

## Resultaat consultatie "Ontwerpmededeling laadpunten voor elektrische voertuigen"

### 1. Inleiding

De Ontwerpmededeling met betrekking tot laadpunten voor elektrische voertuigen lag ter consultatie voor tot oktober 2010.

Er werden 5 reacties ontvangen: van een particulier (27 aug. 2010), van VUB (16 sept. 2010), van beCHARGED (12 okt. 2010), van Eandis (12 okt. 2010) en van FEBEG (19 okt. 2010).

Het voorwerp van deze ontwerpmededeling is echter intussen achterhaald door een wijziging van het Energiedecreet<sup>1</sup>: laadpunten voor voertuigen betreffen nu een uitzondering op het principiële verbod van aanleg en beheer van een privé-distributienet. Ook het vraagstuk van de leveringsvergunning is door deze decretale wijziging opgelost.

De VREG heeft een aangepaste Mededeling gepubliceerd die zich enkel toespitst op een aantal technische vragen.

In deze nota worden de binnengekomen reacties op de Ontwerpmededeling toegelicht en beantwoord.

### 2. Bespreking van de reacties

#### 2.1. De verwachte grootteordes

##### De ontwerpmededeling

"De netbeheerders verwachten dat tegen 2020 10% van het voertuigenpark elektrisch aangedreven wordt.

Aangenomen:

- dat een gezin dat overschakelt naar de elektrische auto per jaar 3000 kWh extra verbruikt voor het opladen van de wagen (20.000 km komt overeen met het jaarverbruik van een gemiddeld gezin);
- er 1,3 maal meer auto's in Vlaanderen zijn dan LS-aansluitingen;
- 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."

##### Commentaren

- 10% elektrische voertuigen in 2020 is een optimistische schatting. De meeste cijfers spreken van 4 tot 10%

<sup>1</sup> Decreet van 8 juli 2011 houdende de wijziging van de wet van 10 maart 1925 op de elektriciteitsvoorziening en het Energiedecreet van 8 mei 2009, wat betreft de omzetting van de Richtlijn 2009/72/EG en de Richtlijn 2009/73/EG

- 20.000 km per jaar is zeer hoog. Gemiddeld leggen we 15.000 km/jaar af. Dit is inclusief op reis gaan e.d.m. Deze lange afstanden zullen vermoedelijk de komende 10 jaar niet met elektrische voertuigen worden afgelegd. Een EV zal eerder 5.000 tot 10.000 km per jaar afleggen en een jaarlijks verbruik van 1.000 tot 2.000 kWh hebben (ipv 3.000 kWh)

#### Bespreking

De grootteordes zijn wat overschat in de mededeling en kunnen best aangepast worden aan de geactualiseerde aannames als volgt:

“De netbeheerders verwachten dat 5% van het voertuigenpark tegen 2020 elektrisch aangedreven zal zijn.”

## **2.2. Breder dienstverleningspakket**

#### De ontwerpmededeling

“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 alleen als een marktconforme energieprijs aangerekend wordt.”

#### Commentaren

Er zijn bedenkingen bij de juridische benadering van doorlevering van elektrische energie op de laadpunten van een parkeergelegenheid. Naast het financiële aandeel in de kost van het parkeren moet ook gekeken worden naar het voorwerp en het doel van de overeenkomst. Op een parkeerplaats is het opladen optioneel. De levering van elektrische energie is hier het enige voorwerp van de overeenkomst.

#### Bespreking

De VREG is het eens met de opmerking dat de levering van energie in het kader van laadpunten soms het enige, zonet het belangrijkste voorwerp van de leveringsovereenkomst betreft, en dat bijgevolg lang niet altijd van een breder dienstverleningspakket gesproken zal kunnen worden. Dit werd in de mededeling ook aangehaald: “*Het argument ‘breder dienstverleningspakket’ zal op termijn echter minder valabel zijn. Nadat de investeringskost teruggewonnen is, zal de kostprijs in hoofdzaak bestaan uit de kost voor de elektriciteit zelf.*”

Daarom werd de regelgeving ook gewijzigd in die zin dat, naast de zogenaamde situaties van ‘breder dienstverleningspakket’<sup>2</sup>, ook ‘laadpunten voor voertuigen’ een toegelaten vorm van privé-distributienetten zijn.<sup>3</sup>

## **2.3. Meerdere toegangspunten op 1 site**

#### De ontwerpmededeling

“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.

<sup>2</sup> Gedefinieerd als privé-distributienetten waarbij de distributie van elektriciteit of aardgas een inherent en ondergeschikt karakter heeft en ten opzichte van het geheel van diensten die door de beheerder van het privé-distributienet aan de achterliggende afnemer worden geleverd. (art. 4.7.1, §2, 1° Energiedecreet)

<sup>3</sup> Art. 4.7.1, §2, 2° Energiedecreet

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

- Het laadpuntenbedrijf als netgebruiker op toegangspunt
- Klant/firma als netgebruiker op toegangspunt

#### Commentaar

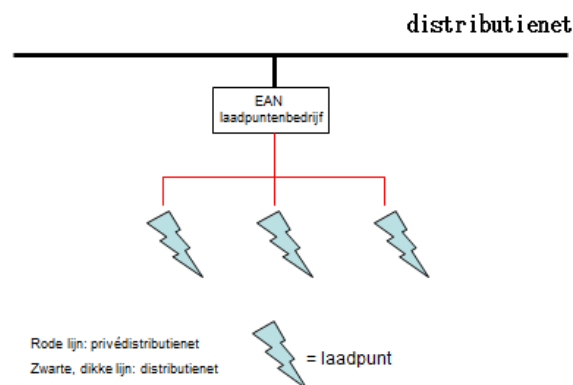
De optie van verschillende aansluitingspunten op dezelfde sites en het interne net over de perceelgrenzen uitbreiden, moet vermeden worden. Dit creëert bijkomende risico's bij het eenduidig buitendienststellen van de installatie en doorverbinden van verschillende aansluitingen via de binneninstallatie.

#### Bespreking

Door de toevoeging van artikel 4.7.1, §2 aan het Energiedecreet, is de aanleg en het beheer van laadinfrastructuur, voor levering van van het net afgenomen elektriciteit aan derden via laadpunten, een toegestane vorm van privé-distributienet.

Het is dus mogelijk om het net voor distributie van elektriciteit tot aan de laadpunten, als privaat persoon, zelf aan te leggen.

De situatie ziet er dan uit als volgt:



Dit privé-distributienet heeft op één plaats (het toegangspunt) toegang tot het net.

Of, naast het eventuele bestaande toegangspunt tot het distributienet, voor de laadinfrastructuur een bijkomend toegangspunt op eenzelfde site kan worden verkregen, hangt af van de toestemming hiervoor van de betrokken netbeheerder.

## **2.4. Laadpunten en gesloten distributienet (GDN)**

### De ontwerpmededeling

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

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

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

#### Commentaren

- De mogelijkheid van een aansluiting van het laadpunt op een GDN hangt af van de interpretatie die zal gegeven worden aan het begrip huishoudelijke afnemer. Onder huishoudelijke afname valt enkel de elektriciteitsafname binnen de normale verblijfplaats. Ander privéverbruik valt hier niet onder.
- De enige correcte en rechtszekere oplossing is een type GDN met als doel het opladen van mobiele eenheden met aanwijzing van een netbeheerder. Er zijn op vandaag geen wettelijk sluitende en in de praktijk haalbare oplossingen.
- Laadinfrastructuur op de grotere publieke parkings (zoals Heizel Expo) die een grote impact kunnen hebben op het distributienet zou een gereguleerd statuut moeten krijgen zoals geldt voor een gesloten distributienet.

#### Bespreking

Bij opmaak van de ontwerpmededeling stelde de vraag zich of een net dat bestaat uit lijnen tussen het aansluitingspunt op het publieke net en individuele laadpunten, toegelaten kan worden, daar het om een (private) doorlevering van elektriciteit gaat, en dus een privé-distributienet uitmaakt. Daarbij werd geanalyseerd of dergelijk net gekwalificeerd zou kunnen als gesloten distributienet, een nieuw begrip geïntroduceerd door de Derde Elektriciteits- (en Aardgas)richtlijn. Er moest vastgesteld worden dat de laadinfrastructuur nooit zou kunnen voldoen aan de eisen die het begrip “gesloten distributienet” stelt. Het is immers niet uitgesloten dat huishoudelijke afnemers beleverd kunnen worden via een gesloten net, maar ook wordt in de meeste businessmodellen niet voldaan aan één van de 2 alternerende voorwaarden (zie ontwerpmededeling). Voor de goede orde: het ging niet om de vraag of een aansluiting van een laadpunt op een gesloten distributienet mogelijk is.

De vraag is intussen achterhaald doordat een net met laadpunten voor voertuigen toegelaten is als een vorm van toegelaten privé-distributienet (artikel 4.7.1, §2, 2° Energiedecreet).

## **2.5. Laadpunten op openbaar domein**

#### De ontwerpmededeling

Onder punt 4.3 van de ontwerpmededeling wordt uiteengezet dat het creëren van een parallel privaat net op openbaar domein vermeden moet worden. Dit zou een inbreuk betekenen op het monopolie van de DNB's. 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.

#### Commentaren

- Het vermijden van een parallel netwerk op openbare domeinen komt neer op het feit dat ieder laadpunt een eigen EAN zou hebben, wat resulteert in meer administratief werk voor zowel de DNB, als voor de energieleverancier als voor de uitbater van het laadstation. Bovendien zou ieder laadstation dan een bijkomende geijkte meter moeten hebben. Dit alles creëert extra kosten die uiteindelijk worden gedragen door de eindgebruiker. Bovendien moeten er toch sowieso kabels liggen tussen de laadstations. Dit om maximaal het 'master' en 'slave' concept te kunnen uitbouwen (één laadstation is voorzien van een pc die de andere laadstations zonder pc aanstuurt), wat kosten reducerend werkt.
- Het principe van vrije marktwerking moet kunnen spelen tot op het niveau van het laadpunt.

#### Bespreking

Op het openbare domein mag alleen een privé-distributienet aangelegd worden voor laadpunten, als daartoe toestemming van de distributienetbeheerder verkregen wordt (zie artikel 4.7.1, §2, tweede lid van het Energiedecreet).

Als de laadinfrastructuur geheel of gedeeltelijk op openbaar domein komt te liggen, zal het dus van de toestemming van de distributienetbeheerder afhangen of een privé-distributienet kan aangelegd worden, of daarentegen de netbeheerder zelf het net aanlegt.

## 2.6. Thuisladen – doorverkoop aan derden

### De ontwerpmededeling

"Situaties waarin laadpunten gelegen zijn op privédomein, met 1 toegangspunt 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 privé-netten in Richtlijn 2009/72/EG."

### Commentaren

- Thuisladen en batterijwissel zijn onbesproken in de nota.
- Er is te weinig informatie over de particuliere gebruiker die op de huisaansluiting ook producent kan zijn met zonnepanelen en die decentraal opgewekte energie wil doorverkopen aan burens en kennissen die van de laadinfrastructuur gebruik willen maken.
- Thuisladen is een oplossing in landelijke gebieden waar men meestal over een eigen garage of oprit beschikt. Het heeft als voordeel dat de infrastructuur en facturatiesysteem aanwezig is.
- De binneninstallatie is een net waar enkel elektriciteitsafname is voorzien, levering aan derden is niet mogelijk.

### Bespreking

Ondertussen is er geen sprake meer van een gedogen van het privé-distributienet bestaande uit laadpunten voor voertuigen, maar werd dit in het Energiedecreet ingeschreven als een toegelaten vorm van privé-distributienet. De VREG is van mening dat de laadpunten op privédomein gerealiseerd kunnen worden als onderdeel van de elektrische binneninstallatie van de distributienetgebruiker (DNG) die zich situeert achter het aansluitingspunt van de netbeheerder. Als de burens van de DNG hier gebruik van maken, is dat een privé-aangelegenheid. Of de elektriciteit daarbij uit het distributienet komt of uit een productie-installatie op de eigen site komt, speelt geen rol.

Er is geen regelgeving die verbiedt dat de laadinfrastructuur een eigen site overschrijdt. Alleen voor overschrijding van openbaar domein is de toestemming van de distributienetbeheerder vereist (art. 4.7.1, §2, 2° Energiedecreet). Hierbij moet wel rekening gehouden worden met artikel III.5.1.3 TRDE dat stelt dat installaties, gelegen achter verschillende toegangspunten, zonder expliciete toestemming van de distributienetbeheerder op geen enkele manier met elkaar verbonden mogen worden.

De levering via laadpunten betreft een levering die niet onderhevig is aan de leveringsvergunningsplicht, daar enkel de levering via het distributienet nog leveringsvergunningsplichtig is (art. 4.3.1 Energiedecreet). Wel moet er op het toegangspunt tot het distributienet een vergunde leverancier aangemeld zijn.