

Inhoud

Inleidende opmerkingen

Definities en terminologie

Toepassingsbereik

Herzien HBE-systeem

Afschaffing van dubbel telling

Broeikasgasbesparing per HBE

Boetes op niet-naleving

Eerlijke accijnzen op biobrandstoffen

Gelijk speelveld met fossiele brandstoffen

Beperking van conventionele biobrandstoffen

Nul- of lage ILUC biobrandstoffen

ILUC rapportage

Over Alcogroup

Inleidende opmerkingen

Zonder het gebruik van biobrandstoffen, zowel conventioneel als geavanceerd zal de Europese Unie noch Nederland de doelstelling van 10% hernieuwbare transportbrandstoffen in 2020 kunnen realiseren.

De belangrijke doelstelling waar de EU en Nederland voor staan is de uitstoot van transport duurzaam te verminderen en los te komen van het gebruik van fossiele brandstoffen in zoveel mogelijk verschillende vormen van transport.

Biobrandstoffen, voor zover in op duurzame wijze geproduceerd, kunnen een doorslaggevende rol spelen in het realiseren van de doelstelling om steeds minder fossiele brandstoffen te gebruiken in onze brandstofmix.

In dit verband wil Alcogroup er op wijzen dat het aanbieden van E10-brandstof (mengsel van benzine met 10% ethanol) een zeer belangrijk hulpmiddel is om de doelstelling te verwezenlijken. E10 is inmiddels al geruime tijd verkrijgbaar en op grote schaal in Frankrijk, Duitsland en Finland. Vanaf begin volgende jaar zal ook in België E10 verkrijgbaar zijn. Ook het VK overweegt om E10 te gaan invoeren. In Nederland is slechts op beperkte schaal E10 verkrijgbaar en dat zou moeten veranderen. Het is inmiddels genoegzaam aangetoond dat geen enkele auto gebouwd na 2000 schade ondervindt aan het gebruik van E10. Bovendien, wegens het hogere octaangehalte is de verbranding van de brandstof efficiënter en wordt er dus niet meer brandstof verbruikt ondanks de lagere energetische waarde van ethanol. Met een rechtvaardig accijnsstelsel (belasten op CO₂) kan E10 brandstof goedkoper worden aangeboden dan octaan 95. Als flankerende maatregel bij dit wetsvoorstel zou de Nederlandse overheid alles in het werk moeten stellen om de schonere E10 ruim in de markt te krijgen.

De in Europa geproduceerde bio-ethanol, gemaakt van Europese grondstoffen staat garant voor een broeikasgasbesparing van tenminste 60% t.o.v. fossiele brandstoffen.¹ Verbeteringen in opbrengst per hectare, verwerkingstechnologie, energieverbruik en verbeterde bijproducten (bij voorbeeld het vloeibaar maken van hernieuwbare CO₂) hebben geresulteerd in directe broeikasgasbesparingen tussen de 80 en 90%. Bij voorbeeld in onze ethanolfabriek Alco Bio Fuel in Gent (België) realiseren wij een broeikasbesparing van tussen de 80 en 90% en dit is ISCC gecertificeerd. Alco Energy Rotterdam, de grootste ethanolfabriek in Europa en gelegen in de Rotterdamse haven is recentelijk aangekocht door Alcogroup en zal vanaf volgend jaar (2017) dezelfde broeikasgasbesparing realiseren als de fabriek in Gent. Deze besparingen zijn gecertificeerd en hebben geen nadelige effecten gehad op de beschikbaarheid van voedselgewassen. Integendeel, één derde van alle gebruikte gewassen keert terug in de voedselcyclus in de vorm van zeer proteïnerijk

¹ De Britse overheid publiceert statistieken over broeikasgasbesparingen van biobrandstoffen. Zie: <https://www.gov.uk/government/statistics/biofuel-statistics-year-8-2015-to-2016-report-1>.

De EU belangenorganisatie van de ethanolindustrie, ePURE, legt de laatste hand aan een meerjarige studie over de feitelijke uitstoot van in de EU geproduceerde bio-ethanol. Deze studie toont aan dat de huidige gemiddelde broeikasgasbesparing 64% bedraagt (natuurlijk op basis van de 83,8 g/MJ referentiewaarde die nu in de RED wordt gehanteerd; dit zou 68% zijn als de referentiewaarde is aangepast aan de huidige fossiele brandstof comparator van 94,1 g/MJ).

veevoeder en dat laatste betekent dan weer een geringere druk op invoer van soja-meel uit Zuid-Amerika.

De meest recente wetenschappelijke bewijzen inzake indirecte effecten van veranderd landgebruik tonen aan, dat de in de EU geproduceerde bio-ethanol behoort tot de hernieuwbare brandstoffen die het laagste scoort in indirecte uitstoot.²

Helaas zijn deze gegevens niet meegenomen in Richtlijn 2015/1513.

Indien duurzaamheid van biobrandstoffen cruciaal is, zoals hoge broeikasgasbesparingen, geen negatieve effecten v.w.b. landgebruik, voedselzekerheid en sociale omstandigheden, dan behoren in de EU geproduceerde biobrandstoffen tot de meest kosteneffectieve en best presterende biobrandstoffen ter wereld. Juist het moeilijker maken om deze biobrandstoffen in de markt te krijgen, is een teken dat het laaghangende fruit niet wordt geplukt.

Ons commentaar moet met bovenstaande in het achterhoofd worden gelezen.

Overigens kunnen we niet begrijpen waarom de belangrijkste politieke beslispunten geen onderdeel uitmaken van deze consultatie. Het is zonder meer duidelijk dat elke voorgestelde wijziging door de Tweede Kamer moet worden aangenomen, of het nu een technische aanpassing van de wetgeving betreft of een politiek gevoelig onderwerp.

Belanghebbenden (stakeholders) moeten de gelegenheid hebben om op ieder onderdeel van het wetsvoorstel te reageren. Wij beschouwen dat als een normaal onderdeel van het consultatieve en besluitvormende proces.

Definities en terminologie

Op dit vlak zouden we 4 opmerkingen willen maken:

a) In Artikel 1.B.3 (pagina 2) staat:

3. De begripsomschrijving “hernieuwbare brandstof” komt te luiden:

“hernieuwbare brandstof: andere brandstof dan biobrandstof, geproduceerd met behulp van energie die afkomstig is van andere hernieuwbare bronnen dan biomassa en die in de vervoersector wordt gebruikt;”

Deze definitie lijkt niet te sporen met Richtlijn 2015/1513. In deze Richtlijn is geen definitie opgenomen van hernieuwbare brandstof. Wel, is er een definitie van hernieuwbare vloeibare en gasvormige transport brandstof op basis van niet-biologische oorsprong” (Artikel 2.1.u).

“Hernieuwbare vloeibare en gasvormige transport brandstof op basis van niet-biologische oorsprong betekent vloeibare en gasvormige brandstof anders dan biobrandstoffen wier energie-inhoud afkomstig is van hernieuwbare bronnen anders dan van biomassa en welke voor transportdoeleinden worden gebruikt.”

² *GLOBIOM-studie: The land use change impact of biofuels consumed in the EU Quantification of area and greenhouse gas impacts, Augustus 2015.*

Het is niet logisch en bovenal verwarrend om een definitie van hernieuwbare brandstof te hanteren zoals wordt voorgesteld.

- Het is niet logisch omdat de huidige terminologie in de wetgeving “Hernieuwbare Brandstofeenheden” biobrandstoffen insluiten.
- Het is verwarrend omdat iedere biobrandstof per definitie van hernieuwbare oorsprong is.

Het is voorts af te raden om een definitie in te voeren die uitnodigt tot fraude: een proces waar een kleine hoeveelheid hernieuwbare energie bij “betrokken” is, maakt het mogelijk om een substantie te produceren die voornamelijk bestaat uit fossiele brandstoffen, maar in de markt kan worden gezet als hernieuwbaar.

Wij stellen voor om hetzij de definitie te schrappen dan wel de definitie over te nemen uit Richtlijn 2015/1513 zoals boven aangehaald.

- b) Er ontbreekt in het wetsvoorstel een definitie van wat een geavanceerde biobrandstof is. Om elke vorm van misverstand te voorkomen, raden wij ten zeerste aan om een definitie op te nemen die duidelijk maakt wat verstaan moet worden onder geavanceerde biobrandstoffen.
- c) Het ware beter om expliciet te vermelden welke doelen een energiewaarde vertegenwoordigen en welke niet.
- d) Artikel 9.8.1.1 bevat de definitie van “betere” fossiele brandstoffen. Wij vinden dit niet de juiste terminologie indien men van oordeel is dat fossiele brandstoffen niet goed zijn voor het milieu. Het zou beter zijn om te spreken van “fossiele brandstoffen met een lagere uitstoot”.

Toepassingsbereik

Artikel 9.8.1.2 geeft het toepassingsbereik aan van het wetsvoorstel, te weten brandstoffen en energie ten behoeve van:

- a. wegvoertuigen;
- b. niet voor de weg bestemde mobiele machines;
- c. landbouwtrekkers;
- d. bosbouwmachines, en
- e. pleziervaartuigen, niet zijnde zeeschepen, wanneer die niet op zee varen.

Het is weinig overtuigend waarom de binnen- en luchtvaart geen deel uitmaken van het toepassingsbereik van de RED uitvoeringsregels (jaarlijkse verplichting). De MvT (pagina 18) noemt zowel binnen- als luchtvaart expliciet als te tellen sectoren voor het realiseren van de FQD-doelstelling. Als het mogelijk is om de volumes brandstof voor binnen- en luchtvaart aan te merken voor de reductieverplichting waarom is dat dan niet mogelijk voor de jaarlijkse verplichting?

Herzien HBE-systeem

Alcogroup ondersteunt de invoering van 3 verschillende HBEs. Echter, we zouden willen pleiten voor een 4^e ticket (zie verderop).

Afschaffing van dubbel telling

We ondersteunen ten volle de argumenten om het instrument van dubbel telling af te schaffen. Tot op de dag van vandaag heeft dit instrument geen enkele betekenisvolle bijdrage geleverd aan de bevordering van geavanceerde biobrandstoffen. Wel heeft de dubbel telling daarentegen een enorme stroom van gebruikte oliën en vetten op gang gebracht, die uit alle hoeken en gaten van de wereld komen. Daar komt dan nog bij dat dubbel telling uiteindelijk resulteert in meer en niet minder fossiel brandstofgebruik; het tegenovergestelde van hetgeen beoogd wordt.

Toch constateren wij een tegenstrijdigheid. Alle argumenten die gelden om dubbel telling af te schaffen gelden ook voor de meervoudige telling van elektriciteit. Waarom wordt die wel gehandhaafd? De Richtlijn verplicht de meervoudige telling niet; de Lid-staten kunnen daar voor kiezen.

Er zijn een aantal redenen waarom meervoudige telling zou moeten worden geschrapt:

- Vanwege het beginsel van rechtvaardigheid en gelijkheid onder de wet. Indien geen dubbel telling voor biobrandstoffen waarom dan nog wel voor andere vormen van hernieuwbare energie? Vanwaar deze discriminatie?
- Het eerbiedigen van technologie-neutraliteit.
- Broeikasgasbesparing van elektriciteit is niet berekend op basis van een "Well-to-Wheel" analyse; de uitstootbesparing van elektrische voertuigen wordt gemeten op basis van "tank-to-wheel".³ In de MvT (pagina 18) wordt duidelijk het volgende gestipuleerd: *"Onderdeel van deze richtlijn is een rapportage- en reductieverplichting. Voor het voorliggende wetsvoorstel is, naast de bepalingen omtrent duurzaamheid van biobrandstoffen, met name de implementatie van artikel 7 bis van de Richtlijn brandstofkwaliteit relevant. Leveranciers van brandstof zijn op basis van het tweede lid van dat artikel verplicht zo geleidelijk mogelijk de broeikasgasemissies («from well to wheel») met 6 procent te verminderen en daaromtrent te rapporteren. Dit wetsvoorstel operationaliseert het halen van deze reductiedoelstelling.)*

Waarom wordt er geen zelfde methodologie toegepast voor de berekening van de broeikasgasbesparing indien elektriciteit wordt gebruikt als brandstof? We willen toch geen appels met peren vergelijken?

³ De "tank-to-wheel" methodologie suggereert dat een elektrisch voertuig per definitie geen uitstoot heeft "a zero-emission vehicle". Alleen een auto die stilstaat, zal geen uitstoot hebben. Enkel een allesomvattende berekening (brandstof inclusief) geeft een eerlijk beeld van de werkelijk broeikasgasbesparing.

- Een laatste overweging waarom een WtW-benadering noodzakelijk en rechtvaardig is. Volgens het meest recente voortgangsrapport hernieuwbare energie⁴ heeft Nederland in 2014 slechts 10% van de doelstelling gerealiseerd die zij moet behalen in 2020. Je kunt je dus met recht afvragen of Nederland wel voldoende hernieuwbare elektriciteit produceert opdat elektrische voertuigen een significante bijdrage kunnen maken in de 10% doelstelling van hernieuwbare energie in transport. Meervoudige telling levert virtuele resultaten op geen feitelijke.

Broeikasgasbesparing per HBE.

De regering kiest voor een simpel systeem van toewijzing van broeikasgasbesparing per HBE om de administratieve last tot een minimum te beperken. En daar valt iets voor te zeggen. In de MvT (pagina 22, onderaan) staat dat de 3 onderscheiden HBEs een enkele broeikasgasverminderingswaarde krijgen toegewezen; verschillende waarden zou het systeem te complex maken.

Op de volgende pagina (bovenaan) in de Toelichting staat te lezen dat het aan de markt is *“om te zorgen voor een zo laag mogelijke broeikasgasprestatie per GJ hernieuwbare energie (dat betekent veel biobrandstoffen met een lage broeikasgasprestatie), zodat met het behalen van de hernieuwbare energie doelstelling ook aan de reductieverplichting wordt voldaan.”*

Wij zouden hier twee opmerkingen willen plaatsen:

- Tenzij wij het systeem verkeerd begrijpen, lijkt het niet logisch dat een brandstofproducent/verdelers voor een maximale emissiebesparing zal gaan als een HBE een vaste uitstootwaarde heeft.
- Indien echter de brandstofproducent/verdelers een maximale broeikasgasbesparing moet realiseren dan zou de marktspeeler niet beperkt moeten worden in de keuze van de biobrandstof. Zolang de biobrandstof op duurzame wijze is geproduceerd en geen of nauwelijks ILUC veroorzaakt, zou deze biobrandstof gebruikt moeten kunnen worden om aan de doelstellingen te voldoen.

Boetes op niet-naleving

Wij zijn van oordeel dat de Nederlandse wetgever expliciet in de wetgeving hoge financiële boetes moet opnemen indien er sprake is van niet-naleving van de verplichting. In bijna elke Lid-staat zijn financiële sancties opgenomen in de wetgeving, veelal uitgedrukt in € per MJ met het beoogde doel om niet-naleving onaantrekkelijk en duur te maken. In België staat in de wet dat bij niet-naleving van de doelstelling een boete is verschuldigd van 900€ per 1000 liter.

De voorgestelde tekst in Artikel 18.6.b (en vervolgens 18.6.s) is onvoldoende krachtig. Er staat dat “In geval van overtreding van het bepaalde bij of krachtens artikel 9.7.4.12, 9.7.4.13, 9.8.2.3 of 9.8.2.5, kan het bestuur van de emissieautoriteit

⁴ *Renewable energy progress report, 15 June 2015, COM(2015) 293 final.*

een last onder dwangsom opleggen.). Het woordgebruik “kan” zou vervangen moeten worden door “zal”. Voorts zou de hoogte van de boete moeten worden vermeld uitgedrukt in € per MJ.

Eerlijke accijnzen op biobrandstoffen

De voorgestelde wetwijziging laat na om een gelijk speelveld te scheppen op het vlak van accijnzen tussen biobrandstoffen en fossiele brandstoffen. Het belastinginstrument is uitermate geschikt om gedragsverandering in de samenleving te realiseren. Nu worden brandstoffen belast op basis van volume en daarmee is ethanol de duurste brandstof terwijl het een andere energetische inhoud heeft. Het zou derhalve rechtvaardiger zijn om alle energieproducten te belasten op basis van energetische inhoud en CO₂-prestatie.

Wij willen er sterk voor pleiten dat de Nederlandse regering ook aan het Parlement een wijzigingsvoorstel indient ter aanpassing van de accijnswetgeving zodat er nu eindelijk een rechtvaardig accijnssysteem voor energieproducten tot stand komt.

Gelijk speelveld met fossiele brandstoffen

De MvT (pagina 17 bovenaan) stelt dat *“Alleen biobrandstoffen die aantoonbaar duurzaam zijn (geborgd door een duurzaamheidsverklaring) mogen meetellen voor de jaarverplichting. Ook aan andere vormen van hernieuwbare energie voor vervoer zoals vloeibare hernieuwbare brandstoffen en elektriciteit worden in de wet- en regelgeving eisen gesteld voordat zij mee mogen tellen voor de jaarverplichting.*

Echter, in het geval van LNG, LPG en CNG is het toegestaan het systeem van “book and claim” te gebruiken. Dit is rede voor zorg omdat daarmee volumes meerdere keren kunnen worden gebruikt (book-and-claim kent geen controle (audit) zoals bij biobrandstoffen het geval is). Aangezien deze minder broeikasgas-uitstotende brandstoffen concurreren met biobrandstoffen is het enkel eerlijk dat ook deze brandstoffen ondergeschikt worden gemaakt aan een massabalanssysteem identiek aan wat wordt gebruikt voor biobrandstoffen.

Beperking van conventionele biobrandstoffen

Weliswaar geen deel van de consultatie willen wij toch aanvoeren dat de beperking van conventionele biobrandstoffen tot 5% als willekeur oogt.

De rechtvaardiging wordt gevonden in de verwijzing naar een Motie die is aangenomen in de Tweede Kamer (Motie van Veldhoven-van Tongeren – ks 32 813) op 4 December 2014.

Nr. 97 MOTIE VAN DE LEDEN VAN VELDHOVEN EN VAN TONGEREN

*Voorgesteld 4 december 2014
De Kamer,
gehoord de beraadslaging,*

*overwegende dat de productie van biobrandstoffen het risico in zich draagt dat dit ten koste gaat van voedselvoorziening;
van mening dat daarom juist de ontwikkeling van geavanceerde biobrandstoffen alle ruimte moet krijgen;
verzoekt de regering om, het bijmengpercentage van conventionele biobrandstoffen te beperken tot 5%,
en gaat over tot de orde van de dag.
Van Veldhoven
Van Tongeren*

Deze motie was aangenomen toen de discussie over ILUC op EU-niveau nog in volle gang was. Uiteindelijk werd een politiek compromis bereikt van 7% met daarenboven de invoering van een ILUC-bestraffingssysteem (voorlopig enkel voor rapportage doeleinden). Je zou dit een dubbele klap voor de conventionele biobrandstofproducenten kunnen noemen (in het Engels: a double whammy).

In de tussentijd heeft de wetenschap inzake ILUC vooruitgang geboekt. In het meest recente vooruitgangsrapport over de RED staat te lezen dat het EU biobrandstoffenbeleid (in het geval van ethanolproductie) geen aanleiding geeft tot zorgen omtrent voedselvoorziening. Het volgende wordt in dit rapport aangevoerd:

" A macro economic back-casting modelling scenario analysis of the global agricultural market development clearly shows that EU27 expanding biofuel use has contributed only slightly to the historical cereal price increases in 2007 to 2012 resulting in a wheat and coarse grain price increase of about 1-3%. The impact was more substantial for price increases of non-cereal food commodities, notably through its demand for vegetable oil in the production of biodiesel. Systemic factors, like reduced reserves, food waste, speculation, oil prices, transportation issues, storage costs and problems, and hoarding play a much larger role in local food prices."⁵

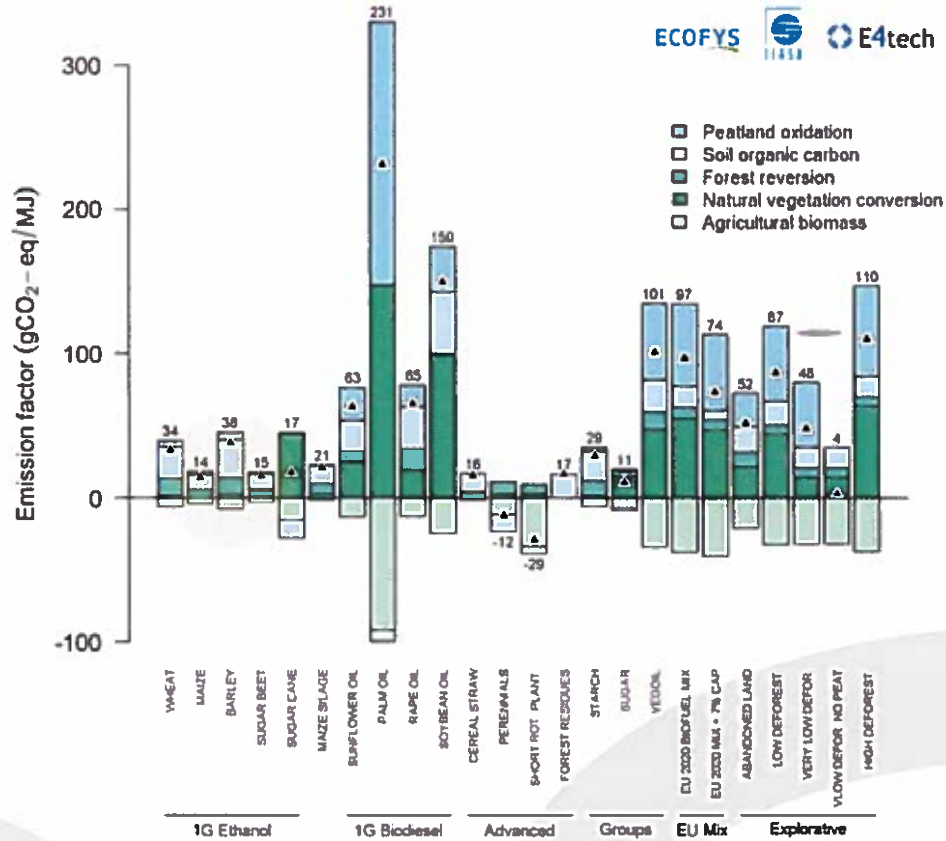
Raad van Ministers en Europees Parlement hebben hier geen stelling tegen genomen.

Het meeste recente wetenschappelijke rapport inzake ILUC-modellering (uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie) toont aan dat in de EU geproduceerde ethanol en gemaakt van Europese grondstoffen (suikerbiet en mais) bijna geen ILUC gevolg heeft en zelfs beter scoort dan sommige geavanceerde biobrandstoffen. In onderstaande grafiek uit deze studie wordt duidelijk welke de uitstoot is van verschillende biobrandstoffen (direct en indirect tezamen).⁶

⁵ *Renewable energy progress and biofuels sustainability. Ecofys, November 2014*

⁶ *GLOBIOM-report: Decomposing biofuel feedstock crops and estimating their ILUC effects, Ecofys, August 2016*

Grafiek 1: Modelleer-resultaten GLOBIOM-studie direct en indirect uitstoot voor verschillende pathways.



Daarnaast blijkt uit een recent policy paper van de Wereldbank dat de rol van biobrandstoffen in (grondstof)prijsstijgingen te gering is om te kwantificeren maar dat daarentegen de olieprijs de belangrijkste determinant is van dergelijke stijgingen.⁷ Dus, tenzij kan worden aangetoond dat biobrandstoffen leiden tot een hogere olieprijs zou aan het “food versus (bio)fuel” argument geen waarde moeten worden gegeven.

In het verlengde hiervan is het ook belangrijk om te vermelden dat de huidige wereldprijzen van tarwe en mais zich op dit moment bevinden op een respectievelijk 5 en 10 jarig dieptepunt terwijl a) de vraag naar deze gewassen hoger is dan ooit tevoren en b) er niet minder biobrandstoffen zijn geproduceerd.

Derhalve, gebaseerd op de meest recente wetenschappelijke resultaten zou het Nederlandse biobrandstoffenbeleid verfijnd moeten worden door in beleid en wetgeving rekening te houden met deze bevindingen. Uit het wetsvoorstel blijkt dit echter niet. Op basis van dit laatste wetenschappelijke rapport bestaat er geen

⁷ Long-Term Drivers of Food Prices. World Bank Policy Research Working Paper, WPS6455 by John Baffes and Allen Dennis, May 2013.

rechtvaardiging om conventionele biobrandstoffen te beperken tot 5%. Het is evident dat sommige biobrandstoffen beter presteren (directe en indirect uitstoot gecombineerd) dan sommige geavanceerde biobrandstoffen) en in ieder geval vele malen beter dan welke fossiele brandstof dan ook. De wetgever zou deze recente wetenschappelijk bevindingen niet moeten en mogen negeren in de aanpassing van de wet.

Er zou geen enkele vorm van beperking moeten zijn op het gebruik van in de EU geproduceerde ethanol. Er bestaat en er bestond geen wetenschappelijk fundering voor een dergelijke beperking niet in de EU en evenmin in Nederland.

Nul- of lage-ILUC biobrandstoffen

Wij zijn van oordeel dat het wetsvoorstel en de MvT onvolledig zijn door geen aandacht te schenken aan het feit dat Richtlijn 2015/1513 de realiteit erkent dat het mogelijk is dat conventionele biobrandstoffen geen of nauwelijks uitstoot veroorzaken door indirecte wijziging in landgebruik.

Het is natuurlijk correct geciteerd dat Richtlijn 2015/1513 een plafond stelt aan het gebruik van conventionele biobrandstoffen, maar het zou getuigen van het zoeken naar een rechtvaardige balans indien verwijzing wordt gemaakt naar a) het GLOBIOM rapport en b) Artikel 3.2.d van Richtlijn 2015/1513 waarin staat dat de Commissie moet rapporteren over *“de mogelijkheid om criteria op te stellen voor de bepaling en certificering van biobrandstoffen en vloeibare biomassa met een laag risico op indirecte verandering in het landgebruik die worden geproduceerd overeenkomstig de duurzaamheidscriteria van de Richtlijnen 98/70/EG en 2009/28/EG, teneinde, indien nodig, bijlage V bij Richtlijn 98/70/EG en bijlage VIII bij Richtlijn 2009/28/EG te actualiseren.”*

Het bovenstaande overwegende zouden wij er sterk voor willen pleiten dat de wet toestaat dat die conventionele biobrandstoffen die tenminste 60% broeikasgassen, onafhankelijk aantoonbaar, besparen, de ILUC-factor daarbij verrekend (conform Annex II.2 van Richtlijn 2015/1513), onvoorwaardelijk gebruikt kunnen worden. Voor deze ILUC-lage of nul-ILUC biobrandstoffen zou dan een aparte categorie HBE kunnen worden gecreëerd: HBE #4.

ILUC rapportage

In sectie 3.1 van de MvT laatste gedachtestreepje staat te lezen dat *“de rapportageplichtigen moeten verslag uitbrengen over de broeikasgasemissies gedurende de levenscyclus per eenheid energie met inbegrip van de voorlopige gemiddelde waarden van de geraamde emissies afkomstig van biobrandstoffen ten gevolge van indirecte veranderingen in het landgebruik (artikel 2, tiende lid, onder b, ILUC-richtlijn).”*

Dit klopt strikt genomen niet. Artikel 23 van Richtlijn 2009/28, waar Artikel 2.10.B van Richtlijn 2015/1513 naar verwijst, legt een rapportageverplichting op aan de Europese Commissie en niet aan de Lid-staten of verplichtende marktpartijen.

Echter, de rapportageverplichting is onder de FQD is anders. Op basis van die Richtlijn moeten inderdaad brandstofproducenten rapporteren over de ILUC-uitstoot en over het gebruik van geavanceerde biobrandstoffen. Dat laatste is dan weer niet opgenomen in het laatste gedachtestreepje van de (tweede) § 3.1 (sic) inzake de FQD. Het is onduidelijk waarom het vernoemen van geavanceerde biobrandstoffen is weggelaten.

Over Alcogroup

Alcogroup is een in Brussel gevestigde groep gespecialiseerd in de productie en distributie van ethanol voor alle marktsegmenten en dit op wereldwijde schaal.

Recentelijk heeft Alcogroup het eigendom verworven van de grootste ethanolfabriek in Europa, gelegen in de haven van Rotterdam en voorheen eigendom van de Spaanse Abengoa groep. Daarmee heeft Alcogroup werkgelegenheid veilig kunnen stellen.

Met deze nieuwe productie-eenheid, omgedoopt naar Alco Energy Rotterdam, en Alco Bio Fuel in Gent, is Alcogroup nu de op één na grootste producent van ethanol voor brandstof in Europa.

Zowel Alco Bio Fuel als Alco Energy Rotterdam zijn bio-raffinagebedrijven die elk ethanol produceren met de hoogst mogelijk broeikasgasbesparing bekend in de industrie en tevens “teruggeven” aan de veevoederindustrie 100% van de proteïnen die zich in de granen bevinden die als grondstof worden gebruikt. Al onze granen zijn afkomstig uit Europa.

Beide fabrieken zijn tevens belangrijke producenten van hernieuwbare vloeibare CO₂ gebruikt in de dranken en chemische industrie en in het geval van Rotterdam wordt de hernieuwbare CO₂ gebruikt in de kassen in de Rotterdamse regio.

Alcogroup heeft ook productie- en distributie-eenheden in 4 continenten en is daarmee ook een belangrijke ethanol-producent en -distributeur in andere delen van de wereld.



Charles-Albert Peers
CEO
Tel: +32 2 663 38 32

Alcogroup s.a.
Bld du Souverain 100
1170 Brussels-Belgium