

## **Consultatiereactie ENGIE op het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet milieubeheer en het Besluit energie vervoer voor het kalenderjaar 2021**

### **Inleiding**

ENGIE heeft kennis genomen van het wetsvoorstel wijziging van de Wet milieubeheer (hierna: het wetsvoorstel) en het Besluit energie vervoer voor het kalenderjaar 2021 (hierna: het voorgenomen besluit) zoals deze op 7 januari 2020 zijn gepubliceerd. Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om te reageren. In onze reactie gaan wij enkel in op de positie van groene waterstof in de systematiek energie vervoer.

### **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 *zero* emissie mobiliteit en de begrensde mogelijkheid van het gebruik van batterijen kan het ook een belangrijke rol spelen in lange afstand transport (zoals schepen, treinen, bussen en vrachtwagens). Dit is ook in het Klimaatakkoord onderkend: 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 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 (E-10) via bestaande pompstations, maar ook ingezet worden als brandstof in de scheepvaart. Tot slot kent E-methanol een lagere uitstoot van schadelijke broeikasgassen (zoals CO<sub>2</sub>, stikstofoxiden en zwaveldioxyden) dan bepaalde andere brandstoffen.

Met de wetswijziging wordt het mogelijk om hernieuwbare brandstof in te zetten voor het behalen van de jaarverplichting hernieuwbare energie. Naar verwachting wordt groene waterstof en E-methanol daarmee een brandstof waarvoor partijen in de vervoersmarkt een premium willen betalen. Daarmee kan deze markt als mogelijke 'kick-starter' dienen. Om dit te realiseren is een aantal maatregelen nodig.

### **Specifieke opmerkingen**

#### *Algemeen*

Het wetsvoorstel regelt dat de levering van een bepaalde hoeveelheid vloeibare of gasvormige hernieuwbare brandstof recht geeft op bijschrijving van een hernieuwbare brandstofeenheid (hierna: HBE) in het Register hernieuwbare energie vervoer. Met deze wijziging worden leveranciers die onder de systematiek van hernieuwbare energie vervoer vallen de mogelijkheid geboden om groene waterstof in te zetten om aan hun zogeheten jaarverplichting te voldoen. ENGIE juicht dit toe en meent dat daarmee een eerste stap is gezet om de vraag naar groene waterstof in de vervoersmarkt te stimuleren.



#### *Instellen van een minimumpercentage*

In het voorgenomen besluit liggen onder andere de jaarlijkse percentages vast voor het deel van de jaarverplichting dat tenminste moet worden gecompenseerd met de inzet van bepaalde soorten brandstoffen. Volgens ENGIE is het gerechtvaardigd dat ook voor groene waterstof (direct of indirect via bijvoorbeeld E-methanol) 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 vervoersmarkt. Deze argumentatie is reeds toegelicht onder het kopje 'algemene opmerkingen' in deze reactie. In aanvulling hierop merkt ENGIE op dat door de introductie van een minimumpercentage een gegarandeerde markt wordt gecreëerd. Een afnemer in de vervoersmarkt 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. Ter volledigheid merkt ENGIE op dat het instellen van een minimumpercentage een duidelijk signaal afgeeft aan afnemers en producenten dat Nederland serieus inzet op groene waterstof.

#### *Toepassen van een multiplier*

Voor zover een minimumpercentage niet mogelijk is, pleit ENGIE voor de introductie van een zwaardere weging (multiplier) voor groene waterstof. De argumentatie hiertoe is op hoofdlijnen gelijk aan waarom een minimumpercentage moet worden geïntroduceerd. ENGIE merkt op dat het wetsvoorstel ook de mogelijkheid biedt om een zwaardere weging toe te kennen aan groene waterstof. In artikel 9.7.4.4 wordt namelijk een nieuwe bepaling geïntroduceerd die het mogelijk maakt dat de energie-inhoud van bepaalde soorten hernieuwbare brandstof vermenigvuldigd kunnen worden met een vastgestelde factor. In een algemene maatregel van bestuur (hierna: AMvB) moet vast komen te liggen welke soorten hernieuwbare brandstof het betreft en wat de te hanteren factor gaat zijn.

#### *Mogelijkheid tot inboeken gesubsidieerde hernieuwbare brandstof*

In het geldende Besluit energie vervoer ligt vast dat een vloeibare hernieuwbare brandstof die wordt ingeboekt in het Register energie vervoer geen exploitatiesubsidie ontvangen mag hebben. Dit geldt ook voor de energie uit een hernieuwbare bron met behulp waarvan die hernieuwbare brandstof is geproduceerd. E-methanol is een vloeibare hernieuwbare brandstof en geproduceerd met groene waterstof. De productie van groene waterstof is op dit moment nog duur. Om groene waterstof te produceren moet namelijk voldoende hernieuwbare elektriciteit beschikbaar zijn om water in een elektrolyzer te splitsen in waterstof en zuurstof. Op dit moment zijn echter nog relatief beperkte volumes hernieuwbare elektriciteit beschikbaar. Ook de kosten van elektrolyzers liggen nog relatief hoog. Om deze redenen is het momenteel noodzakelijk dat groene waterstof subsidie ontvangt. Om groene waterstof in de vervoersmarkt een plek te geven moet het daarom mogelijk zijn dat het gesubsidieerd ingezet mag worden in de systematiek energie vervoer. Zodra de vraag voldoende toeneemt zal de noodzaak voor subsidie ook afnemen en op korte(re) termijn naar verwachting zelfs verdwijnen.

\*\*\*\*\*

Zwolle, 4 februari 2020