

## **Consultatiereactie ENGIE op het besluit tot wijziging van het besluit energie vervoer**

### **Inleiding**

ENGIE heeft kennis genomen van het besluit tot wijziging van het besluit energie vervoer (hierna: het besluit) zoals deze op 30 november 2020 is gepubliceerd. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren. In onze reactie gaan wij in op de positie van waterstof.

### **Algemene opmerkingen**

Groene waterstof die geproduceerd is met hernieuwbare elektriciteit is met recht een schone energiedrager. Bij de productie ontstaat namelijk geen CO<sub>2</sub> en bij de verdere inzet in de keten kan daarmee ook geen uitstoot van schadelijke broeikasgassen plaatsvinden. Groene waterstof kan daarbij in vele markten ingezet worden. Gezien de trend naar nul emissie mobiliteit en de begrensde mogelijkheid van het gebruik van batterijen kan het ook een belangrijke rol spelen in transport over lange afstanden (via schepen, treinen, bussen en vrachtwagens). Dit volgt ook uit het Klimaatakkoord: hierin is vastgelegd dat partijen in de toekomst een belangrijke rol weggelegd zien voor waterstof in met name zwaar transport.

Daarnaast kan groene waterstof gebruikt worden voor de productie van andere brandstofproducten, waaronder methanol. Voor de productie van methanol wordt momenteel grootschalig gebruik gemaakt van grijze waterstof, die vaak wordt geproduceerd door het 'kraken' van aardgas. Dit gaat gepaard met de uitstoot van CO<sub>2</sub>, terwijl bij de productie van groene waterstof – door gebruik van hernieuwbare elektriciteit – geen CO<sub>2</sub> ontstaat. Daarnaast vormt groene waterstof dat gemengd is met CO<sub>2</sub> het product E-methanol, een zogeheten E-fuel. Dit mengsel kwalificeert als een hernieuwbare brandstof en kan mede bijgemengd worden in benzine. Ook kan E-methanol ingezet worden als brandstof in de scheepvaart. Daarnaast is de uitstoot van schadelijke broeikasgassen (zoals CO<sub>2</sub>, stikstofoxiden en zwaveldioxiden) lager bij gebruik van E-methanol.

Tot slot wordt opgemerkt dat vorig jaar de Kabinetsvisie waterstof is gepubliceerd. Hierin zijn ambitieuze plannen opgenomen. In 2025 moet bijvoorbeeld 500MW aan elektrolyse capaciteit gerealiseerd zijn, terwijl in 2030 deze capaciteit 3GW tot 4GW moet bedragen. De ambities van de Europese Unie (hierna: de EU) zijn zelfs nog vele malen groter.<sup>1</sup> Nederland en de EU zijn tevens van mening dat groene waterstof een belangrijke rol kan spelen in de mobiliteitssector. De regeling energie vervoer vormt in Nederland een belangrijk instrument om deze rol mogelijk te maken. Om te zorgen dat groene waterstof daadwerkelijk de rol kan spelen die het wordt toegedicht, moet het besluit volgens ENGIE op diverse punten aangepast worden. Dit wordt hieronder nader toegelicht.

### **Specifieke opmerkingen**

#### *Instellen van een minimumpercentage*

In het besluit ligt voor de jaren 2022 – 2030 het percentage van de energie-inhoud van de levering tot eindverbruik vast die ingevuld moet worden met bepaalde soorten hernieuwbare brandstofeenheden (hierna: HBE's). Volgens ENGIE is het gerechtvaardigd dat ook voor hernieuwbare brandstoffen (gasvormig of vloeibaar) gerelateerd aan waterstof een dergelijk minimumpercentage wordt ingevoerd. De argumentatie hiervoor ligt in belangrijke mate in het hernieuwbare karakter van groene waterstof en de rol die het kan spelen in de mobiliteitssector. Deze argumentatie is reeds toegelicht onder het kopje 'algemene opmerkingen'.

---

<sup>1</sup> De ambitie voor 2024 is gesteld op 6 GW elektrolyse capaciteit en voor 2030 is het doel 40GW elektrolyse capaciteit.



In aanvulling hierop merkt ENGIE op dat door de introductie van een minimumpercentage een gegarandeerde markt wordt gecreëerd. Een afnemer in de mobiliteitssector moet in dat geval namelijk een bepaalde hoeveelheid groene waterstof afnemen om aan het gestelde minimumpercentage te voldoen. Dit heeft als effect dat de onrendabele top van groene waterstof daalt en daarmee de subsidiebehoefte. Op deze wijze wordt groene waterstof ook snel(ler) commercieel levensvatbaar.

#### *Uitgifte HBE in relatie tot exploitatiesubsidie*

In het besluit wordt de eis gesteld dat voor gasvormige hernieuwbare brandstoffen die worden ingeboekt in het register geen exploitatiesubsidie ontvangen mag zijn. Dit geldt ook voor de energie uit de hernieuwbare bron(nen) met behulp waarvan de hernieuwbare brandstof is geproduceerd. Voor vloeibare hernieuwbare brandstoffen is dit al een bestaande eis. Uit de memorie van toelichting volgt dat dit moet voorkomen dat een gesubsidieerde vorm van hernieuwbare energie niet ook een HBE ontvangt. Dit zou resulteren in een oneigenlijk concurrentievoordeel. Uit de memorie van toelichting volgt echter ook dat als een subsidie niet de gehele onrendabele top afdekt, voor het resterende deel wel een HBE toegekend kan worden.

Op zichzelf kan deze laatste mogelijkheid ertoe bijdragen dat de onrendabele top van groene waterstof afgedekt wordt. Tegelijkertijd ziet ENGIE wel een aantal aandachtspunten. Allereerst is het betreffende artikel in het besluit op dit punt niet in lijn met de memorie van toelichting. Daarnaast is niet duidelijk op welke wijze de onrendabele top precies vastgesteld wordt en hoeveel HBE's toegekend gaan worden in het geval een ontvangen exploitatiesubsidie de onrendabele top niet volledig afdekt. Naar onze mening moeten deze punten in het besluit verduidelijkt worden.

ENGIE merkt daarnaast op dat het voor brandstofleveranciers naar verwachting niet aantrekkelijk is om groene waterstof af te nemen die subsidie vanuit de Stimuleringsregeling Duurzame energietransitie (hierna: SDE++) ontvangen heeft. Voor deze waterstof worden immers geen HBE's uitgegeven en het is daarmee niet mogelijk om aan te tonen – middels afboeken – dat de waterstof duurzaam is opgewekt. Daarmee draagt deze waterstof ook niet bij aan het behalen van de jaarverplichting die geldt voor een brandstofleverancier. Voor partijen die hun geproduceerde groene waterstof willen inzetten in de mobiliteitssector helpt dat niet. In dit verband wijst ENGIE erop dat het tijdelijk bieden van een exploitatiesteun in combinatie met een leverings- of bijmengverplichting in specifieke omstandigheden als aanvaardbaar wordt gezien in de EU. In een richtsnoer<sup>2</sup> heeft de Europese Commissie (hierna: de Commissie) namelijk het volgende gesteld:

*'Daarnaast zal de Commissie oordelen dat de steun het niveau van de milieubescherming niet verhoogt – en dus niet verenigbaar kan worden verklaard met de interne markt – indien de steun wordt toegekend ten behoeve van biobrandstoffen waarvoor een leverings- of bijmengverplichting geldt, tenzij een lidstaat kan aantonen dat de steun beperkt is tot duurzame biobrandstoffen die te duur zijn om deze alleen met een leverings- of bijmengverplichting op de markt te brengen.'*

Dat deze mogelijkheid niet sec een theoretisch iets is volgt uit het persbericht in bijlage 1. In 2018 heeft de Commissie namelijk aan Italië goedkeuring verleend voor het bieden van staatssteun, terwijl er een leverings- of bijmengverplichting voor biobrandstoffen gold. Uiteraard ziet de genoemde richtsnoer en het besluit van de Commissie op biobrandstoffen en niet op hernieuwbare brandstoffen.<sup>3</sup> De redenering die is gehanteerd in het genoemde besluit past echter naadloos op de huidige positie van groene waterstof in de mobiliteitssector.

---

<sup>2</sup> Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014 – 2020', hoofdstuk 3.3 (randnummer 114).

<sup>3</sup> Dit document stamt reeds uit 2014, een tijd waarin groene waterstof als hernieuwbare brandstof nog niet op de kaart stond.



Daarnaast merkt ENGIE op dat de SDE++ regeling in Nederland de meest gangbare exploitatiesubsidie is. Deze subsidie moet aangevraagd worden voordat een elektrolyzer gebouwd wordt. Het is dus niet mogelijk om achteraf SDE++ aan te vragen als blijkt dat de onrendabele top van groene waterstof niet volledig kan worden afgedekt via HBE's. De SDE++ systematiek moet daarom de mogelijkheid bieden om een toegekende subsidie tijdelijk stop te zetten als de groene waterstof waarvoor de subsidie is toegekend geleverd wordt aan de mobiliteitssector. Ook moet het mogelijk zijn dat de SDE++ subsidie alsnog ontvangen kan worden als blijkt dat de onrendabele top van de groene waterstof die geleverd wordt aan de mobiliteitssector niet geheel met HBE's afgedekt is.

Wat betreft de beoordeling of sprake is van een exploitatiesubsidie moet naar onze mening op de korte termijn niet gekeken worden naar verkregen subsidies voor de productie van de gebruikte hernieuwbare elektriciteit. Dit kan namelijk een beperkend effect hebben op de productie van groene waterstof. Ter illustratie: recentelijk zijn pas concessies verleend aan windmolenparken op zee die zonder exploitatiesubsidie gebouwd gaan worden. Voor wind op land en voor zonneparken is dat in het geheel nog niet het geval. De hoeveelheid subsidieloos geproduceerde hernieuwbare elektriciteit die de komende jaren beschikbaar is voor de productie van groene waterstof zal daarmee beperkt zijn. Een snelle opschaling van de productie van groene waterstof zal daarmee, in ieder geval op de korte termijn, lastig worden. Daarnaast zullen veel bedrijven werken met een portefeuille van hernieuwbare elektriciteit, waardoor een deel van de elektriciteit mogelijk nog wel een exploitatiesubsidie ontvangt en een deel niet. De verhouding tussen deze categorieën kan bovendien in de loop van de tijd fluctueren. Dit vereist een ingewikkelde administratie.

#### *Aantal toegestane schakels in de keten bij vloeibare hernieuwbare brandstoffen*

In het besluit ligt vast dat de keten voor vloeibare hernieuwbare brandstoffen, omwille van controleerbaarheid en traceerbaarheid, slechts uit twee schakels mag bestaan. Het gaat daarbij om a) de locatie waar de vloeibare hernieuwbare brandstof wordt geproduceerd en b) de leverlocatie van de inboeker. Daarbij moet de hoeveelheid hernieuwbare brandstof met identiteitsbehoud van de productielocatie naar de leverlocatie verplaatst worden. Voor het aantonen van de hernieuwbaarheid van vloeibare hernieuwbare brandstoffen geldt namelijk de verificatie hernieuwbare brandstof.

Volgens ENGIE is het ongewenst dat de keten slechts tot twee schakels beperkt wordt. Ter illustratie het volgende voorbeeld. Zoals benoemd vormt groene waterstof dat gemengd is met CO<sub>2</sub> het product E-methanol. Hiertoe moet I) de groene waterstof geproduceerd worden, II) de E-methanol vervaardigd worden, III) de E-methanol al dan niet bijgemengd worden<sup>4</sup> en IV) de E-methanol of het gemende product verkocht worden aan een afnemer. Daarmee bestaat de keten uit drie tot vier schakels. Naar onze mening moet het besluit daarom toestaan dat de keten uit meer dan twee schakels kan bestaan. Het aantal schakels van vier is nog altijd behapbaar, waardoor de controleerbaarheid en traceerbaarheid geborgd blijft.

#### *Ministeriële regeling ten behoeve van vloeibare hernieuwbare brandstoffen*

In het besluit ligt vast dat vloeibare hernieuwbare brandstoffen slechts worden ingeboekt in het register als de soort voorkomt op een bij ministeriële regeling vast te stellen lijst van hernieuwbare brandstoffen. Het is ENGIE niet duidelijk waarom in het besluit niet wordt aangehaakt bij de definitie van een vloeibare hernieuwbare brandstof zoals opgenomen in de richtlijn ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (REDII). Naar onze mening moet het mogelijk zijn dat een vloeibare hernieuwbare brandstof – dus ook E-fuels – die past binnen de genoemde definitie ingeboekt wordt in het register.

---

<sup>4</sup> De producent van E-methanol zal niet altijd de brandstofleverancier zijn (aan wie de jaarverplichting is opgelegd), waardoor het bijmengen een extra schakel vormt.



### **Tot slot**

Volgens de memorie van toelichting gaat in de Regeling energie vervoer de grootte van de vermenigvuldiger voor hernieuwbare brandstoffen – waaronder waterstof uit hernieuwbare elektriciteit – vastgelegd worden. Het is ENGIE niet duidelijk of alleen groene waterstof, of ook een product waar groene waterstof als grondstof voor fungeert (zoals E-fuels) in aanmerking komt voor de vermenigvuldiger. Wij zijn van mening dat dit het geval moet zijn en verwijzen hiertoe naar onze opmerkingen onder het kopje 'algemene opmerkingen'.

ENGIE pleit er daarnaast voor dat de overheid deze regeling gaat consulteren. Voor zover dit niet in de planning ligt, is het verzoek om met de sector in overleg te treden over de vermenigvuldiger voor hernieuwbare brandstoffen die gehanteerd gaat worden. Wij merken in ieder geval op dat een zwaardere weging ervoor zorgt dat de marktwaarde van groene waterstof toeneemt. Dit is met name van belang als groene waterstof geen gebruik mag maken van exploitatiesubsidie en daarmee in belangrijke mate afhankelijk is van HBE's om de onrendabele top af te dekken. Een afnemer in de mobiliteitssector kan een hernieuwbare brandstof meer laten meetellen om aan zijn jaarverplichting te voldoen als de vermenigvuldiger hoger is. Dit zorgt ervoor dat de bereidheid om een hogere prijs te betalen toeneemt. Dit heeft weer als effect dat de onrendabele top van groene waterstof daalt, waardoor ook de subsidiebehoefte daalt. Het gevolg hiervan is dat groene waterstof snel(ler) commercieel vatbaar is.

\*\*\*\*\*

Zwolle, 6 januari 2021



## **BIJLAGE 1**

State aid: Commission approves €4.7 billion public support scheme for advanced biomethane and biofuels in Italy

### **Brussels, 1 March 2018**

*Commissioner Margrethe Vestager, in charge of competition policy, said: "This is yet another step towards greater use of renewable energy in Europe and helping Italy's transition to more environmentally friendly fuel sources. The scheme will encourage the production and consumption of advanced biofuels in Italy, while limiting distortions of competition."*

The Italian scheme supports the production and distribution of advanced biofuels and advanced biomethane, also known as second and third-generation biofuels, for use in the transport sector. The scheme has an indicative budget of €4.7 billion and will run from 2018 until 2022. Advanced biofuels and biomethane are the most sustainable and environmentally friendly biofuels. They are produced from feedstock that do not require agricultural land for their production, such as waste, agricultural residues, and algae. Therefore, they pose a significantly lower risk of indirect CO<sub>2</sub> emissions caused by the use of additional land to grow crops for biofuels rather than for food and feed, and are particularly suited to help the EU achieve its climate and energy objectives. Advanced biofuels and biomethane have much higher production costs than fossil fuels. Under the scheme, producers of advanced biomethane and biofuels receive a premium which allows them to compensate for these higher costs and compete with fossil fuels in the transport sector. The premium can be increased if producers also make investments to improve the distribution and liquefaction of advanced biomethane. The level of the premium will be updated each year in relation to the production costs to ensure that producers are not overcompensated.

The scheme will also incentivise farmers to produce biofuel and biomethane from manure and other residues originating from their farming activities and use them in turn to power their agricultural machines and vehicles.

The scheme will be financed by transport fuel retailers who are obliged by law to include a certain percentage of advanced biofuels and biomethane in their fuel blends. On this basis, the Commission concluded that the measure will help Italy reach its 2020 target for the use of renewable energy in transport, fight climate change and replace fossil fuels in the transport sector, while at the same time limiting distortions of competition, in line with the Commission's 2014 Guidelines on State aid for environmental protection and energy.

### **Background**

Biofuels, including biomethane, are fuels produced by biomass. While biomethane is a gaseous fuel, other biofuels such as bioethanol and biodiesel are liquid. As part of the EU 2020 strategy, the Renewable Energy Directive requires all Member States to ensure that at least 10% of all energy consumed in transport come from renewable sources by 2020. Sustainable biofuels are, together with electric vehicles, one of the main low-carbon alternatives to fossil fuels used in transport, as they are easily deployable on existing transport infrastructure. The Commission's 2014 Guidelines on State aid for environmental protection and energy allow Member States to support advanced biofuels under certain condition.