

**Betreft: reactie Eneco op consultatie implementatie RED2**

Eneco is koploper in hernieuwbare energie. Naast leverancier van hernieuwbare elektriciteit aan laadinfrastructuur levert en exploiteert Eneco eMobility laadpunten en laaddienstverlening, met een focus op thuisladen en zakelijk laden.

**Inleiding**

Eneco ziet in de implementatie van de RED2 een onmisbare kans om hernieuwbare energie in vervoer te laten toenemen, en de marktkansen van hernieuwbare energie te verbeteren. Door middel van de jaarverplichting en het Register Energie voor Vervoer (REV) heeft Nederland op effectieve wijze een systeem ingericht om de bindende Europese doelstellingen te behalen. De richtlijn heeft als basisprincipe dat alle hernieuwbare energiedragers op gelijke wijze meetellen en worden behandeld. Voor Eneco is het daarom cruciaal dat de implementatie van de richtlijn op techniekneutrale wijze plaatsvindt. In deze reactie geven wij suggesties en randvoorwaarden mee voor de implementatie van RED2 in wet- en regelgeving.

**Emissieloos vervoer**

De maatschappelijke en economische voordelen van emissieloos vervoer zijn groot. Emissieloos rijden verbetert de luchtkwaliteit, veroorzaakt geen schadelijke uitstoot van CO<sub>2</sub> en NO<sub>x</sub>, verlaagt de kosten voor energie en onderhoud en de batterijcapaciteit biedt welkome flexibiliteit bij het inpassen van wind- en zonne-energie in het energienet. Wij zien grote kansen bij het implementeren van de doelstelling voor hernieuwbare energie in transport uit de Renewable Energy Directive (RED2) in Nederlandse wet- en regelgeving.

Voldoende laadinfrastructuur is een belangrijke voorwaarde voor de transitie naar emissieloze mobiliteit en mag geen drempel zijn. Veel marktontwikkelingen zitten nog in een vroege fase van de transitie en op veel terreinen is opschaling nodig. Zo bevindt de Nationale Agenda Laadinfrastructuur zich in de opstartfase richting 1,7 miljoen laadpunten in 2030. Thuis- en zakelijk laden hebben hier een belangrijke aandeel in. Een gezonde businesscase en financiële prikkel voor consumenten en zakelijke rijders is daarom essentieel.

Er is grote behoefte aan een instrument dat in deze vroege fase van de markt een duwtje in de rug geeft aan laadinfrastructuur. Op dit moment neemt Nederland elektriciteit op in de jaarverplichting voor brandstofleveranciers, maar het is noodzakelijk om de mogelijkheid om elektriciteit in te boeken uit te breiden. Dit is van belang om via de regeling de inkoop van hernieuwbare elektriciteit door laadpunten te belonen, om zo de klimaatwinst van emissieloos vervoer zeker te stellen.

**Wijziging van de Wet Milieubeheer****Uitbreiden inboeken van elektriciteit in het REV**

Eneco pleit voor het maximaliseren van het aandeel van alle vormen van hernieuwbare energie in het Register Energie voor Vervoer (REV). Op dit moment zit (vrijwel) 100% van de biobrandstoffen geleverd in het verkeer in het REV, terwijl dit maar geldt voor 11% van de geleverde elektriciteit aan wegvervoer (data Nederlandse Emissieautoriteit). Het overgrote deel van de elektronen geleverd aan het wegverkeer blijft dus buiten het REV doordat het de facto nu alleen voor grotere partijen, die publieke laadpunten met een aparte aansluiting aanbieden, een aantrekkelijke optie is. Voor EV-rijders die thuis laden en bedrijven met laadpalen op het parkeerterrein is het gebruik van het REV

vrijwel onmogelijk. Eneco vindt het van cruciaal belang dat bij de implementatie van RED2 de mogelijkheid om in te boeken wordt uitgebreid.

Het eerste knelpunt in de huidige opzet is dat de meter die in de laadpunten zit en die door de backoffice van de Charge Point Operator (CPO) wordt uitgelezen (en een gecertificeerde MID-meter bevat), door het Register Energie Vervoer (REV), niet wordt erkend als mogelijkheid om Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBEs) te kunnen claimen (inboeken). De netbeheerder is de aangewezen partij om het verbruik te meten. Indien een bedrijf of huishouden HBEs zou willen inboeken moet hiervoor een aparte netaansluiting worden gerealiseerd, inclusief slimme meter. Dit brengt hoge kosten en administratieve complexiteit met zich mee, die de uitvoering in praktijk onmogelijk maakt. De door ons gewenste oplossing is dat het mogelijk wordt gemaakt om de geleverde stroom aan het laadpunt te meten door de Charge Point Operator (CPO) met de (gecertificeerde en slimme) MID-meter in het laadpunt. Deze MID-meter is al geïntegreerd in vrijwel alle laadpunten.

Het tweede knelpunt is dat de huidige voorwaarden van de Nederlandse Emissieautoriteit (NEa) vereisen dat de partij die HBE's mag inboeken moet 'aansluiten bij een bestaande publieksrechtelijke definitie'. Dit is volgens RVO en NEa nodig omdat daarmee meteen duidelijk is wie dat is en dat dat altijd één partij is en daar geen discussie over ontstaat. De CPO is geen publieksrechtelijke definitie, waarmee de bovengeschetste oplossing dus niet voldoet aan de voorwaarden van de NEa. Onze suggestie is om de CPO als inboekter toe te voegen en de definitie van CPO en het toezicht op de inboekter wettelijk te borgen bij dit implementatietraject. Daarbij is het belangrijk dat huidige partijen die kunnen inboeken dit recht kunnen behouden. Het voordeel van het toevoegen van de CPO als mogelijke inboekter is dat het om de laatste schakel in de keten richting de eindgebruiker gaat. Bovendien verzorgt de CPO de bemetering voor onder meer de facturatie, zodat de eis van exclusiviteit kan worden gewaarborgd. De CPO kan ervoor zorgen dat meer elektriciteit en meer elektriciteit via kleine laadpunten in het REV kan worden ingeboekt.

Een derde obstakel dat moet worden beslecht is dat nu alleen de stroomafnemer de HBEs kan verkrijgen. Het aanvragen van de HBE's is voor individuele huishouden of het midden- en kleinbedrijf een complexe administratieve handeling.

De gewenste oplossing is dat deze partijen de CPO mogen machtigen voor het verkrijgen van HBE's, zodat de CPO dit eenvoudig als dienst voor klanten kan verzorgen.

## **Wijziging Besluit energie vervoer ivm vaststelling jaarverplichting 2021**

Via het Besluit wordt naast de doelen voor hernieuwbare energie ook een reductieverplichting vastgelegd voor broeikasgasemissies. Gekozen is om het percentage voor 2021 gelijk te stellen aan het percentage voor 2020, te weten 6 procent. Eneco pleit voor het jaarlijks verhogen van de reductieverplichting, vanuit de ambitie om de uitstoot van broeikasgassen af te bouwen en binnen één generatie volledig duurzaam te zijn. Bovendien zou het verhogen van de reductieverplichting beter passen bij de gekozen stijging van de jaarverplichting van hernieuwbare energie in vervoer richting 2030.