Strategische Zielsetzungen – Woran wir arbeiten!

- **Förderung** muss systemisch werden.
- Die **THG-Quote** mit sektoraler Unterquote und praktikabler Kontrollprozesse für RFNBO ist essentiell
- **H₂-Verbrennern** und FCEV müssen bei der Besteuerung gleichgestellt werden. Darüber hinaus benötigen wir pragmatische Zwischenlösungen.
- Es fehlt die **klare Gesamtstrategie** zum Ausbau der öffentlichen Tank- und Ladeinfrastruktur
- **Mehr Abstimmungen** zwischen den Verbänden, damit alle mit einer Stimme sprechen

Die Industrieplattform für Wasserstoffmobilität in Europa



Zentrale Industrieplattform: Die CEP ist die zentrale Industrieplattform zur Etablierung von Wasserstoffmobilität in Deutschland und Europa

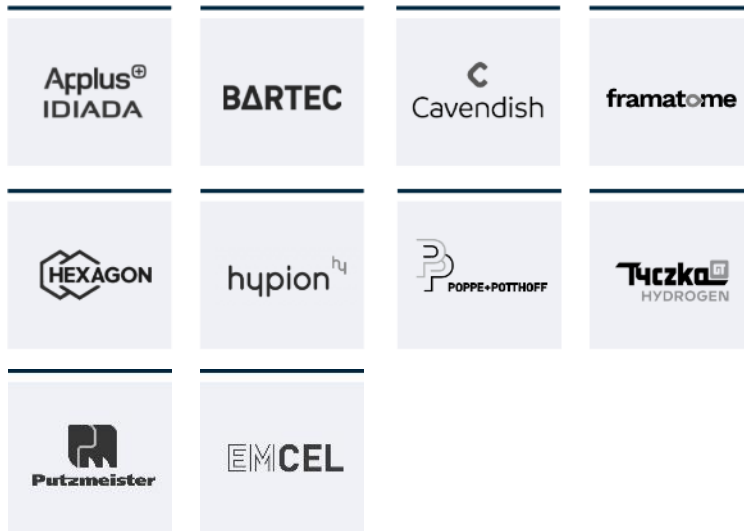
Breite Mitgliederbasis: Mitglieder aus allen relevanten Bereichen: Fahrzeughersteller, Tankstellenbetreiber, Energieunternehmen und Technologieanbieter

Gemeinsames Ziel: Verlässliche und wettbewerbsfähige Rahmenbedingungen sowie technische Standards für Wasserstoffmobilität schaffen

Schwerpunkt Heavy-Duty, inkl. Pkw: Fokus auf Heavy-Duty-Anwendungen als industriepolitisch entscheidendes Einsatzfeld; Pkw werden berücksichtigt

Rolle der CEP: Technische Expertise, evidenzbasierter Dialog und gemeinsame Industriepositionen – ohne die Rolle einer Lobbyorganisation einzunehmen.

Stärkung der CEP und steigende Relevanz



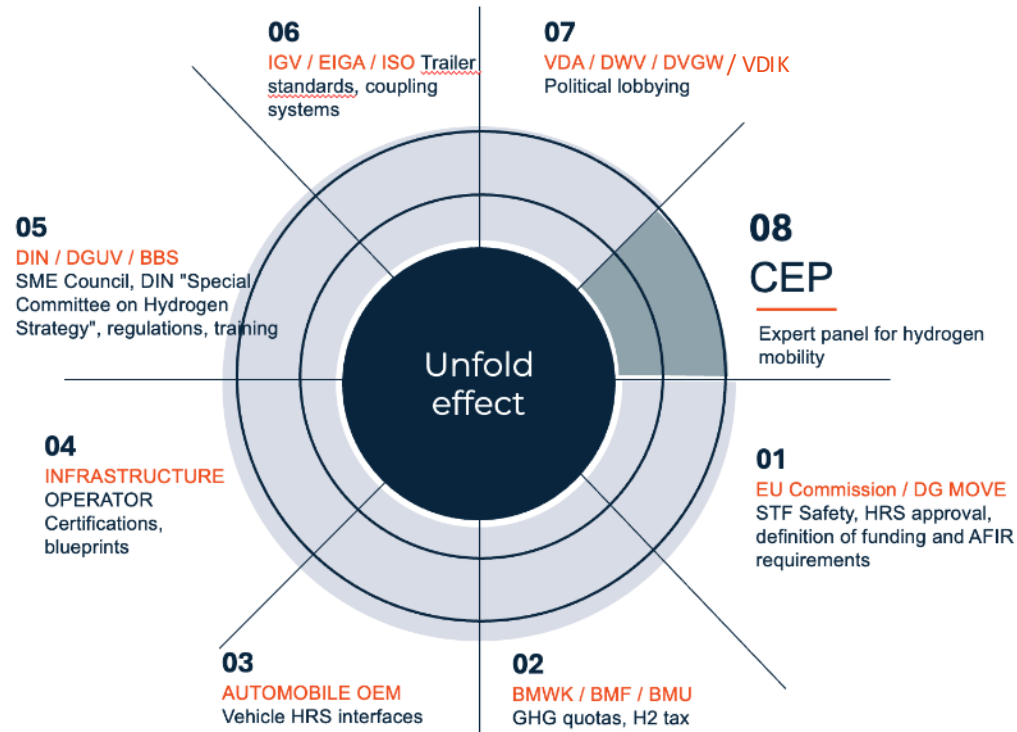
Wachsende Nachfrage nach Probemitarbeit: Immer mehr Unternehmen wollen vor einer Mitgliedschaft aktiv in CEP-Projekten mitarbeiten

Mehr Außenwahrnehmung: Die Sichtbarkeit der CEP steigt kontinuierlich – als technische und regulative Referenz im Bereich Wasserstoffmobilität (neue Website, LinkedIn).

Mehr Anfragen zu regulatorischen Themen: Ministerien, Behörden und Verbände wenden sich zunehmend an die CEP und ihre Mitglieder für Einschätzungen, Klärungen und Umsetzungshilfen (THG-Quote, gemeinsame Position DWV, VDA, parlamentarische Frühstücke)

Mehr Expertenaustausch: Anfragen durch Akteure wie dem Institut von Prof. Dr. Frau Grimm zeigen die gewachsene Relevanz der CEP bei Akteuren, zu denen es bisher keinen Austausch gab.

Stärkung des CEP-Ökosystems



Breite industrielle Legitimation: Die CEP wird als gemeinsame Stimme der Wasserstoffmobilität gesehen

Entwicklung technischer und politischer Grundlagen als Grundlage: Harmonisierung von Standards, Regulierung und Industrieanforderungen.

Enge Zusammenarbeit mit NOW, DWV, Allianz Wasserstoffmotor: Entwicklung und Abstimmung gemeinsamer Aussagen von Verbänden

Kooperationen mit CIN, BBS und VDBUM: Fachliche Ergänzung zwischen Wasserstoffmobilität und Anwenderbranchen

Aufbau eines neuen CEP-Clusters für Elektrolyseurhersteller: Integration einer weiteren Schlüsseltechnologie in die CEP-Struktur

Kooperationen



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



Bundesministerium
für Forschung, Technologie
und Raumfahrt



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Die NOW die Programmgesellschaft für Wasserstoff, die CEP ist dort mit **drei Sitzen im NOW-Beirat** vertreten und berät so direkt mehrere Bundesministerien.



Der Deutsche Wasserstoffverband (DWV) ist der zentrale Lobby- und Branchenverband für Wasserstoff in Deutschland. 2025 wurde die **Kooperationsvereinbarung erneuert**: Die CEP liefert technische Inhalte, der DWV übernimmt die Lobbyarbeit.



Bundesverband Behälterschutz
Gütegemeinschaft Tankschutz
& Tanktechnik

Der Bundesverband Behälterschutz (BBS) ist der zentrale Fachverband für Druckbehälter- und Anlagensicherheit in Deutschland. 2025 wurde eine **Kooperation** vereinbart: Die CEP liefert technische Expertise, der BBS die Perspektive der konventionellen Tankstellenwelt.



Verband der
Automobilindustrie

Der VDA ist der zentrale Industrieverband der deutschen Automobilwirtschaft. Zwischen CEP und VDA besteht **keine formelle Kooperation**, aber eine Abstimmung zu regulatorischen Themen insbesondere zur THG-Quote.

Mitarbeit



Die CEP arbeitet aktiv in mehreren ISO-Gremien zu Wasserstofftankstellen und Fahrzeugen mit. 2025 wurde die Mitarbeit ausgebaut: Die CEP bringt **technische Praxiserfahrung** aus Industrie und Betrieb ein und begleitet so die internationalen Standardisierungsprozesse.



Die CEP arbeitet aktiv im DIN an Normen für Wasserstoffmobilität mit und verfügt seit 2025 über **einen Sitz im KMU-Rat**. So bringt die CEP technische Expertise und Anwenderperspektiven direkt in die nationale Normungsarbeit ein.



Die CEP arbeitet im Sustainable Transport Forum (STF) der EU-Kommission (DG MOVE) mit und bringt dort technische und regulatorische Expertise ein. Sie hat **mehrere STF-Papiere** zu Sicherheit, Technologien und zur Implementierung der AFIR maßgeblich **verantwortet** und gestaltet so europäische Vorgaben aktiv mit.



Der DVGW beherbergt das nationale Spiegelgremium zur ISO/TC 197, das zugleich als *Sonderausschuss Wasserstofftechnologie* fungiert. Die CEP ist dort aktiv eingebunden und hat seit 2025 den **stellvertretenden Vorsitz** inne – und kann die nationale und internationale Normungsarbeit aktiv gestalten.

Zusammenarbeit



Das ZSW ist eines der führenden Forschungsinstitute für Wasserstoff und Brennstoffzellen. Mit dem ZSW steht die CEP in engem **Austausch**, um technische Fragen der H₂-Mobilität sowie regulatorische Aspekte gemeinsam zu bewerten.



Das ZBT ist ein zentrales Forschungs- und Entwicklungszentrum für Wasserstofftechnologien. Die CEP tauscht sich regelmäßig mit dem ZBT zu **technischen Entwicklungen und regulatorischen Anforderungen** aus.



Das CIN ist ein deutsches Netzwerk für H₂-Intralogistik. 2025 war die CEP im Austausch, das CIN in die CEP zu überführen; die **Gespräche werden 2026 fortgesetzt**. Ziel ist es, die Expertise aus Logistik- und Industrieanwendungen enger mit den Infrastruktur- und Standardisierungsthemen der CEP zu verzahnen.



Das Brennstoffzellen-Bus-Cluster ist ein zentraler Akteur für die Einführung von H₂-Bussen in Deutschland. Die CEP steht mit dem Cluster im **fachlichen Austausch** und bringt technische und regulatorische Erfahrungen aus der Infrastrukturperspektive ein.

Beratung / Austausch



Die CEP steht mit dem Bundesministerium der Finanzen **im Austausch** zur Auslegung der Energiesteuer, insbesondere zur Frage der Erfassung der Wasserstoffmengen bzw. der möglichen Abschaffung der Besteuerung von Wasserstoff in Verbrennungsmotoren.



Die CEP bringt ihre technische Expertise in die Normungsroadmap Wasserstoff ein und liefert Praxiswissen aus Infrastruktur, Fahrzeugen und Betrieb. Im Fokus stehen Sicherheitsstandards, Betankungsprotokolle und regulatorische Schnittstellen.



Mit dem Umweltbundesamt steht die CEP im fachlichen Austausch zu Methodik und Datengrundlagen. **Die CEP hat Standardwerte für Wasserstofftankstellen eingebracht** und arbeitet derzeit an Werten für den Transport mit Trailern. Ziel 2026: verlässliche und praxisnahe Grundlagen für THG-Bilanzierung und Nachhaltigkeitsbewertungen.



Mit technischen Prüf- und Zertifizierungsstellen arbeitet die CEP in der Abnahme von H₂-Tankstellen eng zusammen. **Die CEP hat diese Organisationen geschult und unterstützt** sie mit technischem Know-how zu Standards, Sicherheit und Betankungsprozessen.



Tätigkeitsberichte und Entlastung des Vorstands

Top 04 Tätigkeitsbericht Vorstand und Dienstleister

2. Kommunikation

CEP als anerkannter technischer Experte



Auszug weitere Teilnahmen/Vorträge

- Tankstelleneröffnung Düsseldorf (Teilnahme M. Merkel)
- CH2ance Webinar (Vortrag F. Brandau)
- 1. Wirtschaftsdialog in Berlin (Teilnahme M. Merkel)
- ch2ance live bei Hengst (Vortrag F. Brandau)
- BBS-Jahrestagung (Teilnahme M. Merkel)
- Wasserstoffmotoren Konferenz (Vortrag E. Hof)
- Parlamentarisches Frühstück (Teilnahme M. Merkel)
- hy-fcell (Vortrag F. Brandau)
- Forum für Energiezukunft (Keynote M. Merkel)

Medienarbeit & faktenbasierte Kommunikation

H2 Mobilität gestalten mit der Clean Energy Partnership

Unser Ziel: Eine kostengünstige, sichere und alltagstaugliche Wasserstoffmobilität für sauberen Verkehr.

Als unabhängiges Expertengremium vereint die Clean Energy Partnership (CEP) Akteure aus allen Sektoren der Wasserstoffmobilität im Straßen- und Werksverkehr. Mit technologieoffenem Ansatz arbeiten wir an der Optimierung von Rahmenbedingungen, der Entwicklung internationaler Standards und der Verbesserung von Technologien.

Aktuelles

<p>20. OKTOBER 2025 PRÜF- UND ABNAHMEPROZESSE, EUROPÄISCH, TOOL/TEMPLATE</p> <p>SAT-Vorlage für Wasserstofftankstellen mit tiefkaltem Flüssigwasserstoff (sLH2)</p>	<p>16. OKTOBER 2025 PRÜF- UND ABNAHMEPROZESSE, NATIONAL, FACTSHEET</p> <p>Checkliste zur Genehmigung von Anlagen zur Speicherung und Vertankung von Wasserstoff</p> <p>Die CEP-Checkliste für die Genehmigung von Wasserstofftankstellen richtet sich</p>	<p>26. SEPTEMBER 2025 NORMEN UND STANDARDS, NATIONAL, WHITEPAPER</p> <p>Studie zu regulatorischen Rahmenbedingungen für Wasserstoff-Betankungstechnologien</p>
--	--	---

CEP.EXPERT Webseite

Zentrale digitale Anlaufstelle: CEP-Wissensportal

- Aufbau eines zentralen digitalen Hubs für alle CEP-Inhalte
- Datenbank mit Whitepapern, Factsheets, Empfehlungen und Templates
- Intelligente Such- und Filterfunktionen zur einfachen Navigation
- Komfortable Download-Möglichkeiten für alle Dokumente
- CEP-Präsentationen und „CEP stellt sich vor“ zentral verfügbar
- Aktuelle Informationen zu Projekten, Veranstaltungen und Entwicklungen
- Übersicht zu Mitgliedschaft & Mitwirkung
- Geschützter Log-In-Bereich für CEP-Mitglieder

Medienarbeit & faktenbasierte Kommunikation




Transparente Darstellung technischer und politischer Zusammenhänge

Deutlicher Ausbau der öffentlichen Sichtbarkeit; Schwerpunkt: faktenbasierte, industriepolitisch relevante Kommunikation

Dabei LinkedIn als zentrale Plattform für

- Reichweite und Sichtbarkeit
- Dialog und fachlicher Austausch
- Anfragen zur Probemitgliedschaft



Tätigkeitsberichte und Entlastung des Vorstands

Top 04 Tätigkeitsbericht Vorstand und Dienstleister

3. Regulatorische Arbeit



**MITGLIEDER-
VERSAMMLUNG**

VORSTAND

E. Hof, F. Brandau, P. Karzel, J. Starr

GESCHÄFTSSTELLE

Spilett, motum

Strategie

Standardisierung

Regulation

AG Strategie

**AG
Interoperabilität**

AG Regulation

**DG Move
Koordination**

DG Move safety

**Betankungs-
protokolle**

**Betankung Sonder-
anwendungen**

DGUV-Information

Förderung

HRS-Abnahme

**Interface
Sicherheitskom.**

**DG Move,
HRS d. Zukunft**

THG-Quote

Koordinierung,
Bewertung u.a. in
Clean Room
Formaten,
"lobbyieren der
Lobbyisten"

Konsolidierung für
DIN/ISO z.B.
Trailerstützen
Standardisierung,
Betankungs-
protokolle

Umsetzung
Regulatorik z.B.
THG-Quoten,
H2-Besteuerung

Ausbildung und
Bewertung z.B. HRS-
Abnahme, Vorfälle

Entwicklung neue
Technologien,
Durchführung von
Studien zur
Umsetzung

**CEP
TOWNHALL
FORUM**

Pitches &
Projektvor-
stellungen
von
Mitgliedern
und Partner
für
Mitglieder

Legende:

THEMEN

ARBEITSGRUPPEN

ADHOC ARBEITSGRUPPE

CLUSTER

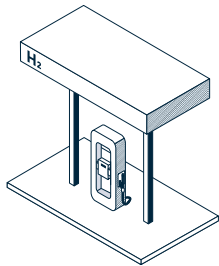
AUFGABE

Working Group (WG)	Language	Frequency	Day	Participants	RESPONSIBLE/Contact Person
Meetings of the Board	German	Biweekly	Monday	Members of the Board	Marcus Merkel
General Assembly	German	By invitation	tbd	Members of the General Assembly	Marcus Merkel
Expert Group Strategy	German/English	Three-weekly	Friday	Members of the General Assembly	Marcus Merkel
Expert Group Standardization/Interoperability	English	Biweekly	Thursday	Open to all	Marcus Merkel
Expert Group German Regulation	German	Biweekly	Thursday	Open to all	Marcus Merkel
Ad hoc Group: DG Move Support (=AFIR)	English	Weekly	Wednesday	Open to all	Marcus Merkel
Ad hoc Group: Advanced Communication	English	Tbd	tbd	By invitation	Ignacio Lorenzana
Sustainable Transport Forum STF Group	English	On demand	←	Members of STF	Marcus Merkel
CEP HRS Approval Group	English	On demand	←	Open to member experts	Ignacio Lorenzana
NOW GmbH Advisory Board Feedback	English	On demand	←	Open to all	Marcus Merkel

STF: Umsetzung der AFIR

Das STF **unterstützt** die Kommission **mit technischem Fachwissen** bei der Umsetzung der AFIR-Richtlinie.

Arbeitsgruppen



1. Die Umsetzung der AFIR

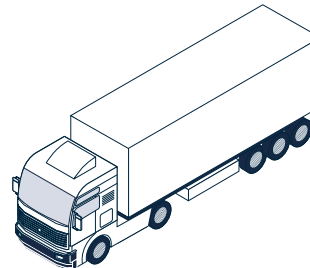
Definition AFIR-Tankstelle: Kapazitätsanforderungen (1 t/Tag), Marktbedürfnisse, Planung für grenzüberschreitende Konnektivität, Stationsdesign, H₂-Versorgung, Reinheit

2. Finanzierung der H₂Tankstellen

Aktueller Stand der Dinge, Finanzierungsmodelle, Unterstützungsbedarf, Rentabilitätsprognose

3. regulatorische Aspekte der Sicherheit

Sicherheitsvorschriften für das Tanken, Qualifikation des Personals



4. nationale Anreize

Überblick über die derzeitigen/künftigen Anreize und ihren Beitrag zu den AFIR-Zielen - quantitativer Ansatz (so weit wie möglich) und Ermittlung bewährter Verfahren

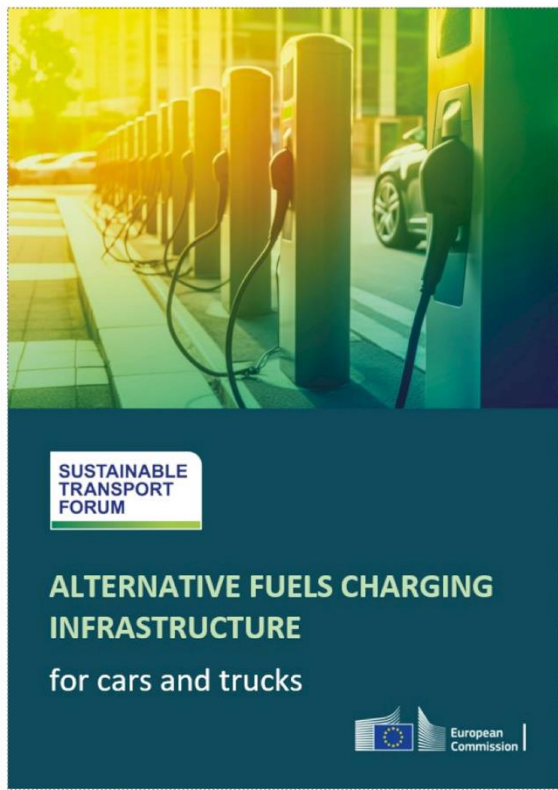
5. H₂-Technologien

H₂-Brennstoffzellen: PFAS-Alternativen in den Brennstoffzellenmembranen, Geschäftsmodelle, Betriebsanforderungen; H₂-Verbrennungsmotoren: technologische Leistung, Anschaffungs- und Betriebskosten, Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, betriebliche Anforderungen, Besteuerung

6. OEM-Arbeitsgruppe

Abgeschlossene Gruppe der OEMs, die nochmals Hochlaufzahlen erarbeitet

STF: Umsetzung der AFIR



Rolle der CEP im Arbeitsprozess

Aktive Mitarbeit in Arbeitsgruppen des Sustainable Transport Forum (STF)

Wichtige Ergebnisse:

- (1) Miterstellung des Papers für die Kommission zur AFIR-Evaluation
- (2) Ausarbeitung des AFIR-konformen 1-t-HRS-Designs für Heavy-Duty-Fahrzeuge
- (3) Miterstellung des Papers für die Kommission zur Sicherheit in der Wasserstoffmobilität
- (4) Zuarbeit zum Paper für die Kommission zu Finanzierungskonzepten in der Wasserstoffmobilität
- (5) Zuarbeit zum Paper für die Kommission zur Technologie

Rolle der CEP: Koordination technischer Expertise der Industrie und Einbindung in die EU-Prozesse

Mehr Informationen: in BackUp-Slides

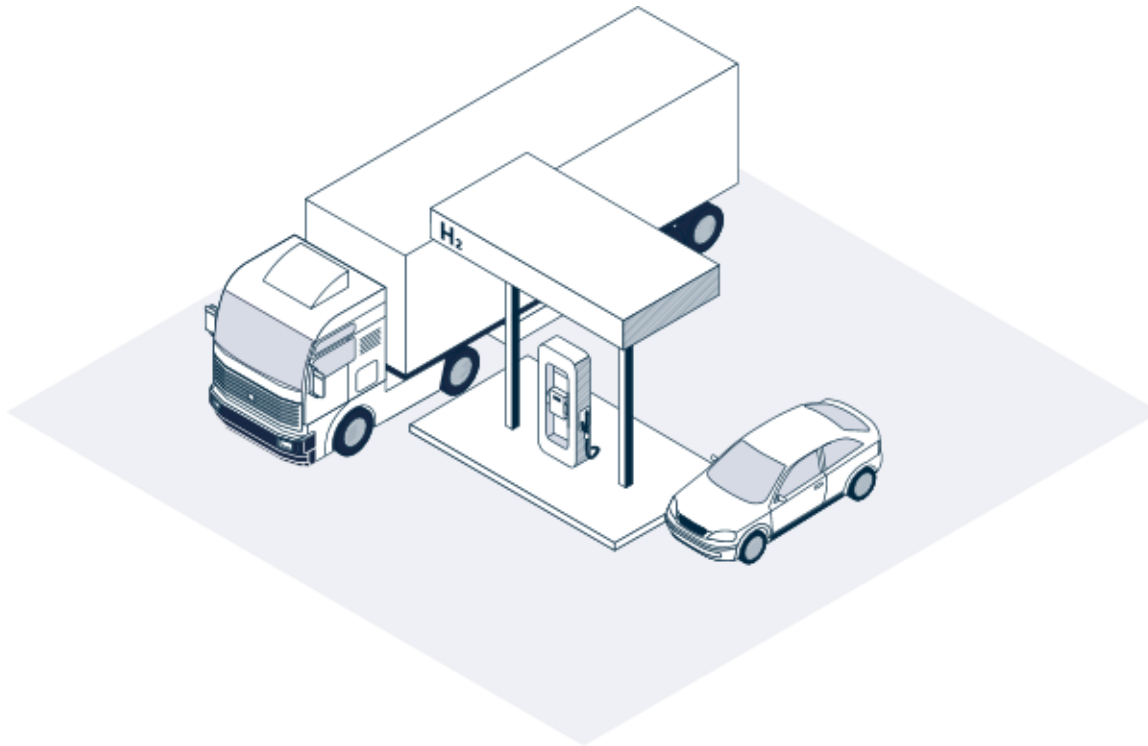
STF // AFIR-Umsetzung

Gesamtfazit: Eine erfolgreiche Umsetzung der AFIR gelingt nur mit einem koordinierten, planungssicheren Ausbaansatz

bestehend aus:

- verbindlichen nationalen Ausbaupfaden mit klaren Zwischenzielen,
- frühzeitiger und vorausschauender Standortplanung entlang der TEN-T-Korridore,
- beschleunigten und einheitlichen Genehmigungsverfahren,
- transparenter Leistungsüberwachung (Kapazität, Verfügbarkeit, tatsächliche Performance),
- enger Verzahnung von Infrastruktur- und Fahrzeughochlauf.

STF: Umsetzung der AFIR



AFIR-Tankstelle (CEP): Anforderungen durch Endanwender

Bedarfe	
Täglicher H ₂ Bedarf	1 t H ₂ /Tag bei 16 Stunden Spitzenauslastung
Betankungsmenge	75 % Betankung der Tankkapazität
Anzahl Lkw/Pkw-Betankungen pro Tag	40-kg-Lkw: ~33 80-kg-Lkw: ~16 5-kg-Pkw: ~200 Mix: ~60 Lkw/Pkw
Leistung	
Betankungszeit	bis zu 10 Minuten + 5 Minuten Handhabungszeit
Dispenserleistung gesamt	100 kg/h,
Dispenserleistung á	2-3 Lkw/h
Anzahl der Dispenser Lkw	2
Anzahl der Dispenser Pkw	2
Back2Back Möglichkeit	ja
Energie	
Leistungsanschluss	50–600 kW (abhängig von der H ₂ -Speichertechnologie)
Vorkühlungsanforderung (Standby)	0–100 kWh/Tag (abhängig von der H ₂ -Speichertechnologie)

STF: Umsetzung der AFIR

Die wichtigsten Empfehlungen:

1. HDV-ready performance bis 2030 absichern
2. Skalierbarkeit verbindlich machen
3. AFIR-Netzwerk verdichten und diversifizieren
4. Steuern, Maut und Beschaffung harmonisieren
5. Infrastruktur und Fahrzeuge konsequent koppeln
6. Genehmigungen und Upgrades beschleunigen
7. Technische Regeln europaweit harmonisieren
8. Lineare nationale Ausbaupfade veröffentlichen
9. Tatsächliche Performance messen – nicht nur Zählwerte



Förderung in Deutschland

CEP FACTSHEET | STAND: JUNI 2025

Internationale Fördermodelle im Vergleich

Land	Förderung Wasserstoff-Lkw	Förderung H ₂ -Tankstellen	Kompensation Wasserstoffkosten	Förder-Kopplung E-LKW/DE
USA	Steuervergütung bis 40.000 USD/Fahrzeug			
EU	AFIF: bis 30-50% Capex für Fahrzeuge in integrierten Projekten			
Deutschland	KsNI: bis 80% Capex des Diesel-Gaps (inkl. Nachrüstung)			
Niederlande	SWIM: bis 300.000€/Fahrzeug			
Japan	METI: bis 50% Fahrzeugkosten			
Polen	Bis zu 50% Zuschuss (v.a. Busse)			

CEP

CEP-EMPFEHLUNG | STRATEGIE

CEP-Empfehlung: Von der Einzel- zur Systemförderung

09/2025

Ausschreibungen HRS

- Einfache, umsetzbare Förderpakete mit frühzeitiger Ankündigung (1-2 Jahre Vorlauf), abgebildet z.B. in einem H₂-Calls-Calendar
- Standortauschreibung für AFIR-HRS mit Flexibilität bei der Standortwahl (z. B. Standortradius)

Ausschreibungen Anwendungen

- Abgestimmte Förderung von HRS + Fahrzeugen (zeitlich auf Anwendungen beziehen, operativ entkoppeln)
- H₂-Verbrenner einbeziehen
- Übertragbarkeit Förderungen, falls Käufe nicht erfolgen

Ausschreibungen Elektrolyseure

- H₂ aus Projekten des BMWK auch für Mobilität nutzbar

Zwei Säulen Förderung

- orientiert sich an SWIM (Förderung Niederlande)
- ergänzt um Capacity Credits und Energiekostenkompensation

Phase 1: HRS
Förderung der HRS nach formaler Auswahl

Phase 2: Lkw/Fkw
Zeitfenster (z. B. 6 Monate) für Bildung eines Konsortiums mit Fahrzeugbeschaftern

Option
Add-on-Modell - zusätzliche Mittel für Fahrzeugförderung aus HRS-Topf

Energiekostenkompensation
festgesetzte THG-Quotenkompensation (vgl. EEG)

Capacity Credits
Mindestabsatzgarantie

CEP

H₂-FÖRDERUNG 3

Empfehlungen zur Wasserstoffförderung

Deutschland hat mit KsNI und NIP zentrale Förderinstrumente etabliert

Im internationalen Vergleich zeigen sich jedoch strukturelle Lücken bei Planungssicherheit und Markthochlauf

Analyse in der CEP-Empfehlung zur Wasserstoffförderung verdeutlicht: Fragmentierte Einzelförderungen erzeugen keine skalierbaren Rahmenbedingungen

Die CEP schlägt daher einen systemischen Ansatz vor: weg von projektbezogener Förderung, hin zu einem integrierten, planbaren Fördermodell

TCO-Analysen und Betriebsmodelle



Wirtschaftlichkeit von H₂-Lkw

Erstellung eines umfassenden TCO-Modells für wasserstoffbetriebene Lkw

Abbildung relevanter Einflussfaktoren: CAPEX, OPEX, RED III, Energiesteuer, Restwerte

Datenvalidierung mit Fahrzeugherstellern, Tankstellenbetreibern, Fördergebern

Ableitung verschiedener Betriebskonzepte und Geschäftsmodelle

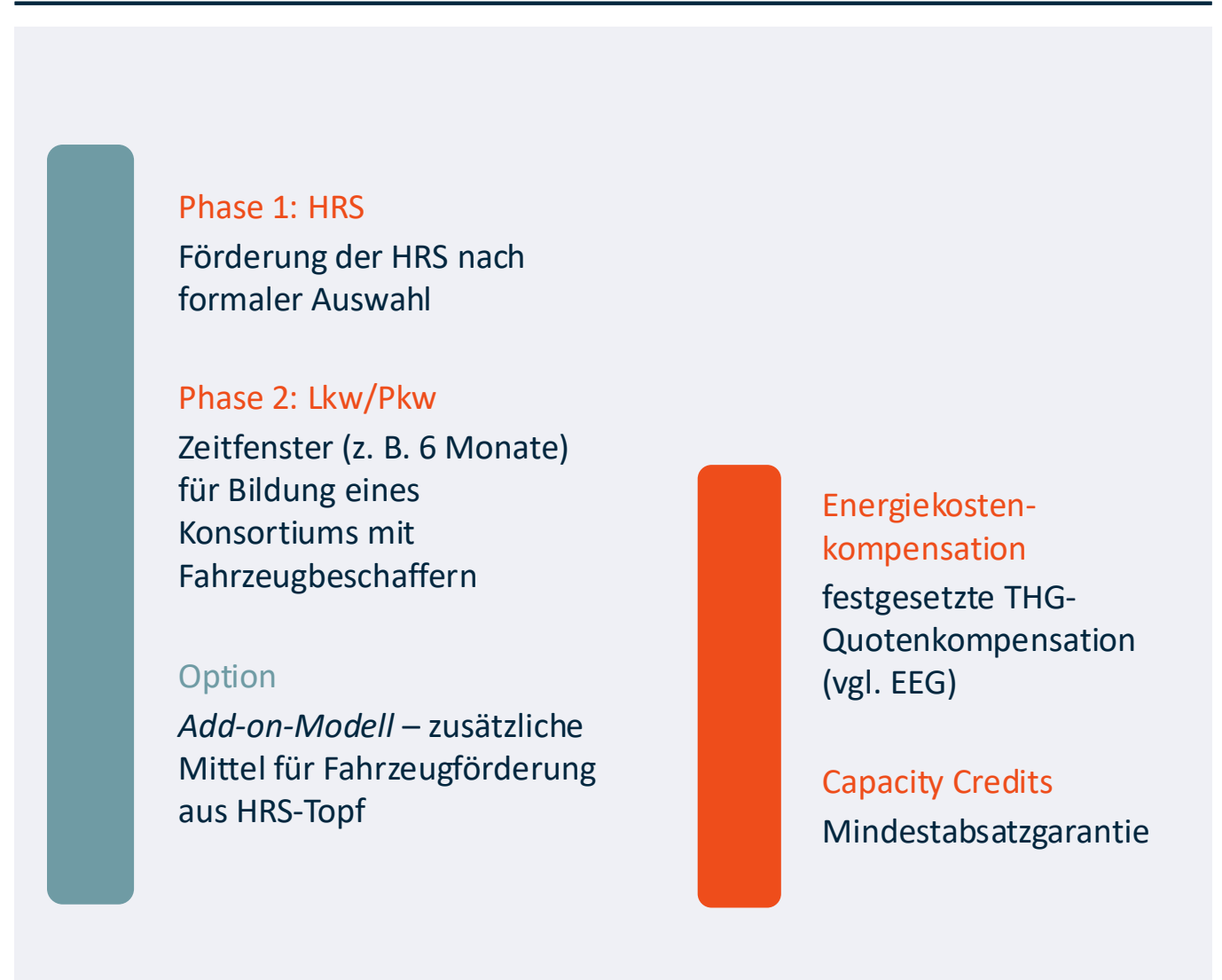
CEP-Forderungen: von der Einzel- zur **Systemförderung**

CEP-Vorschlag: Zwei Säulen Förderung

- orientiert sich an SWIM (Förderung Niederlande)
- Ergänzt um Capacity Credits und Energiekostenkompensation

[Factsheet: Wasserstoff-Förderung im Ländervergleich \(DE\)](#)

[Systemförderung als Katalysator für die Wasserstoffmobilität \(EN\)](#)



H₂Verbrennersteuer in Deutschland



Status quo, FAQ und Empfehlung

Die wichtigsten Zusammenhänge auf einem Blick:

- Wir arbeiten intensiv an einer Lösung zur unbürokratischen Erfassung des Wasserstoffs für den Nachweis der späteren Versteuerung
- Im Hintergrund sind wir im Austausch mit *DWV*, *MAHLE*, *Allianz Wasserstoffmotor* (wir lobbyieren die Lobbyisten) zur steuerlichen Gleichstellung von H₂-Verbrennern mit FCEVs
- Entwicklung von technischen Differenzierungsmethoden gemeinsam mit Tankstellenbetreibern und Fahrzeugherstellern als Advanced-Communications-Schnittstelle; Testreihe startet
- Erstellung eines FAQ Verbrennersteuer in Zusammenarbeit mit der NOW – Veröffentlichung für Q1/2026 geplant

RED III-Umsetzung in Deutschland



Fachliche Stellungnahme zum THG-Quotenhandel

Die wichtigsten Empfehlungen auf einem Blick:

- Etablierung praktikabler und technologieneutraler Kontrollprozesse für Biokraftstoffe
- Sektorale Unterquote für RFNBO (erneuerbare Kraftstoffe nicht-biogenen Ursprungs) für die Wasserstoffmobilität
- Definition praxistauglicher Standardwerte für die Wasserstofftankstellen ans UBA übergeben
- Definition praxistauglicher Standardwerte für die Transportemissionen in Erarbeitung

CEP-Stellungnahme zum Referentenentwurf THG-Quotenhandel

Dr. Marcus Merkel | Executive Director
 Clean Energy Partnership e. V.
 Mobile: +49 172 88 74 993
marcus.merkel@cep.expert



Tätigkeitsberichte und Entlastung des Vorstands

Top 04 Tätigkeitsbericht Vorstand und der Dienstleister

4. Technische und sicherheitsrelevante Arbeiten

Nicht-standardisierte Betankungsszenarien



Whitepaper zur Betankung von Sonderanwendungen

Erarbeitung CEP-Whitepaper zur Betankung von mobilen Energieeinheiten, Baumaschinen, Landwirtschaftsgeräten und mobilen H₂-Tankstellen

Ergebnis: technisch machbar, aber **regulatorische Lücken** zwischen Maschinen-/Druckgeräte-richtlinie und fahrzeugbezogenen UN/ECE-Vorgaben

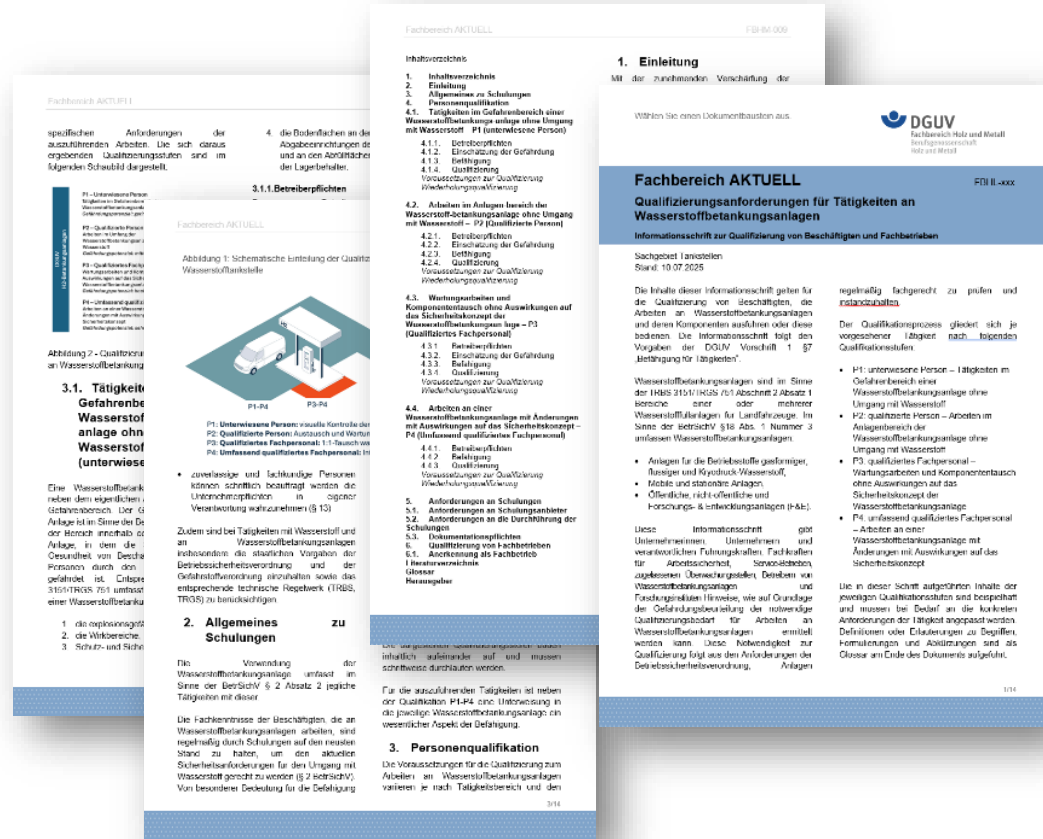
Enthält eine Gap-Analyse der technischen Anforderungen und praxisnahe Empfehlungen

Kooperation mit dem VDBUM e.V. geplant, Ziel: Entwicklung eines Fördervorhabens zur Harmonisierung von GTR 13, TPED, PED

<https://cep.expert/whitepaper-befuellung-von-sonderanwendungen-an-wasserstofftankstellen/>

Arbeiten an Wasserstoffbetankungsanlagen

Leitfaden zu Qualifizierungsanforderungen



- Entwickelt mit BBS zur einheitlichen Qualifikation für Tätigkeiten an H₂-Tankstellen
- Klare Qualifikationsstufen (P1–P4): vom Aufenthalt im Gefahrenbereich bis zu sicherheitsrelevanten Arbeiten
- Enthält praktische Hinweise zu Sicherheit, Schulungen und rechtlichen Grundlagen
- Definiert Kriterien für Fachbetriebe und Anforderungen an Qualitätssicherung

Ziel: mehr Sicherheit, klare Zuständigkeiten und verlässliche Standards durch Ausbildung von Fachkräften; soll als BBS-CEP-Papier erscheinen

Veröffentlichung für Q1/2026 geplant

Sichere Implementierung und Prüfung von H₂-Betankung



Factsheet-Serie zu Regulierung & Technik

Factsheet: Regulation Europe (EN)

Übersicht regulatorische und technische Anforderungen an Wasserstofftankstellen gemäß AFIR und EN 17127:2020

Factsheet: HRS Approval (EN)

Schrittweisen Beschreibung des Abnahmeprozesses gemäß EN17127

Factsheet: Fuelling Protocol (EN)

Betankungsprotokolle, v.a. Erklärung der Unterschiede zwischen statischen und dynamischen Protokollen.

Factsheet: FAT und SAT Tests (EN)

Erläuterung FAT- und SAT-Tests gemäß ISO 19880-1:2020, Übersicht über die ISO 19880-1:2020 Tests, Links zu Vorlagen



Tätigkeitsberichte und Entlastung des Vorstands

Top 05. Finanzbericht des Vorstandes, Kassenprüfung

Finanzbericht 2025

Stand: 01.12.2025

Rechnungsteller	Ausgaben brutto		Einnahmen brutto		Kommentar
	Kosten 2025	Ausstehend	Einnahmen 2025	Ausstehend	
Dienstleister Geschäftsstelle / Koordinierung (Auftrag)	374.850,00				Q1-Q3, Rechnungslegung Q4 erfolgt im 2026, Enthält Kosten für Steuerberatung, DATEV, Webdienste
Nachberechnung Mehraufwand Geschäftsstelle /Koordinierung 2024	74.970,00	17.850,00			
Dienstleister Kommunikation (Auftrag)	110.016,26				Q1-Q3, Rechnungslegung Q4 erfolgt im 2026
Dienstleister Kommunikation (Zusatzauftrag Website)		28.560,00			
Nachberechnung Mehraufwand Kommunikation 2024	24.910,53				
Dienstleister Steuerberatung	3.185,04				nur JA 2024, ab 2025 im Umfang der Geschäftsstelle enthalten
Webdienste, Hosting	0,00				enthalten in Dienstleister Geschäftsstelle
Beurkundungen / Gebühren	222,56				
Juristische Beratung	5.077,73				
Gebühren Bank	195,06				
Abgeführte Umsatzsteuer				25.000,00	Erstattung Q 3 2025
Abgeführte Umsatzsteuer				0,00	Erstattung Q4 2025 (erfolgt erst in Q. 1 2026)
Abzuführende Gewerbe- und Körperschaftssteuer 2024		5.000,00			Schätzung (vorauss. im Sommer 2025 abzuführen)
Einnahmen Mitgliedsbeiträge 2025			601.220,04	30.000,00	Ein Mitglied hat bislang nicht gezahlt
Summe	593.427,18	51.410,00	601.220,04	55.000,00	
Ausgaben / Einnahmen Gesamt	644.837,18		656.220,04		
Kassenbestand zum 1.1.2025			55.703,20		
Erwartetes verfügbares Budget zum 31.12.2025			67.086,06		

Shaping hydrogen mobility with the Clean Energy Partnership

Dr. Marcus Merkel
Clean Energy Partnership e.V.
Schönebergerstr. 18
10963 Berlin

Mobile: +49 172 88 74 993

E-mail: marcus.merkel@cep.expert

Board:

Florian Brandau, Frank Fronzke, Ignacio Garcia-Lorenzana ·

Registered at Berlin-Charlottenburg VR 40376 B



www.cep.expert

www.linkedin.com/in/marcus-merkel