

Internetconsultatie AFIR

De NVDE verwelkomt de verdere uitwerking van de AFIR in Nederlandse wetgeving. Met de AFIR worden noodzakelijke volgende stappen gezet in het verder volwassen worden van duurzame mobiliteit door uniformering van prijstransparantie-eisen en enkele technische eisen voor (semi)publieke laad- en tankinfrastructuur. De NVDE juicht dit van harte toe omdat dit zorgt voor marktvolwassenheid en daardoor het aantrekkelijker worden van duurzame mobiliteit. Consumenten en bedrijven die overstappen op duurzame mobiliteit weten door de implementatie van de AFIR-regels beter waar ze aan toe zijn. Hiermee wordt een aantal barrières om over te stappen weggehaald, zoals onzekerheid over voldoende laadinfrastructuur of prijstransparantie.

De consultatie stelt een aantal specifieke vragen. In deze consultatiereactie gaat NVDE dieper in op die vragen.

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

Het is verstandig om in het uiterste geval verplichtingen te kunnen afdwingen. Dit geldt met name voor informatievoorziening over vindbaarheid en gebruik van de tank- en laadinfrastructuur en de technische eisen zoals in bijlage 2 van de verordening. Bij de streefcijfers voor spreiding en overige technische en functionele eisen zou dit echter altijd een allerlaatste redmiddel moeten zijn. Bij het niet voldoen aan bijvoorbeeld de eisen voor spreiding moet in een eerder stadium onderzocht worden waarom er niet aan bepaalde streefcijfers kan worden voldaan. Mogelijke oorzaken hiervoor zijn:

- er kan al op andere wijze aan de tank- of laadbehoefte in een regio worden voldaan, waardoor het niet realistisch is om een sluitende businesscase te realiseren voor (semi)publiek toegankelijke tank- of laadinfrastructuur langs de hoofdroutes.
- belemmeringen op het gebied van netcapaciteit, waardoor de gevraagde capaciteit voor laad- of tankinfrastructuur of walstroom niet gehaald kan worden.
- samenhangende of juist botsende regelgeving (zoals bijvoorbeeld eisen aan aantallen laadpunten in de EPBD)

In deze gevallen moet niet tot afdwingen worden overgegaan maar juist overleg plaatsvinden tussen overheden en markt over hoe de ontstane situatie op te lossen.

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 transparante prijzen en prijsvorming op grond van onder meer dit wetsvoorstel en verordening (EU) 2023/1804.



De AFIR kent de nodige voorschriften die gaan over prijstransparantie bij laden (artikel 5.3 tot en met 5.6). De hierin genoemde eisen bieden voldoende basis om tot basisprijstransparantie te komen, mits ze gehandhaafd worden door een of meerdere toezichthouders, zoals in Nederland de ACM (voor wat betreft de algemene componenten van prijstransparantie) of de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (voor wat betreft de digitale componenten van prijstransparantie).

De markt voor laadinfrastructuur ontwikkelt zich op internationaal niveau. Het is daarom onwenselijk dat Nederland aanvullende nationale eisen op het gebied van prijstransparantie invoert naast de Europese AFIR-regelgeving. Bij de beoordeling van transparantievereisten dient het perspectief van de eindgebruiker centraal te staan, waarbij de behoeften van de automobilist leidend zijn.

Het is tot slot aan de sector zelf om op basis van commerciële overwegingen over te gaan tot het hanteren van hogere standaarden dan de eisen uit de AFIR. Op deze manier kunnen CPO's en MSP's zich onderscheiden in hun markten. Consumenten kunnen op basis daarvan een eigen afweging maken op basis van indicatoren die ze zelf belangrijk vinden.

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 waterstofstations 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?

Het is van belang om voortdurend in overleg te blijven met de aanbieders van laad- en tankinfrastructuur. Aanbieders hebben zeer goed zicht op wat de actuele en te verwachten vraag en het aanbod is in een regio.

De overheid heeft meerdere overlegorganen in het leven geroepen waarin de overheid of meerdere overheden en de markt met elkaar in overleg treden, zoals de Brandstoffentafel en het nationale agenda laadinfrastructuur (NAL). Deze overleggen kunnen tot op zekere hoogte gebruikt worden om de voortgang van de implementatie van de EU-regels voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen te bespreken.

De markt kan tijdens deze overleggen haar inzichten delen, zoals bijvoorbeeld de inzichten zoals genoemd bij het antwoord op vraag 1.

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, verhandelbaarheid) 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?

Producenten, verkopers, ontwikkelaars en exploitanten kunnen bijdragen door actief gebruik te maken van internationaal erkende standaarden, zoals bijvoorbeeld ISO 15118 (die gestandaardiseerde

communicatie tussen voertuig en laadpunt mogelijk maakt en daarmee interoperabiliteit, veiligheid en gebruiksgemak bevordert).

Om versnippering te voorkomen is het van belang dat dergelijke standaarden niet alleen vrijwillig worden toegepast, maar verplicht op Europees niveau worden ingevoerd. OEM's moeten hiertoe worden verplicht, zodat in de hele EU dezelfde technische basis geldt. Dit versterkt de interne markt (interoperabiliteit, handelbaarheid) en biedt eindgebruikers een voorspelbare en geharmoniseerde ervaring bij het laden en gebruiken van laadinfrastructuur.

Bij retrofit-eisen moet rekening worden gehouden met extra investeringen. De vraag is hierbij van belang in hoeverre het redelijk is om die kosten op te leggen zijn aan de exploitanten. Indien ertoe over wordt gegaan moet sprake zijn van redelijke termijnen om aan de ombouw-eisen te voldoen.

De Nederlandse Vereniging Duurzame Energie (NVDE) maakt zich sterk voor een energievoorziening die volledig is gebaseerd op hernieuwbare energie door het bundelen van krachten uit de gehele sector. De aangesloten bedrijven zijn actief in hernieuwbare elektriciteit, warmte en gassen en in duurzame mobiliteit, de gebouwde omgeving en de industrie. De activiteiten voor duurzame energie bij 1.600 aangesloten bedrijven vertegenwoordigen nu al een omzet van ruim € 43 miljard en bijna 200.000 werknemers in Nederland.