



Vlaamse Reguleringsinstantie  
voor de Elektriciteits- en Gasmarkt

Vlaamse Reguleringsinstantie voor de Elektriciteits- en Gasmarkt  
Graaf de Ferrarisgebouw | Koning Albert II-laan 20 bus 19 | B-1000 Brussel  
Tel. +32 2 553 13 79 | Fax +32 2 553 13 50  
Email: [info@vreg.be](mailto:info@vreg.be)  
Web: [www.vreg.be](http://www.vreg.be)

Ontwerpmededeling van de Vlaamse Reguleringsinstantie  
voor de Elektriciteits- en Gasmarkt

met betrekking tot laadpunten voor elektrische voertuigen

## INHOUDSTABEL

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
<b>2. ENKELE GROOTTEORDES</b>	<b>3</b>
<b>3. VOORSTELLING BUSINESSMODELLEN</b>	<b>4</b>
<b>3.1. BUSINESSMODEL 1 'LAADPUNTEN OP GESLOTEN (PERSONEELS-OF KLANTEN)PARKING'</b>	<b>4</b>
<b>3.2. BUSINESSMODEL 2 'LAADPUNTEN OP OPENBAAR DOMEIN'</b>	<b>4</b>
<b>3.3. BUSINESSMODEL 3 'MERKENTANKSTATION'</b>	<b>4</b>
<b>4. ANALYSE EN STANDPUNTEN INZAKE DE AANSLUITING OP HET NET</b>	<b>4</b>
<b>4.1. ALGEMEEN</b>	<b>4</b>
<b>4.2. BUSINESSMODEL 1: 'LAADPUNTEN OP GESLOTEN (PERSONEELS- OF KLANTEN)PARKING'</b>	<b>7</b>
<b>4.3. BUSINESSMODEL 2 'LAADPUNTEN OP OPENBAAR DOMEIN'</b>	<b>9</b>
<b>4.4. BUSINESSMODEL 3 'MERKENTANKSTATION'</b>	<b>11</b>
<b>5. ANALYSE EN STANDPUNTEN INZAKE LEVERINGSVERGUNNING</b>	<b>11</b>
<b>5.1. INLEIDING</b>	<b>11</b>
<b>5.2. OPTIE 1: OP TOEGANGSPUNT STAAT VERGUNDE LEVERANCIER, HET LAADPUNTENBEDRIJF LEVERT DOOR</b>	<b>12</b>
<b>5.3. OPTIE 2: OP TOEGANGSPUNT STAAT LAADPUNTENBEDRIJF ALS LEVERANCIER</b>	<b>13</b>
<b>6. CONCLUSIE</b>	<b>13</b>
<b>6.1. PROBLEMATIEK PRIVÉNET</b>	<b>13</b>
<b>6.2. PROBLEMATIEK LEVERINGSVERGUNNING</b>	<b>14</b>
<b>6.3. SCHEMA</b>	<b>15</b>

## 1. Inleiding

Het concept elektrische wagen is een 'hot topic'. De Vlaamse regering ziet een aantal opportuniteiten voor autofabrikanten om in te zetten op de productie en ontwikkeling van elektrische wagens. De wagen op zich is één ding, er moet natuurlijk ook nagedacht worden over de bevoorradingsmogelijkheden.

De netbeheerders verwachten dat tegen 2020 10% van het voertuigenpark elektrisch aangedreven zal zijn. Zij houden op korte termijn rekening met een massale toename van aanvragen van stadsbesturen voor de installatie van laadpunten, omdat verwacht kan worden dat de elektrische wagen eerst in de steden zal doorbreken. Onder 'laadpunt' wordt in deze mededeling begrepen een punt via welk men de batterij van een elektrische wagen kan op- of ontladen.

Nieuwe commerciële partijen steken hun interesse voor deze ontluikende markt niet onder stoelen of banken en ontwikkelen hun businessplannen. Hierbij stoten ze regelmatig op vragen over de regulatoire context.

De hamvraag hierbij is of de huidige aanpak (o.a. op het vlak van leveringsvergunningen en aanleg van netten) voldoende rekening houdt met deze nieuwe evoluties. Welke impulsen zijn vereist om de ambities van de Vlaamse regering terzake te realiseren, en hoe reguleren we een concurrentiële markt en handhaven we het toezicht op de netbeheerders in dit verband?

De opkomst van nieuwe businessmodellen gekoppeld aan het op- en ontladen van elektrische voertuigen, brengt dus een aantal uitdagingen mee voor de regulering van de elektriciteitsinfrastructuur en de elektriciteitsmarkt.

Deze mededeling behelst twee elementen:

- de problematiek van privénetten;
- de vraag of er al dan niet een leveringsvergunning vereist is.

Een verdere analyse over marktrollen en- verantwoordelijkheden (onder meer inzake metering en evenwicht) zal moeten uitwijzen welke regelgevende initiatieven verder vereist zijn om de (niet te onderschatten) afnames van elektrische energie die deze nieuwe markt zal genereren te faciliteren.

## 2. Enkele grootteordes

Aangenomen:

1. dat een gezin dat overschakelt naar de elektrische auto per jaar 3.000 kWh extra verbruikt voor het opladen van de wagen (20.000 km komt overeen met het jaarverbruik van een gemiddeld gezin);
2. er 1,3 maal meer auto's in Vlaanderen zijn dan LS-aansluitingen;
3. dat meer dan de helft van het wagenpark in de steden opgeladen zal worden op publieke parkings of langs de straat (via laadpunten);

leert een snelle berekening dat het laagspanningsnet 7% meer energie zal moeten transporteren waarvan (naar schatting) de helft via laadpunten.

Stel, een stadsbewoner gaat met bewonerskaart parkeren in de straat en betaalt daarvoor nu €50 per jaar. Hij schaft een elektrische wagen aan en kiest een parkeerplaats met laadpunt. De kost van zijn energieverbruik ligt dan rond €600. Hierbij zal de kost van de investering en het onderhoud van het laadpunt slechts een ondergeschikt deel zijn van de totale kostprijs van het opladen.

### 3. Voorstelling businessmodellen

#### 3.1. Businessmodel 1 'Laadpunten op gesloten (personeels-of klanten)parking'

Dit businessmodel valt uiteen in twee submodellen:

- (a) Laadpunten voor het opladen van voertuigen van het bedrijf waartoe de parking behoort; de parking is niet toegankelijk voor derden;
- (b) Laadpunten voor het opladen van voertuigen van klanten van het bedrijf waartoe de parking behoort. De personen die toegang hebben tot deze laadpunten is dus ruimer dan bij (a) maar toch niet zo ruim als bij businessmodel 3. Men kan hierbij denken aan distributiebedrijven zoals warenhuizen, doe-het-zelfzaken, winkelcentra,... die als service naar hun klanten toe in laadmogelijkheden voorzien.

De vraag kan gesteld worden of dit als privaat of publiek toegankelijk beschouwd moet worden. Wanneer er bijvoorbeeld een slagboom is, of men heeft speciale, van het bedrijf uitgaande passen nodig, kan men spreken van een volledig private parking, zoniet gaat het veeleer om een publiek (toegankelijk) terrein. In dat laatste geval is businessmodel 1b dan vergelijkbaar met businessmodel 3: (merken)tankstation.

#### 3.2. Businessmodel 2 'Laadpunten op openbaar domein'

Dit betreft alle vormen van laadmogelijkheden op vrij toegankelijk openbaar domein. Dit model kan ook wel 'generiek tankstation' genoemd worden.

#### 3.3. Businessmodel 3 'Merkentankstation'

Hieronder moet begrepen worden het tankstation op vrij toegankelijk privédomein. Dit is te vergelijken met het klassieke tankstation met als enige verschil dat elektriciteit 'getankt' wordt.

In punten 4 en 5 onderzoeken we deze businessmodellen verder voor wat betreft de elementen 'aansluiting op het net' en 'leveringsvergunning'.

### 4. Analyse en standpunten inzake de aansluiting op het net

#### 4.1. Algemeen

Europa beschouwt elke lijn of leiding of elk net van lijnen of leidingen, waarmee elektriciteit resp. aardgas gedistribueerd wordt aan afnemers, als een distributiesysteem, en voor elk distributienet moet een distributienetbeheerder zijn aangewezen (zie arrest Citiworks<sup>1</sup>). De enige lijnen/leidingen die hierop een uitzondering vormen, zijn de directe lijnen/leidingen, die een rechtstreekse verbinding maken tussen producent en afnemer.

Dit heeft tot gevolg dat Europa het privénet, als net waarvan de uitbater niet is aangesteld door de daarvoor bevoegde instantie, als onbestaande beschouwt. Er geldt met andere woorden een verbod op privénetten. Of nog anders gezegd: er geldt een verbod op doorlevering van energie.

Op heden zijn volgende distributiesystemen echter de facto privénetten: bepaalde industriële sites, winkelcentra, bedrijventra, havens, regionale luchthavens, vakantieparken, jachthavens, campings,

---

<sup>1</sup> Arrest van het Europees Hof van Justitie van 22 mei 2008 in de zaak C-439/06 betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend door het Oberlandesgericht Dresden (Duitsland), in de procedure inzake energiebeheer Citiworks AG in tegenwoordigheid van Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als Landesregulierungsbehörde Flughafen Leipzig/halle GmbH Bundesgesetz-agentur t/ Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit als Landesregulierungsbehörde. [www.curia.eu](http://www.curia.eu)

appartementengebouwen waarbij de bewoners geen eigen toegangspunt hebben tot het distributiesysteem, rusthuizen, studentenflats en –koten, verhuurde garageboxen,...

In sommige gevallen zal het volgens de VREG echter onvermijdelijk of gewoon vanuit kostefficiëntie opportuun zijn dat elektriciteit verdeeld wordt naar bepaalde afnemers die geen eigen toegangspunt hebben tot het distributienet dat beheerd wordt door een door de VREG aangeduide distributienetbeheerder.

Zo kan een afnemer niet in elke situatie een eigen toegangspunt hebben tot het distributiesysteem met alle rechten vandien. Bij de huur van een vakantiehuisje, het kamperen op een camping, de huur van een studentenkamer, en dergelijke, neemt men veeleer een dienst af van een partij die een toegangspunt heeft tot het distributiesysteem, en is het afnemen van energie van deze partij een ondergeschikt element van de afgenomen dienst. De energie wordt hem met andere woorden doorgeleverd. We noemen deze situaties 'privénetten met een breder dienstverleningspakket'<sup>2</sup>. Dergelijke situaties moeten volgens de VREG mogelijk blijven, maar moeten duidelijk afgelijnd worden daar dit de uitzondering op het principe moet blijven. Hetzelfde geldt voor 'netten voor mobiele afname' van elektriciteit.

Buiten deze situatie van 'breder dienstverleningspakket' als onvermijdelijk toe te stane privénetten, moet elk net dat energie distribueert beheerd worden door een distributiesysteembeheerder, die welbepaalde taken en plichten heeft. Deze analyse komt uitgebreid aan bod in de (ontwerp)mededeling "Gesloten distributiesystemen en directe lijnen en leidingen"<sup>3</sup>.

Wat in deze mededeling "Laadpunten" wordt onderzocht, is of, en onder welke voorwaarden, de geschetste businessmodellen met betrekking tot laadpunten in de uitzonderingscategorieën op het verbod van privénetten kaderen.

Het is immers duidelijk dat laadpunten, in welk businessmodel ook, niet kunnen beschouwd worden als een gesloten distributiesysteem (GDS). Europa voorziet in deze bijzondere categorie van netten, die inhoudt dat in bepaalde gevallen een netbeheerder kan worden vrijgesteld van enkele van zijn verplichtingen (o.a. goedgekeurde tarieven), omdat zijn net een GDS is. De netbeheerder blijft echter een netbeheerder, met alle overige plichten van dien.

De voorwaarden waaraan een net moet voldoen om als een GDS te kunnen worden beschouwd, zijn echter erg strikt.

Het moet immers gaan om een geografisch afgebakende industriële of commerciële locatie, waarbij aan één van volgende twee voorwaarden is voldaan:

- (1) de exploitatie of het productieproces van de afnemers van het net zijn om technische redenen of veiligheidsredenen geïntegreerd;
- (2) het net distribueert elektriciteit voornamelijk naar de eigenaar of exploitant van het net, of zijn verbonden ondernemingen.

Onder deze voorwaarden wordt onder meer begrepen dat de afnemers geen huishoudelijke afnemers mogen zijn.

Aan deze voorwaarde is niet voldaan voor de scenario's in verband met laadpunten: de particuliere 'tanker' kan perfect voor privégebruik tanken. Maar hoe dan ook is verder niet aan 1 van de 2

---

<sup>2</sup> Het leveren van een dienst waarbij de (door)levering van elektriciteit niet het doorslaggevende element van de dienst uitmaakt maar van ondergeschikt belang is.

<sup>3</sup> Zie ontwerp mededeling "Gesloten distributiesystemen en directe lijnen en leidingen" op de VREG-website onder 'consultatie'; later wordt de definitieve mededelingen vermeld onder 'mededelingen'

alternerende voorwaarden voldaan. Aan de eisen om van een GDS te kunnen spreken, is dus niet voldaan door de businessmodellen voor laadpunten.

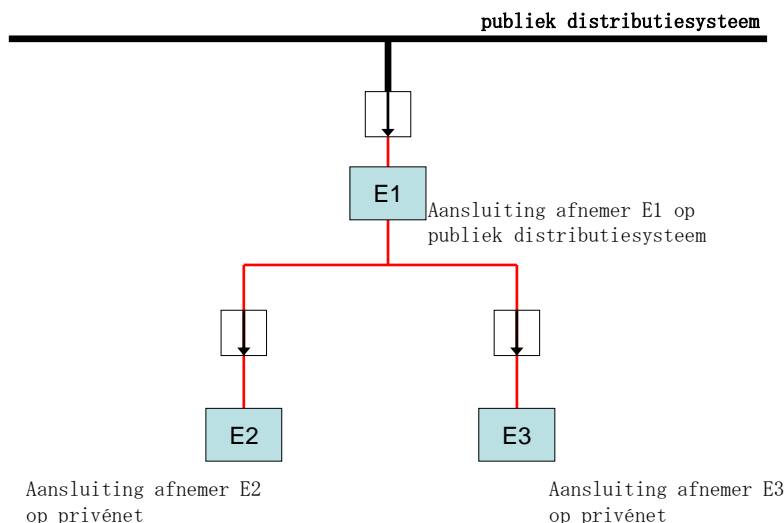
Ervan uitgaand dat de businessmodellen betreffende laadpunten dus niet als een GDS kunnen worden beschouwd, zijn slechts volgende netsituaties mogelijk:

**(1)** Ofwel legt de DNB het (publieke) distributienet tot aan elk individueel laadpunt. Dan levert het laadpuntenbedrijf<sup>4</sup> (als –vergunde- leverancier) of een door het laadpuntenbedrijf gekozen vergunde leverancier, op elk laadpunt.

In dat geval stelt zich geen enkel juridisch probleem. Elke afnemer = tanker heeft dan, ter hoogte van het laadpunt, toegang tot het publieke distributienet.

**(2)** Ofwel weigert de DNB het net tot aan de laadpunten aan te leggen. Dan creëert het aansluiten van meer dan één laadpunt aan de EAN een privénet.

De situatie ziet er dan uit als volgt:

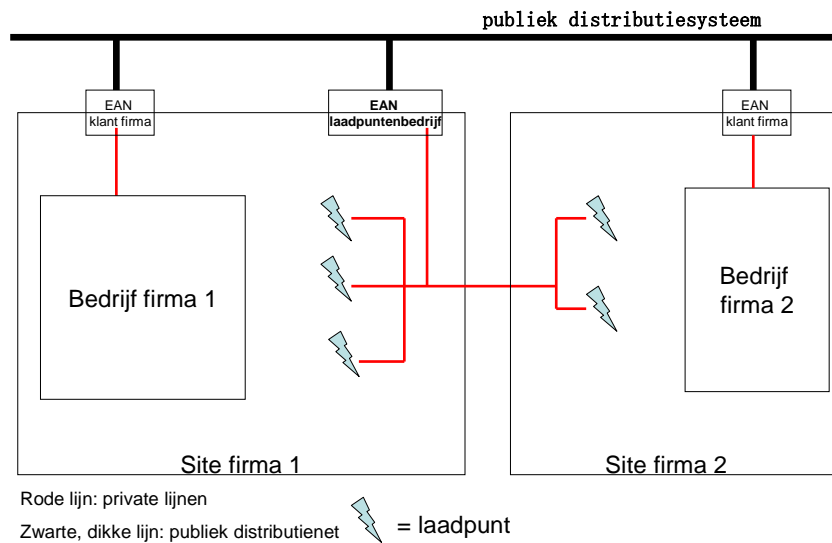


Hierbij zijn de rode/fijne lijnen niét in handen van de publieke distributienetbeheerder.

Het geval waarbij een privénet wordt aangelegd dat zich uitstrekt over verschillende (privé)terreinen en waarbij verschillende firma's beleverd worden, is verboden, vermits de aanleg van parallelle netten vermeden moet worden.

Zo'n casus (zoals hierna voorgesteld) wordt dan ook verder niet besproken.

<sup>4</sup> Onder 'laadpuntenbedrijf' wordt in deze nota begrepen: het bedrijf dat instaat voor de oprichting, de exploitatie en het onderhoud van laadpunten en alle daarbij horende infrastructuur



De EAN van het laadpuntenbedrijf staat in het midden van de figuur aangegeven.

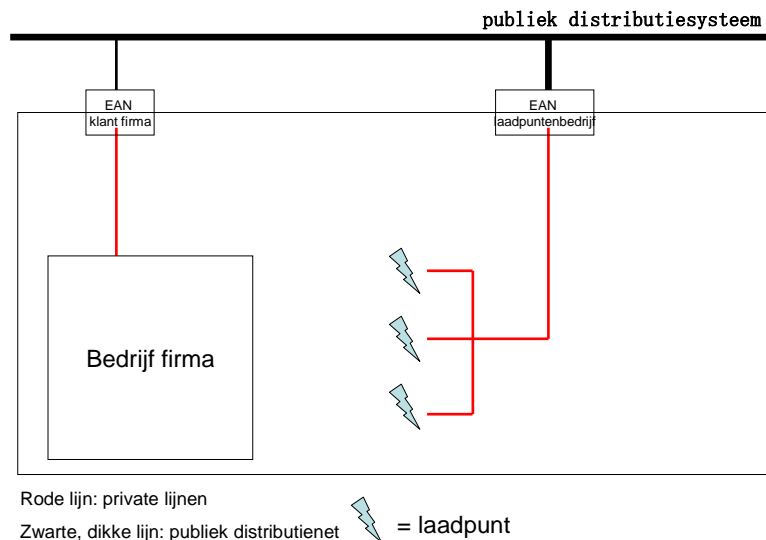
Zoals al aangehaald, zijn er sommige situaties waarin een dienst afgenomen wordt van een partij die een toegangspunt heeft tot het distributiesysteem, en waarbij het afnemen van energie van deze partij een ondergeschikt element van de afgenomen dienst betreft. De energie wordt met andere woorden doorgeleverd, maar is daarbij niet het doel van de contractuele relatie, maar slechts een accessorium van de afgenomen dienst(en). De laadpunten kunnen in sommige omstandigheden als dergelijke situatie beschouwd worden.

Dit wordt hierna meer in detail uiteengezet per **businessmodel**.

#### 4.2. Businessmodel 1: 'Laadpunten op gesloten (personeels- of klanten)parking'

Het toegangspunt tot het distributienet is een bijkomend toegangspunt op de site van de firma die de dienstverlening van het laadpuntenbedrijf afneemt. De firma waarbij de parking hoort, blijft zelf haar bestaande, eigen toegangspunt(en) behouden. Voor de netbeheerders is er geen bezwaar om een bijkomend toegangspunt te installeren.

Beide toegangspunten mogen niet achterliggend worden doorverbonden.



Er worden twee scenario's onderscheiden op basis van de partij die de netgebruiker is.

#### **4.2.1. Scenario 1: laadpuntenbedrijf als netgebruiker op toegangspunt**

Indien het laadpuntenbedrijf als netgebruiker geregistreerd is op het toegangspunt, kan het zelf de leverancier kiezen (of het eventueel zelf zijn), de facturen ontvangen (of ze zelf uitschrijven), enz. Ze zijn dan zelf de netgebruiker op het toegangspunt. In het businessplan van een laadpuntenbedrijf kan dit een belangrijk punt zijn.

De klant van het laadpuntenbedrijf, de eigenaar van de parking, heeft wellicht geen bezwaar dat het laadpuntenbedrijf alles voor haar regelt: de plaatsing, exploitatie en onderhoud van de palen, de aansluiting en daarmee het extra toegangspunt, de facturatie,... Dit alles in het kader van vrijheid van contracteren.

De VREG heeft hiertegen geen bezwaar zolang er sprake is van een breder dienstverleningspakket.

In het begin, en dit zolang de investering gedaan door het laadpuntenbedrijf niet is teruggewonnen, kan geoordeeld worden dat de prijs voor de dienstverlening van het laadpuntenbedrijf effectief veel meer dan de geleverde energie zal reflecteren. Voor de (contractuele) duur dat het laadpuntenbedrijf de klant aan zich zal binden teneinde uit de kosten te raken, kan aanvaard worden dat het gaat om een toelaatbare vorm van privénet, in het kader van een breder dienstverleningspakket. Het is immers van belang dat de firma die de initiële investering op zich neemt voor het ontwikkelen van de infrastructuur voor laadpunten, de garantie heeft dat ze deze investering kan terugverdienen.

Om van een 'breder dienstverleningspakket' te kunnen spreken, is de VREG van mening dat de facturatie door het laadpuntenbedrijf alleen kan gebeuren aan 'pakketprijs', dus niet per kWh, daar de afgenomen kWh een ondergeschikt element vormen. Als dit aspect (de energielevering/-prijs) toch afgezonderd wordt van de andere diensten (afbetaling investering en onderhoud infrastructuur bvb), kan dit enkel indien een marktconforme energieprijs wordt aangerekend.

Het argument 'breder dienstverleningspakket' zal op termijn echter minder valabel zijn. Nadat investeringskost teruggewonnen is, zal de kostprijs in hoofdzaak bestaan uit de kost voor de elektriciteit zelf.

Eens de elektrische voertuigen doorgebroken zijn, kan wel geoordeeld worden dat het argument van 'mobiele afname' aan belang zal winnen: de afnemers/tankers kunnen tegen dan evengoed op een andere plaats elektriciteit afnemen, als de afnamevoorwaarden (prijs) op van een bepaald laadpuntenbedrijf niet marktconform zou zijn. Deze vrije keuze van plaats van afname en dus van leverancier, door de mobiliteit van de afnemer, is wel iets minder uitgesproken bij een private parking (businessmodel 1) dan bij een publieke parking of een tankstation (generiek tankstation of merkentankstation; businessmodellen 2 en 3).

Wat daarom de private parking (businessmodel 1) betreft, moet, na een (contractueel gebonden) termijn het toegangspunt wél overgaan op de firma op wiens site de EAN voor de laadpunten zich bevindt. Hierdoor wordt de laadinfrastructuur deel van de 'binneninstallatie' van de afnemer. De firma kan dan, eenmaal niet meer contractueel gebonden met het laadpuntenbedrijf, op het toegangspunt een eigen leverancier kiezen, en al dan niet zelf instaan voor verder onderhoud en herstel van de laadinfrastructuur, of dit opnieuw uitbesteden aan een laadpuntenbedrijf naar keuze. Dit is beschreven in volgend scenario.

#### **4.2.2. Scenario 2: klant/firma als netgebruiker op toegangspunt**

In dat geval is de afnemer/firma – al dan niet van in het begin - zelf de netgebruiker op het toegangspunt op het distributienet van waaruit alle laadpunten beleverd worden, en niet het laadpuntenbedrijf. De netgebruiker, de firma dus, kiest dan zelf een (vergunde) leverancier.

De laadpunten zouden dan een onderdeel van de eigen (= van de firma) 'binneninstallatie' betreffen.

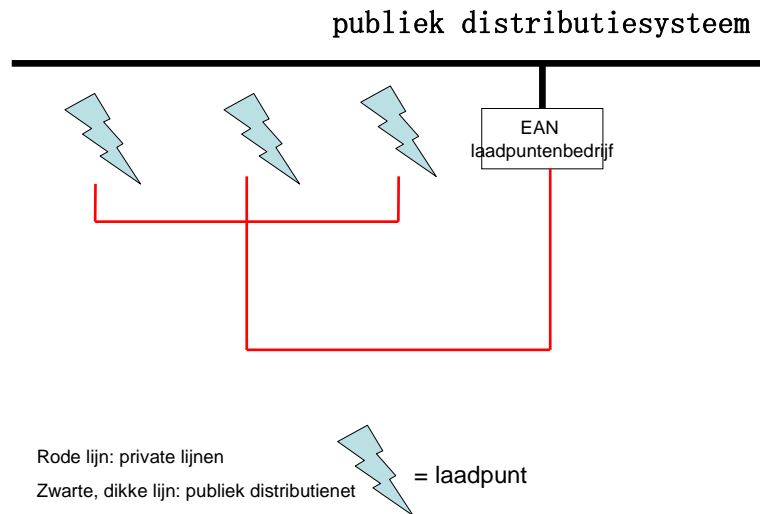
De afnemer/firma kan dan vrijelijk overeenkomen met een laadpuntenbedrijf dat die laatste laadpunten plaatst, exploiteert en onderhoudt.

De afnemer/firma kan er als netgebruiker ook voor kiezen de laadpuntenbedrijf als (vergunde) leverancier aan te duiden, en zich tot deze keuze contractueel verbinden voor een bepaalde termijn.

Het verschil met scenario 1 is hier dat de afnemer/firma, als netgebruiker op het toegangspunt, zelf zijn leverancier kiest. Dit onverminderd bepaalde contractuele afspraken met een laadpuntenbedrijf.

#### **4.3. Businessmodel 2 'Laadpunten op openbaar domein'**

Er moet vermeden worden dat een parallel privaat net op openbaar domein gecreëerd wordt, waardoor het een inbreuk op het monopolie van de DNBS betekent. Bij voorkeur heeft ieder laadpunt zijn eigen toegang tot het net en wordt m.a.w. de elektriciteitslijnen tot aan de afnemer beheerd door de publieke distributienetbeheerder.



Als de publieke distributienetbeheerder echter geen bezwaar heeft om enkel het 'collectieve' toegangspunt te beheren, waarna de verdeling van de stroom naar verschillend (sub-)afnamepunten (= de laadpunten) door een andere partij gebeurt, geldt het volgende.

Idealiter geeft een laadpunt technisch de keuze om een leverancier te kiezen (of zou anderzijds de auto een mobiele EAN kunnen zijn). Overleg tussen de verschillende laadpuntenbedrijven kan het mogelijk maken om met bijvoorbeeld een abonnementskaart van leverancier/laadpuntenbedrijf X ook op een ander laadpunt (uitgebaat door een ander laadpuntenbedrijf) te tanken. Dit via een RF-ID-sleutel bvb. Dit is momenteel echter toekomstmuziek.

Als men aan een laadpunt op openbaar domein vrijelijk zijn leverancier zou kunnen kiezen, b.v. door een bepaald abonnement te nemen (cfr. telecom-abonnement), stelt zich geen enkel probleem. Door de vrije leverancierskeuze (via abonnementskeuze) zijn risico's, die anders afgedekt worden doordat men als netgebruiker bepaalde rechten geniet, door deze specifieke situatie eveneens afgedekt.

Als dit niet het geval is, is het best dat de beheerder van het openbaar domein (b.v. gemeente) de netgebruiker is. Zo kan de laadpunteninfrastructuur als een soort publieke binneninstallatie worden beschouwd. Het is dan de beheerder van het openbaar domein, als netgebruiker, die de leverancier op het toegangspunt kiest, hetgeen via openbare aanbesteding moet gebeuren. Dit is een waarborg voor marktconforme voorwaarden.

Dit is dus de situatie zoals beschreven onder businessmodel 1, onder scenario 3.2.2, waarbij de afnemer/firma dan de beheerder van het openbaar domein is, die als netgebruiker op het toegangspunt van de laadpunten staat geregistreerd.

Er zijn, bijvoorbeeld in Diest, al laadpunten gelegen op openbaar domein gekend, waar het laadpunt een apart toegangspunt met meterkast tot het net heeft. De toeristische dienst van de stad Diest is de netgebruiker en een commerciële leverancier is de leverancier op het toegangspunt. Afnemers/tankers moeten een badge halen om het klepje van het stopcontact open te krijgen en kunnen (momenteel toch) gratis tanken.

In Antwerpen worden laadpunten voor elektrische wagens voorzien in de (openbare) parkings van concessionaris APCOA Belgium.

#### 4.4. Businessmodel 3 'Merkentankstation'

In dit geval is de netgebruiker ook het bedrijf dat de infrastructuur beheert.

Voor de tankstations kan geoordeeld worden dat de leverancierskeuze voor de klanten-opladers hoe dan ook, los van deze technische mogelijkheden, veel makkelijker speelt: je gaat gewoon naar een ander tankstation...

### 5. Analyse en standpunten inzake leveringsvergunning

#### 5.1. Inleiding

Het laadpuntenbedrijf is de partij die de infrastructuur van de zogenaamde 'binneninstallatie' ter beschikking stelt (net als een studentenkamer,...). Er is dan ook een risico dat de eindafnemer zijn recht op transparante aanrekening van de tarieven die betrekking hebben op het ter beschikking stellen van de laadmogelijkheden verliest<sup>5</sup> evenals andere sociale bescherming.

Het is daarom wel aan te raden dat er een mogelijkheid wordt voorzien dat wanneer er geen alternatief is voor de eindafnemer (geen vrije keuze van leverancier) en de levering van stroom niet kadert in een breder dienstverleningspakket, er bij klacht van diezelfde eindafnemer over gewaakt wordt dat de aangerekende prijzen marktconform zijn.

In principe is dat risico van niet-marktconforme prijzen aanwezig bij doorlevering, althans in de fase waarin er weinig concurrentie op deze deelmarkt aanwezig is. We mogen echter niet uit het oog verliezen dat de concurrentie ook met de klassieke brandstoffen zal spelen, en dat het daarom weinig waarschijnlijk is dat te hoge prijzen zullen worden aangerekend.

Bij merkenstations (quick-charge) zou de levering – alleszins in het stadium van de opstart – vooral een levering van een dienstenpakket betreffen; de prijs wordt door veel meer dan de kost van de geleverde elektriciteit bepaald, gelet op de zware investeringen. In deze situatie kan inderdaad gesproken worden van een totaal pakket aan geleverde diensten, en dus een breder dienstverleningspakket.

Voor zover echter in bepaalde omstandigheden getwijfeld kan worden aan het al dan niet ondergeschikte element van de energielevering t.o.v. de levering van overige diensten, moet gesteld worden dat het feit van de 'mobiliteit' van de afnemers (de afname kan vrijelijk elders, bij concurrentie, verricht worden) in het businessmodel van de tankstations alle risico's afdekt. Dit toch voor zover de afnemer vrij elders kan tanken, of kan beslissen niet te tanken.

Dus ook de situaties waarin de energie wel degelijk het enige is wat men afneemt, dus waarbij de afname van energie niet kadert binnen een breder dienstverleningspakket, maar waarbij de afnemer 'mobiel' is en elders (of desnoods niet) deze energie met even groot gemak kan afnemen, moeten mogelijk zijn.

De vraag stelt zich of een leveringsvergunning nodig of zinvol is voor de levering van elektriciteit via laadpunten voor elektrische voertuigen.

De levering van de elektriciteit moet onderworpen worden aan de wettelijke verplichtingen zoals de quotumplicht, rapporteringsplicht aan de regulator,... Het toestaan van levering zonder leveringsvergunning of zonder een beroep te doen op een vergunde leverancier, zou tot een 'lek' in het systeem leiden.

---

<sup>5</sup> In Richtlijn 2009/72/EG bepaalt art.28.3 daarom dat geldende tarieven of methodes voor de berekening ervan door de regulator moeten kunnen herzien worden. (cfr. transmissie en distributietarieven).

Bij opstart bevinden de projecten zich nog maar in een testfase maar de (door)verkoop van elektriciteit zal in de toekomst zeker meer naar voor komen. Het is niet voor niets dat laadpuntbedrijven niet alleen de paaltjes, maar ook de stroom willen verkopen. Eens de markt in een meer mature fase is (en de basisinvesteringen in de infrastructuur zijn verricht), zal de verkoop van stroom meer gaan doorwegen in het totaalpakket dat de prijs vertegenwoordigt. Het verbruik van de elektrische auto kan op jaarbasis het equivalent worden van het verbruik van een klein gezin. Gerekend aan een investeringskost op laagspanning van een 1000-tal euro spreken we op een terugverdientijd van 1 à 5 jaar waarna de verkoop van stroom meer dan een marginaal randeffect wordt.

Er moet toch ook van deze partijen verwacht worden dat er een zekere technische basiskennis aanwezig is. Zeker op termijn wordt het aspect van evenwicht op het net belangrijk. Als er grootschalige (nachtelijke) (op)laadmogelijkheden voorzien worden, zijn ook de huidige SLP's niet toereikend. Dit zorgt er voor dat het een stuk moeilijker wordt om het evenwicht te bewaren en/of zorgt voor opportuniteiten om producten aan te bieden die inspelen op dit nieuwe gegeven. De laadpaalbedrijven hebben dus de kennis nodig van de marktprocessen (of moeten een beroep doen op een derde partij die deze kennis heeft).

Uiteindelijk gaat het over levering aan eindafnemer(s) waar er vaak gemeten/afgerekend wordt per verbruiker en per verbruikte kWh. De nodige kennis van tarificatie-processen en berichtenverkeer is nodig voor een vlotte werking van de marktprocessen.

Er is (zeker in de opstartfase) een gevaar van een monopoliepositie (onmogelijkheid voor de eindafnemer om van leverancier te veranderen) met een niet-marktconforme prijs tot gevolg. Via een vergunning en de daaraan verbonden rapportering aan de regulator verhoogt het toezicht en de transparantie waardoor er gewerkt wordt aan meer 'volledige informatie' voor de verschillende marktspelers. Dit is een belangrijk element in het stimuleren van de marktwerking en een verlaging van de drempel voor nieuwe marktpartijen.

Daarnaast is een aantal leveranciers - die al een leveringsvergunning hebben - ook bezig met gelijkaardige projecten. Het toelaten van nieuwe concurrenten aan soepelere voorwaarden zou tot scheeftrekkingen kunnen leiden.

Daarom wordt alleszins voor de levering *op het toegangspunt* in ieder geval een leveringsvergunning vereist.

Er zijn dan verder nog twee opties mogelijk:

## **5.2. Optie 1: op toegangspunt staat vergunde leverancier, het laadpuntenbedrijf levert door**

In dit geval wordt door het laadpuntenbedrijf een vergunde energieleverancier als toegangshouder op de laadpunten-EAN aangeduid en verloopt de rest van het (commerciële) proces (inclusief de doorlevering en doorrekening van elektriciteit) onder het principe van 'breder dienstverleningspakket' of 'mobiele afname'.

De netgebruiker contracteert dus met een bestaande leverancier voor de levering op het toegangspunt.

Volgende diensten kunnen dan door het laadpuntenbedrijf in een servicepakket (cfr. breder dienstverleningspakket) worden geleverd:

- a) elektriciteit ter hoogte van de laadpunten (de vergunde leverancier factureert de afname op het toegangspunt tot het distributienet aan het laadpuntenbedrijf als netgebruiker, en het laadpuntenbedrijf levert door tot op de individuele laadpunten)
- b) laadgegevens per paal = monitoring afname

c) plaatsing + onderhoud palen

Het laadpuntenbedrijf levert dus - onder meer - elektriciteit aan de laadpunten en daarmee aan de eindafnemer(s). Dit is dus *doorlevering* van elektriciteit die van het net afgenomen wordt. Deze situatie is op het vlak van levering theoretisch te vergelijken met de doorlevering op een camping, een winkelcomplex, een kantoorgebouw, recreatiepark, enz.

Voor deze optie is dus geen leveringsvergunning in hoofde van het laadpuntenbedrijf nodig, toch niet in een eerste fase, waarin de dienstverlening primeert op de doorlevering van elektriciteit.

### 5.3. Optie 2: op toegangspunt staat laadpuntenbedrijf als leverancier

Indien het laadpuntenbedrijf besluit zich zelf als leverancier te willen registreren op het toegangspunt tot het distributienet, moet hij een leveringsvergunning aanvragen.

Er moet echter erkend worden dat de huidige procedure tot aanvraag van leveringsvergunning niet aangepast is aan dit type bedrijf. De wens van het laadpuntenbedrijf is dan immers alleen elektriciteit te leveren op het niveau van de eigen infrastructuur. Het ligt dus niet in de bedoeling om 'klassieke' (sedentaire) eindafnemers te gaan beleveren.

Daarom zou een specifieke vorm van leveringsvergunning in dat geval toch zinvol kunnen zijn. Dit kan ook opgevat worden als een normale vergunning, maar met een iets soepelere procedure, omdat de vergunning ook enkel van toepassing is voor de levering aan laadpunten. De vergunningshouder zou hierbij wel als leverancier op het toegangspunt geregistreerd kunnen worden.

## 6. Conclusie

### 6.1. Problematiek privénet

Situaties waarin laadpunten gelegen zijn op privédomein en met 1 toegangspunt<sup>6</sup> tot het publieke distributienet, zonder overschrijding van het openbaar domein, kunnen volgens de VREG worden gedoogd. Dit komt dus neer op het toestaan van een afwijking op het verbod inzake privénetten in Richtlijn 2009/72/EG.

#### **Businessmodel 1: 'Personeels- of klantenparking'**

= Site met al bestaande EAN van firma/persoon X, waarop laadpunten geplaatst worden met een eigen EAN, door het laadpuntenbedrijf Y.

Als de prijs voor de doorgeleverde energie inderdaad slechts ondergeschikt is aan de prijs voor de totaal geleverde diensten, kan sprake zijn van een 'breder dienstverleningspakket', wat beschouwd kan worden als een toe te stane vorm van privénet.

In dat geval kan het laadpuntenbedrijf de netgebruiker zijn op de EAN van de laadpunten, de (vergunde) leverancier kiezen op deze EAN, en de van deze leverancier afgenomen energie doorleveren.

Dit is dan vergelijkbaar met de situatie van een studentenkamer, vakantiepark, ...

Als de prijs voor de doorgeleverde energie niét (of niet meer) ondergeschikt is aan de prijs voor de totaal geleverde diensten, is geen sprake meer van een 'breder dienstverleningspakket'. Wel kan er worden ingeroepen dat de afnemer mobiel is en de keuze heeft om zich elders te bevoorraden.

<sup>6</sup> Er moet een apart toegangspunt zijn voor een laadinstallatie of groep van laadinstallaties, wat nog vertaald moet worden naar het technisch reglement (liefst te meten via 'slimme meter' met gemeten lastprofiel zodat de afname/injectie op een slimme wijze kan beheerd worden).

## **Businessmodel 2: 'laadpunten op openbaar domein' ofte 'generiek tankstation'**

We moeten ruimte laten voor een model waarbij laadpunten op publiek domein staan, waar iedereen kan opladen en de rekening daarvoor ontvangen. Dit model is conform het vrije marktmodel van de elektriciteitsmarkt, waarbij monopolie-infrastructuur opgesteld wordt voor diverse concurrentiële spelers. Dit vergt echter een aangepast en veralgemeend meet-, facturatie- en clearingsysteem. Hiervan is voorlopig nog geen sprake.

Net zoals op privédomein zijn laadpunten op openbaar domein ook belangrijk in het kader van 'slimme netten', met name het aanbieden van interessante contracten die de nodige stimuli bieden om te leveren aan het net in momenten van schaarste (peak shaving). Op openbaar domein zou de concurrentie zeker moeten spelen en blijft het toegangspunt en het beheer van de infrastructuur best op naam van de beheerder van het openbaar domein.<sup>7</sup>

Dit model zou men ook als 'generiek tankstation' kunnen aanduiden.

## **Businessmodel 3: 'Merkentankstation'**

= Site van laadpuntenbedrijf zelf; levering aan mobiele afnemers

Indien de afnemer voldoende vrij is om elders (of niet) te tanken, dekt deze mobiliteit alle risico's. In dat geval is het eigenlijk irrelevant te weten of het gaat om een breder dienstverleningspakket, dan wel of de levering van elektriciteit het belangrijkste element is. De afnemer heeft de keuze door zijn mobiliteit.

## **6.2. Problematiek leveringsvergunning**

Levering van elektriciteit aan eindafnemers houdt in dat er in principe een leveringsvergunning moet zijn. Het huidige concept van leveringsvergunningen dekt niet de lading bij laadpunten (net zoals dit niet het geval is voor vakantieparken, studentenkamers, markten,...). Het gaat hier om een tijdelijke en niet-stationaire toestand te vergelijken met markten en foren waarbij er een dienst van 'parkeergelegenheid' gecombineerd met 'tanken' wordt aangeboden. Bovendien bestaat, enigszins in tegenstelling tot markten en foren, de mogelijkheid om de afname op een andere plaats te doen: er is geen verplichting tot afname gekoppeld aan het parkeren. Daarom wordt deze 'dienst' niet aangezien als een loutere (door)levering van elektriciteit aan eindafnemers, zijn er (in de toekomst) voldoende leveringsalternatieven en is er derhalve geen leveringsvergunning nodig.

Onder bepaalde voorwaarden kan toegelaten worden dat het laadpuntenbedrijf een beroep doet op een vergunde leverancier voor de levering op het toegangspunt, terwijl hijzelf de elektriciteit *doorlevert* aan eindafnemers (de gebruikers van de laadpunten). Dit leveren van elektriciteit, afgenomen van het net, aan achterliggende afnemers, kadert binnen een breder dienstverleningspakket. Hierdoor kan men stellen dat de levering niet meer is dan een ondergeschikt onderdeel van een breder pakket aan diensten waarbij bovendien de facturatie van deze diensten zonder aantoonbare verwijzing naar de afname van stroom gebeurt. In dit geval kan dit type van 'dienst' opgevat worden als 'alle diensten inbegrepen' en is dit geen 'levering' as such waardoor dit kan gebeuren zonder leveringsvergunning<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Het aspect 'taks op brandstof' kan ook een rol spelen in het belang van het meten, naast de uitbouw van een markt die slimme netten ondersteunt.

<sup>8</sup> Hoewel dit strikt genomen niet nodig is, wordt ervoor geopteerd om de voorwaarden waaronder een 'privénet in het kader van het laadpuntenverhaal' toegelaten wordt (netgerelateerde materie dus) ook door te trekken naar de leveringsvergunning. Dit zorgt voor een zekere doorzichtigheid, stemt overeen met het huidige (gedoog)beleid van doorlevering in het kader van een 'breder dienstverleningsband' en houdt bovendien de mogelijkheid in om op een later tijdstip toch een leveringsvergunning in te voeren wanneer de (door)levering belangrijkere vormen aanneemt. Dit om een level playing field te bewaren met de reeds vergunde leveranciers

Of er sprake kan zijn van breder dienstverleningspakket, hangt sterk af van het gekozen businessmodel en van de maturiteit van het project. In de fase waarin de investeringen nog niet terugverdiend zijn - en a fortiori als de elektrische wagen nog niet doorgebroken is - kan inderdaad aangenomen worden dat de elektriciteitskost geen dominante kostenfactor is. Eens de investeringen afgeschreven zijn, is dit echter veel moeilijker vol te houden.

Er moet over gewaakt worden dat het gebruik van de term 'dienst' niet de deur open zet naar een ongebreideld leveren aan eindafnemers.

Tevens is een monitoring vereist, zeker in de opstartfase.

Los van het concept 'breder dienstverleningspakket', kan bekeken worden of dergelijke gevallen van doorlevering - weliswaar strikt omljnd om oneigenlijk gebruik uit te sluiten - niet toegelaten kunnen worden door ze te linken aan het concept 'mobiele afname': je kunt ervoor kiezen om elders beleverd te worden.

Er moet wel steeds een vergunde leverancier op het toegangspunt zijn.

Indien het laadpuntenbedrijf overweegt zelf een leveringsvergunning aan te vragen teneinde zich als leverancier te registreren op het toegangspunt tot het distributienet, kan bekeken worden of de aanvraagprocedure en het modelformulier vereenvoudigd kunnen worden (specifieke vergunning 'laadpunten'). De vergunning zou dan wel alleen geldig zijn om als laadpuntenbedrijf te leveren aan eindafnemers, en niet geldig zijn voor andere leveringssituaties. Met deze specifieke leveringsvergunning zou het laadpuntenbedrijf zich als leverancier op het toegangspunt kunnen registreren. Uiteraard moet de noodzakelijke kennis (al dan niet uitbesteed) van het berichtenverkeer, ARP-materie,... aangetoond worden, opdat ook deze leveringsvergunning verkregen kan worden.

### 6.3. Schema

	Gesloten parking		Laadpunten openbaar domein	Merkenstation
Privaat of publiek domein	privaat		publiek	privaat
toegankelijkheid	beperkt		zeer ruim	ruim
Beheerder laadpunten	laadpuntenbedrijf	gebruiker van de laadpunten	idealtair DNB, zoniet beheerder openbaar domein; evt. concessionaris	uitbater
'breder dienstverleningsverband' of 'mobiele afname' van toepassing?	<b>initieel</b> 'breder dienstverleningsverband' (indien "pakketprijs" of minstens marktconforme energieprijis), <b>later</b> 'mobiele afname'	niet van toepassing (er is geen doorlevering)	mobiele afname	mobiele afname

en om het nodige toezicht uit te kunnen oefenen (bedrijfszekerheid van het leveringsbedrijf, juridische onafhankelijkheid en technische capaciteit).