



Van: LeasePlan
Aan: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Type: consultatie AMvB
Datum: 6 december 2020
Betreft: reactie REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030

Geachte heer/mevrouw,

Graag maakt LeasePlan gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de consultatie REDII besluit energie vervoer kalenderjaren 2022-2030. In deze reactie verzoeken we tot een tekstuele aanpassing van artikel 10 van het Besluit.

Elektrische voertuigen (EVs) zullen de komende jaren een belangrijke rol gaan spelen in de verduurzaming van wegtransport en LeasePlan zet daarbij in op de synergie tussen mobiliteit en energie. Bij LeasePlan stopt de energietransitie niet bij 100% groen gereden kilometers. We zetten onze EV in als oplossing om het elektriciteitssysteem te balanceren. Dit doen we door de flexibiliteit uit de EV en laadpalen op vlootniveau te ontsluiten.

Onze service rondom 'slim laden' zal starten bij laadpalen thuis en op kantoor, aangezien de huidige infrastructuur in het publieke domein voorlopig geen slim laden zal toelaten. Juist daarom zou het extra pijnlijk zijn als de HBE systematiek de inboekbevoegdheid wel verleent aan organisaties die hernieuwbare energie leveren aan EVs die laden in het publieke domein en niet aan organisaties die hernieuwbare energie leveren aan een (eigen) EV vloot met thuislaadpalen. De HBEs zijn zowel voor de organisaties die investeren in grootschalige publieke laadinfrastructuur als organisaties die investeren in laadinfrastructuur achter de meter van huishoudens essentieel.

Door het Allocatiepunt centraal te zetten in plaats van de Aansluiting in de tekst van Artikel 10 in het conceptbesluit kunnen de inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit voor EVs verruimd worden voor organisaties die investeren in laadinfrastructuur op thuislocaties. In de geschetste oplossingsrichting zal er geen extra complexiteit worden geïntroduceerd voor de controle door de Nea. Daarnaast zullen dubbelboekingen worden voorkomen en creëert het een gelijk speelveld in de markt.

Volledigheidshalve melden we hierbij nog dat het in de lease-industrie gaat om het laden van zakelijke voertuigen. Het thuisladen heeft dus uitsluitend betrekking op de locatie waar de bestuurders de auto aansluit. De geleverde energie betreft een zakelijke levering die buiten het huishoudboekje van de bewoner om afgehandeld wordt. In onze beschouwing is het laadpunt een separate EAN via welk er zakelijke energie direct geleverd wordt aan een bedrijfsmiddel (zakelijke auto).

De door ons voorgestelde tekstuele aanpassing van artikel 10 zal significant bijdrage aan een van de doelen van het instrument; de gewenste verbreding van inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit in elektrische voertuigen. Hieronder zetten we in detail onze argumentatie en de oplossingsrichting op een rij.

1. Verbreding inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit in EVs past in doel van dit instrument

In de Beantwoording IAK vragen luidt een van de belangrijkste aanpassingen in het Besluit:

- *“De inboekmogelijkheden voor hernieuwbare elektriciteit worden verbreed.”*

De implementatie van de RED2 via dit besluit heeft als doel bij te dragen aan de verduurzaming van de mobiliteitssector in Nederland. De verbreding van de inboekmogelijkheden voor hernieuwbare elektriciteit is beschreven in Artikel 10 van het conceptbesluit. Met deze verbreding laat het ministerie zien dat elektrificatie van de mobiliteitssector een belangrijk onderdeel is van de verduurzaming van die sector.

Uit verschillende onderdelen van het conceptbesluit blijkt dat verbreding van inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit past in het doel van het besluit:

- Het sluit goed aan bij de afspraken uit het Klimaatakkoord, zoals genoemd in de inleiding van de consultatie, waarin een belangrijke rol voor EVs wordt geschetst in de energietransitie.
- Het overnemen van de vermenigvuldigingsfactor hernieuwbare elektriciteit uit de richtlijn hernieuwbare energie pleit voor stimulatie van het inboeken van HBE-overig op basis van hernieuwbare elektriciteit met EVs.
- De referentie aan het advies van de SER om inzet van biobrandstof in licht wegtransport te verminderen en op elektrificatie in te zetten vraagt om verruiming van inboeken.

Als we kijken naar licht wegtransport zullen veel automobilisten in de kritieke jaren 2022 – 2030 de omschakeling moeten maken van een Internal Combustion Engine (ICE) naar een EV. Vanuit LeasePlan zetten we alle zeilen bij om koploper te zijn in deze transitie en zo snel mogelijk ons wagenpark te elektrificeren. De systematiek hernieuwbare energie belooft de ondernemingen die energie uit hernieuwbare bronnen aan vervoer leveren met HBE's, de zogenaamde inboekbevoegdheid. LeasePlan is zo'n onderneming. Door op zo veel mogelijk locaties (thuis, onderweg en op kantoor) 100% groene stroom te leveren aan onze laadpalen verzekeren we onze klanten van duurzaam wegtransport. LeasePlan verwacht dan ook aanspraak te kunnen maken op de inboekbevoegdheid om het wagenpark van zo veel mogelijk klanten te elektrificeren.

2. Er zijn twee barrières in de huidige wetgeving: de definitie van de inboeker en de eis van exclusiviteit

Er zijn twee barrières in de huidige wetgeving:

1. De definitie van de inboeker
2. De eis van exclusiviteit

De implementatie van de REDII, en daarmee deze internetconsultatie, is het moment om deze barrières weg te nemen.

De barrières en verschillende oplossingsrichtingen worden uitgebreid beschreven in het Eindrapport “mogelijkheden en belemmeringen voor inboeken van hernieuwbare elektriciteit voor transport in de toekomstige Jaarverplichting Energie Vervoer”. Dit onderzoek is in opdracht van het RVO uitgevoerd door ECORYS ter voorbereiding van deze internetconsultatie.

3. Onderzoek ECORYS laat kansen liggen om het inboeken van elektriciteit van vervoer te vergroten, door zakelijke lease constructies niet te bestuderen

De HBE's zijn voor het grootste gedeelte afkomstig van een beperkt aantal inboekers van geleverde vloeibare biobrandstoffen. Door ook leveringen van vergroend gas en elektriciteit onderdeel van de inboeksystematiek te laten zijn, heeft de wetgever beoogd het aantal aanbieders van HBE's te vergroten. Zowel het aantal aanbieders als het aantal aangeboden HBE's uit deze energiesoorten is echter beperkt.

In dit onderzoek staat de vraag centraal welke belemmeringen hieraan ten grondslag liggen en welke mogelijkheden er zijn om het inboeken van elektriciteit van vervoer te doen toenemen.

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

Dit leverde een teleurstellende conclusie op ten aanzien van de definitie van de inboeker:

- Er tekenen zich weinig tot geen mogelijkheden af om de definitie van inboeker te veranderen

Daarnaast lezen we ook een hoopvolle conclusie ten aanzien van de eis van exclusiviteit:

- De eis van exclusiviteit zou kunnen worden ingevuld met de MID-meter op het laadpunt indien deze voldoende betrouwbaar wordt

Door de tenaamstelling van de aansluiting als uitgangspunt te nemen, zal bij een thuislaadpunt **de eigenaar van de Aansluiting** centraal staan. In dit onderzoek is er gemakshalve vanuit gegaan dat de EV-eigenaar geen onderneming is. De meeste EVs in Nederland betreft zakelijke lease, waarbij een onderscheid gemaakt moet worden tussen de eigenaar van de EV en het laadpunt (Leasebedrijf en onderneming) en de eigenaar van de Aansluiting.

Hierdoor worden geen mogelijkheden gevonden om de definitie van de inboeker te veranderen, terwijl die er wel degelijk zijn in een zakelijke leaseconstructie.

4. Door een kleine aanpassing in de tekst van Artikel 10 in het conceptbesluit kunnen de inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit voor EVs verruimd worden

Deze definitie van de inboeker is te verruimen door niet de Aansluiting, maar het allocatiepunt centraal te zetten in het Besluit:

Artikel 10

1. Elektriciteit die geleverd wordt aan de bestemming, bedoeld in artikel 9.7.4.1, eerste lid, onderdeel e, van de wet, kan slechts worden ingeboekt in het register door een onderneming die eigenaar is **van het Allocatiepunt, zoals bedoeld in de Begrippencode Elektriciteit** en die:
 - a. een aansluiting heeft als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van die wet, dan wel een secundair allocatiepunt als bedoeld in het Codebesluit meerdere leveranciers op een aansluiting, dat uitsluitend bestemd is voor de levering van elektriciteit aan die bestemmingen en gekoppeld is aan een bemeterd leverpunt; of
 - b. beschikt over **een Allocatiepunt, zoals bedoeld in de Begrippencode Elektriciteit**, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsbeoordeling als bedoeld in artikel 6 van die wet en voorzien van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet.

Definitie Allocatiepunt zoals beschreven in de Begrippencode Elektriciteit:

- *Virtueel punt ter plaatse van het overdrachtpunt van een aansluiting, waar de energie-uitwisseling tussen een installatie en het net administratief aan een marktpartij wordt toegewezen alsof de meting op het overdrachtpunt van de aansluiting heeft plaatsgevonden.*

Door de bovenstaande dikgedrukte tekstuele aanpassing door te voeren, zal de definitie van de inboeker verruimd worden en de gewenste verbreding van de inboekmogelijkheden voor hernieuwbare elektriciteit plaatsvinden. Daarbij zorgt het voor een gelijk speelveld in de laadmarkt.

5. Door het Allocatiepunt centraal te zetten in plaats van de Aansluiting zullen dubbelboekingen worden voorkomen

Door alleen inboekingen toe te staan door een onderneming die eigenaar is van het allocatiepunt zal het inboeken worden verruimd en zullen direct alle dubbelboekingen voorkomen worden. Immers elke laadpaal kan per definitie maar onder één Allocatiepunt gerekend worden. Voor de huidige inboekers voor publieke laadpalen zal niets veranderen, aangezien ze eigenaar zijn van de aansluiting en daarmee dus ook eigenaar van het allocatiepunt.

6. De “Meetdata derden” casus haalt complexiteit controle inboeken weg bij de Nea

Samen met de Netbeheerder Alliander is LeasePlan in 2019 het “Meetdata Derden” initiatief gestart. Het doel van “Meetdata derden” is om meetdata uit slimme apparaten achter de Aansluiting beschikbaar te maken voor een Allocatiepunt, zonder installatie van een secundair allocatiepunt als bedoeld in het Codebesluit meerdere leveranciers op een aansluiting door de netbeheerder, zoals beschreven in artikel 10.

In 2020 en 2021 wordt een experiment uitgevoerd door Netbeheerders (Alliander), Leasemaatschappijen (LeasePlan, Athlon), Charge Point Operators (PowerD, NewMotion, Awesems, Everon), en Energieleveranciers (Gulf, Engie en GreenChoice).

Daarnaast wordt de landelijke opschaling van deze regeling breed in de markt besproken, wat waarschijnlijk zal leiden tot verankering van deze regeling in de nieuwe Energiewet en alle codes en besluiten van het Ministerie EZK.

Voor verschillende partijen wordt in een business case al sinds 2018 rekening gehouden met het inboeken HBEs, aangezien er geen rationale is om vanuit deze regeling verschil te maken tussen zakelijke EVs thuis laden, op kantoor laden of publiek laden. Daarnaast zijn we er van overtuigd dat via het “Meetdata Derden” experiment de basis wordt gelegd om vanaf 2021 groene stroom te leveren aan een onderneming op een thuislocatie via een Allocatiepunt, voorzien van een geregeld meetinstrument als bedoeld in artikel 1 van de Metrologiewet, met een geldige conformiteitsbeoordeling als bedoeld in artikel 6 van die wet en voorzien van de voor dat meetinstrument voorgeschreven merktekens als bedoeld in artikel 8 van die wet.

7. Het belang van een gelijk speelveld in de markt

In deze reactie vragen we om een wijziging in artikel 10 om inboekbevoegdheid toe te staan voor zakelijke laadpalen die gekoppeld zijn aan een zakelijk contract en allocatiepunt, maar toevallig geplaatst zijn achter een aansluiting van een huishouden of kantoorlocatie. In een zakelijke

leaseconstructie is de EV-rijder meestal niet financieel betrokken bij het opladen van de EV, ook niet als de werkgever een laadpaal financiert achter de Aansluiting van het huishouden.

In het eindrapport van ECORYS wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende types laadpunt:

- Publiek
- Semi-publiek
- Thuisladen
- Op werk laden
- Professioneel vervoer

Hierin wordt “thuisladen” aangemerkt als “onmogelijk”. Via de bovengenoemde aanpassing zal dit weldegelijk mogelijk worden, zonder extra complexiteit toe te voegen en zal er een gelijk speelveld ontstaan tussen marktpartijen die inzetten op de verschillende categorieën benoemd.

In het concept Besluit ontstaat geen verruiming voor “thuisladen” en weldegelijk een verruiming voor de andere categorieën, wat een onwenselijk ongelijk speelveld creëert in de sector voor laadinfrastructuur.

8. Indien verruiming van inboekmogelijkheden hernieuwbare elektriciteit voor EVs niet gewenst is, zal dit moeten blijken uit herschrijving van Artikel 10

Alles lijkt er op dat het Ministerie baat heeft bij de geschetste aanpassing van artikel 10. Dit geeft de hele markt, inclusief partijen met jaarverplichting, de stimulans om in te zetten op elektrificatie van vervoer. Mocht deze stimulans nou niet gewenst zijn, dan is dit het moment om artikel 10 aan te passen en inboeken op basis van laadpalen volledig uit het besluit weg te halen. Door de inboekbevoegdheid volledig weg te halen bij alle locaties met laadpalen, zal wederom een gelijk speelveld ontstaan tussen de marktpartijen die investeren in laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer.

Indien er vragen zijn naar aanleiding van dit document, gaat LeasePlan graag in gesprek over de implementatie van REDII en in het bijzonder artikel 10.