

Vereniging DOET – Internetconsultatie

Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR)

Vereniging DOET (Dutch Organisation for Electric Transport) is dé branchevereniging voor laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer in Nederland. DOET vertegenwoordigt de gehele keten van een van de snelst groeiende sectoren van Nederland.

Onze leden zijn actief als leveranciers en exploitanten van laadinfrastructuur in heel Nederland. DOET streeft naar 100% emissievrije mobiliteit opgewekt met duurzame energie, waarbij innovaties groene groei versterken.

Wij maken hierbij graag gebruik van de mogelijkheid om te reageren op de internetconsultatie over de Wet uitvoering EU-regels infrastructuur alternatieve brandstoffen (AFIR).

Vereniging DOET is verheugd over de inzet van de overheid om de AFIR-verordening stevig in nationale wetgeving te verankeren. De drie pijlers van AFIR – fysieke uitrol, kwaliteitsnormen en informatievoorziening – zijn essentieel om een betrouwbaar, interoperabel en toekomstbestendig laadinfrastructuur netwerk in Nederland en Europa te realiseren. Het wetsvoorstel geeft duidelijkheid voor marktpartijen en vertrouwen aan eindgebruikers.

Vraag 1: Hoe kijkt u aan tegen dit wetsvoorstel dat dient om bepaalde verplichtingen uit de verordening te kunnen afdwingen?

Het wetsvoorstel voorziet in een mogelijkheid om verplichtingen te kunnen afdwingen. DOET begrijpt dat dit noodzakelijk kan zijn, maar benadrukt dat deze bevoegdheden uitsluitend als uiterste maatregel moeten worden ingezet.

- Door reeds aanwezige (semi)private laadinfrastructuur in een regio kan al aan de laadbehoefte van consumenten en ondernemers worden voldaan.
- Netcongestie kan de uitrol laadinfrastructuur ernstig in de weg zitten.

Bovenvermelde punten zorgen ervoor dat de, nu al lastige, businesscase voor publiek laden van personenauto's en vrachtwagens niet sluitend is te krijgen. Om deze reden moeten overheden de ruimte behouden om samen met marktpartijen maatwerk te leveren.

Vraag 2: Hoe kan de sector van laadexploitanten en mobiliteitsaanbieders, al dan niet georganiseerd, er gezamenlijk voor zorgdragen dat bedrijven duidelijke en transparante prijzen aan consumenten tonen voorafgaand, tijdens en bij de afrekening van het laden? Wat kan de overheid daarin betekenen, naast haar toezichthoudende rol op duidelijke en transparantie prijzen en prijsvorming op grond van onder meer dit wetsvoorstel en verordening (EU) 2023/1804.

De AFIR voorziet al in artikelen die betrekking hebben op prijstransparantie. Wanneer deze artikelen worden gehandhaafd dan kan dit het belang van de consument worden gewaarborgd.

Ook ontstaat er zodoende een markt waar goed gedrag beloond wordt. Omdat de laadmarkt zich ondermeer dankzij AFIR internationaal ontwikkeld zullen nationale aanvullingen een beperkende werking hebben. Daarnaast moet in ogenschouw worden genomen of het beoogde doel wordt gehaald. Daarom roepen wij u op om aanvullende eisen te beperken tot wat strikt noodzakelijk is. Hiermee voorkomt u dubbele investeringen bij exploitanten. DOET steunt de Europese bepalingen die voorzien in uniforme betaalmogelijkheden zonder abonnement. Wel is het van belang te benadrukken dat volgens AFIR hierop behandelde punten geen afwijkende verplichtingen op nationaal niveau gemaakt worden¹. Onnodige kosten voor overheid en markt blijven hierdoor uit.

De markt heeft behoefte aan een goede toezichthouder, die indien daar aanleiding voor is, ook maatregelen treft tegen partijen die zich niet aan de wet- en regelgeving houden. Dit gaat zowel tussen bedrijven om goede markt te houden (bijvoorbeeld m.b.t. onderscheid van voorwaarden en tarieven tussen partijen), als naar consumenten (bijvoorbeeld m.b.t. alles omtrent tarieven en rekeningen).

In het wetsvoorstel stelt u het volgende voor: *“In het algemeen kan worden gesteld dat voor zover technische en functionele eisen aan laad- en tankpunten **deels kunnen worden aangemerkt als product gerelateerde regels met een gebruikers- of veiligheidsbelang voor consumenten, de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA) een toezichthoudende rol kan vervullen. Een ander deel van die eisen heeft betrekking op een correcte of uniforme technische werking of op de omgevingsveiligheid (normalisatie) van laad- en tankvoorzieningen. Daarop wordt in vergelijkbare gevallen toegezien door omgevingsdiensten van decentrale overheden of soms de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Indien de functionele eisen aan laad- en tankdiensten neerkomen op het garanderen van bepaalde betaalopties of het betonen van transparantie en redelijkheid van prijsvorming van aanbieders jegens consumenten (autogebruikers), lijkt de Autoriteit Consumenten en Markt (ACM) het meest aangewezen als toezichthouder. Daarnaast zijn er enkele regels over de toegang tot de markt van laad- en tankdiensten ter bevordering van een vrije mededinging en de ontwikkeling van het aanbod van deze diensten in het belang van eindgebruikers. Gedacht kan worden aan de toegankelijkheid van laad- en tankpunten, de voordelen van prijsconcurrentie en het betaalgemak. Ook mag de toegang van gegadigde toetreders tot de laadmarkt, zoals ontwikkelaars en aanbieders van intermediaire laad- en betaaldiensten, niet worden belemmerd. Dat is mede in het belang van consumenten. Op het toezicht hiervan kan de ACM wellicht ook een rol spelen als hoeder van een ongestoorde marktwerking en het belang van consumenten bij een transparante markt (aanbodvariatie).”***

Wij verzoeken u hierover een meer uitgesproken stellingname te bieden waarbij een duidelijker rol voor de ACM wordt gedefinieerd.

¹ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure/questions-and-answers-regulation-deployment-alternative-fuels-infrastructure-eu-20231804_en#article-2---definitions

Vraag 3: Op grond van de bindende streefcijfers voor de uitrol van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen gelden er vereisten voor de aantallen en de capaciteit van onder meer laadstations en waterstof tankstations langs (TEN-T) wegen en voor walstroom in binnen- en zeehavens. Op welke manier kunnen de betrokken partijen, zoals wegbeheerders, vervoerbedrijven, havenbeheerders en de maritieme sector, bijdragen aan de uitbreiding van die infrastructuur en het behalen van voornoemde streefcijfers?

Exploitanten leveren al grote hoeveelheden data aan de overheid. Zo zijn zij via de Nationale Agenda Laadinfrastructuur (NAL) vertegenwoordigd. De NAL is bij uitstek een gremium waar de uitrol van laadinfrastructuur gemonitord en besproken kunnen worden door overheden, netbeheerders en de markt. Tenslotte kan het nationaal toegangspunt (NAP) bijdragen aan transparantie inzichten, mits:

- er heldere en werkbare kaders komen voor datakwaliteit en actualiteit;
- de administratieve lasten voor exploitanten beperkt blijven;
- commerciële en privacygevoelige data niet onnodig openbaar worden gemaakt.

Vraag 4: Verordening (EU) 2023/1804 regelt dat de laad- en tankinfrastructuur en walstroomvoorzieningen moeten voldoen aan bepaalde technische eisen (bijlage II van die verordening). Deze kunnen worden afgedwongen op grond van dit wetsvoorstel. Op welke wijze kunnen bijvoorbeeld producenten, verkopers, ontwikkelaars en exploitanten eraan bijdragen dat de apparatuur conform deze eisen wordt ingericht en gebruikt in het belang van de interne markt (interoperabiliteit, handelbaarheid) en van eindgebruikers (eenduidig en geharmoniseerd gebruik door consumenten, vervoerbedrijven etc.)? In welke mate en op welke wijze is de ombouw (retrofit) van bestaande apparatuur mogelijk wanneer dit een eis is?

De markt maakt al gebruik van internationaal erkende standaarden. Een voorbeeld hiervan is het in Nederland door de markt ontwikkelde OCPI. Dit protocol is essentieel gebleken voor de interoperabiliteit van laadinfrastructuur en laaddiensten. Ook in de toekomst voorzien wij een samenwerking tussen marktpartijen, overheden en netbeheerders. Het is van groot belang dat er een homogene markt voor publiek laden ontstaat in Nederland en in Europa. Hiermee wordt de voorspelbaarheid voor partijen die actief zijn in de laadmarkt vergroot. Echter zorg voor haalbare en heldere regelgeving. Voorzie ook in een redelijke ingangstermijn of overgangstermijn.

Het instellen van retrofit eisen mag alleen worden toegepast als uiterste middel wanneer hiermee aantoonbaar de belangen van de consument worden gewaarborgd. Daarbij moet hierbij overwogen worden dat exploitanten hierdoor te maken krijgen met extra kosten als gevolg van noodzakelijke investeringen. Tenslotte is er in Nederland al een grote hoeveelheid laadpalen. Wanneer deze moeten worden ge-retrofit zal dit een enorme hoeveelheid extra werk vereisen. Dit betekent dat een ruime en haalbare termijn moet worden afgestemd met marktpartijen. Zeker gezien het feit dat er nu al een groot arbeidstekort is in onze branche valt te bezien of deze aanpak wel verstandig zal blijken te zijn.

Artikel 17 biedt een belangrijke basis voor de regulering van slim laden en bidirectioneel laden.

DOET steunt dit, maar waarschuwt dat regelgeving voldoende ruimte moet laten voor innovatie. Te vroege vastlegging van technische standaarden kan innovatie juist remmen.

Conclusie

Vereniging DOET onderschrijft de implementatie van de AFIR-verordening in Nederland en beschouwt het voorliggende wetsvoorstel als een essentiële stap richting een robuust, betrouwbaar en toekomstbestendig netwerk voor laadinfrastructuur. Wij verzoeken u met klem om bij de nationale invulling van de verordening een zorgvuldige afweging te maken ten aanzien van aanvullende eisen, waarbij proportionaliteit en uitvoerbaarheid centraal staan.

Vereniging DOET is bereid om actief bij te dragen aan de verdere uitwerking van de uitvoeringsregels en stelt een voortzetting van de dialoog met het ministerie en andere betrokken partijen zeer op prijs.

Wij danken u voor uw aandacht en zien uit naar een constructieve samenwerking.

Met hartelijke groet,

Jochem Beunderman
Senior Adviseur Public Affairs
Vereniging DOET