



Consultatiebijdrage REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Rotterdam, 4 januari 2021

Eneco is bezorgd dat de voorliggende regeling kleine laadpunten (met minder dan tien laadpalen) uitsluit van het beleid door de relatief hoge administratieve kosten voor deze laadpunten. Eneco stelt daarom voor om het voor kleine laadpunten mogelijk te maken het inboeken uit te besteden aan een derde partij via een exclusieve machtiging. In Duitsland wordt een vergelijkbaar systeem ingevoerd.

Het mogelijk maken van het inboeken voor kleine laadpunten heeft de volgende maatschappelijke voordelen:

- Een sterkere stimulans voor investeringen in laadpunten, die hard nodig is om het doel van 1,7 miljoen laadpunten in 2030 te bereiken.
- Gelijk speelveld in de snel ontwikkelende laadmarkt en gelijk speelveld in sectoren met hoge brandstof en/of laadkosten, zoals vervoerders. Kleine vervoerders worden niet achtergesteld.
- Een correcte verhouding tussen het doelbereik en de financiële stimulans van het beleid.

Eneco is actief op het gebied van energielevering en energiediensten, hernieuwbare energie ontwikkeling en productie, warmtenetten en energieopslag. Als onderdeel van de Eneco Groep, biedt Eneco eMobility, laaddiensten aan voor elektrische rijden, met een focus op thuisladen en zakelijk laden.

Eneco ziet in de implementatie van de REDII een belangrijke kans om het gebruik van hernieuwbare energie in vervoer te laten toenemen en CO₂-uitstoot te verminderen. We zijn echter bezorgd dat de voorliggende regeling (en de voorgestelde wijzigingen in de Wet Milieubeheer) een groot deel van de laadinfrastructuur ten bate van elektrisch rijden uitsluit van het beleid. Met name de kleine laadpunten (laadpunten met minder dan tien laadpalen) worden uitgesloten. Dit gaat bijvoorbeeld om de laadpunten van huishoudens, semipubliek laden bij winkelcentra en bedrijven en het laden door bijvoorbeeld kleine taxi- en transportbedrijven.

De uitsluiting wordt veroorzaakt door de relatief hoge kosten die kleine laadpunt moeten maken voor de eigen administratie en verplichte verificatie die nodig is om in te kunnen boeken. Bovendien staat de definitie van inboeker in de Wet Milieubeheer alleen ondernemingen toe om in te boeken (en dus niet natuurlijke personen).

Het Ecorys rapport over het uitbreiden van inboeken¹, gemaakt in opdracht van RVO ter voorbereiding van deze nieuwe regeling, stelt vast dat 'om de kosten goed te maken die gepaard

¹ Mogelijkheden en belemmeringen voor inboeken van hernieuwbare elektriciteit voor transport in de toekomstige jaarverplichting Energie Vervoer, 15 mei 2020

gaan met het inboeken jaarlijks minimaal 70 MWh moet worden ingeboekt, waarvoor al gauw sprake moet zijn van minimaal 10 laadpunten bij regulier laden.'

Het uitsluiten van kleine laadpunten heeft drie belangrijke nadelige effecten:

1. onvoldoende stimulans voor investeringen in laadinfrastructuur;
2. ongelijk speelveld op de laadmarkt en in vervoerssectoren, zoals taxivervoer;
3. groeiend scheve verhouding tussen doelbereik en de financiële prikkel van het beleid.

Onvoldoende stimulans voor laadinfrastructuur

De Nationale Agenda Laadinfrastructuur bevindt zich in de opstartfase richting 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Kleine laadpunten zullen in de totaal benodigde groei een zeer belangrijke aandeel moeten hebben. Het aanmoedigen van investeringen, ook in de kleinere laadpunten, door middel van een financiële prikkel, is daarom essentieel.

Ongelijk speelveld op de laadmarkt en in de vervoerssectoren

Het voorliggende besluit bestrijkt de periode 2022 tot 2030. De verwachting is dat in deze tijdsperiode de verkoop van elektrische voertuigen verder zal versnellen. Het is ook kabinetsbeleid dat vanaf 2030 alleen nog maar nulemissievoertuigen mogen worden verkocht.

Met de verwachte groei van elektrisch rijden, zal ook de laadmarkt een snelle ontwikkeling doormaken. Door nu het beleid zo op te zetten dat grote laadpunten wel profiteren van het inboeken, en kleine laadpunten niet, wordt de laadmarkt, en de verdere ontwikkeling van die laadmarkt, verstoort. Het wordt voor kleine bedrijven en huishoudens minder aantrekkelijk om zelf te investeren in laadpunten, terwijl grotere laadpunten profiteren van het inboeken.

Dit ongelijke speelveld wordt versterkt door het voornemen om ook het verlaagde tarief voor energiebelasting, dat in praktijk ook alleen ten goede komt aan grote laadstations met een eigen netaansluiting, door te laten lopen na 2020. Kleine laadpunten, die meestal geen aparte netaansluiting hebben, krijgen geen verlaagde energiebelasting.

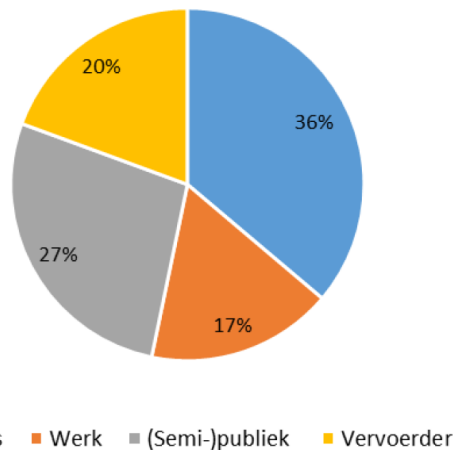
Ook willen we wijzen op het risico van een ongelijk speelveld in sectoren die relatief grote kosten maken voor brandstof of elektriciteit voor voertuigen, zoals de taxisector en andere vervoerders. Elektrisch rijden zal in deze sectoren tussen nu en 2030 de norm worden of is dat in bepaalde gevallen al. Voor deze sectoren, waar laadkosten bij elektrificatie een belangrijk deel zullen vormen van de operationele kosten, zullen kleine bedrijven (met minder dan tien laadpunten) en ZZP'ers op ongelijke voet moeten concurreren met grotere bedrijven. Mogelijk raakt dit ook het goederentransport, indien ook daar elektrisch rijden doorbreekt.

Scheve verhouding tussen doelbereik en de financiële prikkel van het beleid

Laadpunten voor elektrisch rijden dragen op dit moment wel bij aan het realiseren van het 2020 doel van Nederland voor hernieuwbare energie in transport, ook de laadpunten die momenteel niet gebruik kunnen maken van het inboeken. Maar deze niet deelnemende laadpunten krijgen geen financiële stimulans vanuit het beleid.

De in deze regeling voorgestelde uitsluiting kleine laadpunten zal deze scheve verhouding tussen doelbereik en financiële prikkel ook na 2020 voortzetten, omdat een groot deel van de geleverde elektriciteit uitgesloten blijft van het inboeken (zie onderstaande figuur). Alleen al het thuis- en zakelijk laden is nu al verantwoordelijk voor meer dan de helft van het elektriciteitsgebruik voor elektrisch laden.

Figuur 2.2 Verdeling elektriciteit voor vervoer (in totaal ca. 500 GWh, excl. LEV) naar type laadpunt



Bron: Eigen berekening, zie ook Annex V

Bron: Ecorys, 2020 (zie voetnoot 1)

Een uitvoerbare oplossing voor kleine laadpunten: aggregatie

Op zoek naar een oplossing voor kleine laadpunten, heeft Ecorys in opdracht van RVO gekeken naar de mogelijkheid om de CPO als extra wettelijk bevoegde partij toe te voegen als inboekster. Dit zou een uitkomst kunnen bieden voor de kleine laadpunten. Dit zou gaan om een aanvullende inboekbevoegde, want het wordt niet wenselijk geacht dat de huidige inboeksters hun inboekbevoegdheid verliezen. Ecorys concludeert echter dat het toevoegen van de CPO 'strijdig [is] met een ander uitgangspunt: per levering mag er slechts één bedrijf zijn dat aanspraak kan maken op inboeken'. Voor sommige laadpunten zou namelijk zowel de afnemer van elektriciteit als de CPO bevoegd kunnen zijn om in te boeken.

In plaats van het toevoegen van een nieuwe categorie van inboeksters, zoals de CPO, stelt Eneco daarom voor om **aggregatie** mogelijk te maken voor kleine laadpunten. Kleine laadpunten kunnen op vrijwillige basis een derde partij een **exclusieve machtiging** geven om namens dat laadpunt de administratieve handelingen voor het inboeken over te nemen.

Aggregatie vereist de volgende wijzigingen/toevoegingen in het Besluit:

- Elektriciteitsafnemers (zoals bedoeld in Elektriciteitswet) mogen een derde partij exclusief machtigen om hun inboekbevoegdheid over te nemen.
- De wetgever kan voorwaarden stellen aan de elektriciteitsafnemers die hiervoor in aanmerking komen: bijvoorbeeld levering van minder dan 70 MWh aan wegvoertuigen of minder dan 10 laadpunten.
- De wetgever kan vervolgens voorwaarden stellen aan de derde partijen die gemachtigd kunnen worden: de onderneming moet bijvoorbeeld direct toegang hebben tot de meetgegevens van het laadpunt.

De vereiste voor een exclusieve machtiging (op basis van een digitaal standaardformulier) voorkomt dat zowel de afnemer als de CPO, of een andere gemachtigde partij, tegelijkertijd kunnen inboeken. De exclusieve machtiging bevat onder andere de adresgegevens en het unieke nummer van de erkende meter van het laadpunt.

De NEa zou de gemachtigde partij moeten toestaan om de administratie en verificatie van individuele accounts groepsgevoegd te laten uitvoeren (uiteraard met behoud van de data per laadpunt, die per individueel account transparant blijft) en de HBE's bij te schrijven op de rekening van gemachtigde partij.

Hoewel de afnemers niet direct de ingeboekte HBE's ontvangen, worden de afnemers wel direct gestimuleerd om te investeren in laadpunten omdat het inboeken van HBE's door de gemachtigde partij leidt tot gunstigere laadtarieven. Deze opzet zou een uitvoerbare oplossing zijn voor kleinere semipublieke laadpunten (bijvoorbeeld winkelcentra), zakelijk laden en kleinere vervoersbedrijven.

Om ook thuisladen mee te laten doen met het beleid, zouden ook natuurlijke personen (die op basis van de Elektriciteitswet elektriciteitsafnemer zijn) toe te staan een daar toe bevoegde onderneming exclusief te machtigen. Dit zou het ook mogelijk maken voor thuisladers om te profiteren van gunstigere laadtarieven, en geeft daarmee een stimulans om een laadpunt thuis te installeren. Deze optie vereist ook een wijziging van de definitie van inboeker in de Wet Milieubeheer (onder de huidige definitie mogen alleen ondernemingen inboeker zijn). Tenzij een toegestane uitleg van de wettelijke tekst is dat een natuurlijke persoon die een onderneming machtigt ook past binnen de gestelde definitie.

Een vergelijkbaar systeem van aggregatie wordt ook uitgevoerd in de implementatie van de Hernieuwbare Energie Richtlijn in **Duitsland**. Kleine laadpunten krijgen in Duitsland dus wel een extra stimulans, via de mogelijkheid om in te boeken.

De laatste conceptversie van de Duitse implementatie van Hernieuwbare Energie Richtlijn kent aan elk geregistreerd elektrisch voertuig een forfait aan privaat geladen kWh toe. De eigenaar kan het registreren en claimen van de credits van dit forfait uitbesteden aan een door hem te kiezen aggregator. Duitsland is voornemens om dit systeem in een volgende fase (circa 2024) te verfijnen, onder meer door over te stappen van forfaitaire verbruikswaarden naar daadwerkelijk gemeten waarden. Nederland zou kunnen kiezen voor een systeem dat direct is gebaseerd op robuust gemeten elektriciteitsgebruik.

Voordelen van het uitbreiden van inboeken naar kleine laadpunten

Het mogelijk maken van het inboeken voor kleine laadpunten heeft de volgende maatschappelijke voordelen:

- Een sterkere stimulans voor investeringen in laadpunten, die hard nodig is om het doel van 1,7 miljoen laadpunten in 2030 te bereiken.
- Gelijk speelveld in de snel ontwikkelende laadmarkt en gelijk speelveld in sectoren met hoge brandstof en/of laadkosten, zoals vervoerders. Kleine vervoerders worden niet achtergesteld.
- Een correcte verhouding tussen het doelbereik en de financiële stimulans van het beleid.

Bovendien is het uitbreiden naar kleine laadpunten voor het toezicht vanuit de NEa goed uitvoerbaar. Indien passende voorwaarden gesteld worden aan de partijen die aggregator kunnen zijn, zal het totale aantal rekeningen van inboekers niet sterk toenemen.