

REGULERINGSKOMMISSIE VOOR ENERGIE IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

ADVIES (BRUGEL-ADVIES-20220329-341)

betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende
elektromobiliteit en de verwerking van persoonsgegevens
voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van
de uitvoering van de lage-emissiezone

Opgesteld op basis van artikel 30bis, §2, 2° van de ordonnantie van
19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt
in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest

29/03/2022

Inhoudsopgave

1	Juridische grondslag.....	3
2	Achtergrond en doel.....	3
3	Analyse en voorstellen van BRUGEL.....	3
3.1	Analyse van hoofdstuk 1: "Wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing".....	4
3.2	Analyse van hoofdstuk 2: "Wijziging van de elektriciteitsordonnantie".....	4
3.2.1	Analyse van de bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie.....	4
3.2.2	Voorstellen.....	5
3.3	Analyse van hoofdstuk 3: "Wijziging van de gasordonnantie".....	7
4	Conclusie.....	8

I Juridische grondslag

Op grond van artikel 30bis, § 2 van de ordonnantie van 19 juli 2001 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (hierna 'elektriciteitsordonnantie') is BRUGEL belast met de volgende opdracht:

"2° op eigen initiatief of op vraag van de minister of de Regering, het uitvoeren van onderzoeken en studies of het geven van adviezen, betreffende de elektriciteits- en gasmarkt."

Met het huidige advies voldoen we aan deze verplichting.

Per e-mail van 25 februari 2022 heeft de minister bevoegd voor het energie- en waterbeleid immers aan BRUGEL gevraagd een advies te verlenen over het voorontwerp van ordonnantie houdende elektromobiliteit en de verwerking van persoonsgegevens voor het toekennen van steunmaatregelen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone, door de regering in eerste lezing aangenomen tijdens haar vergadering op 24 februari 2022 (hierna "voorontwerp van ordonnantie").

2 Achtergrond en doel

Het voorontwerp van ordonnantie heeft als aangekondigd doel bij te dragen tot de decarbonisatie van het wegverkeer en de verbetering van de luchtkwaliteit, enerzijds door de elektrificatie van het wegvervoer te ondersteunen en anderzijds via de verwerking van persoonsgegevens met het oog op het toekennen van steunmaatregelen aan personen in het kader van de uitvoering van de lage-emissiezone.

Het voorontwerp van ordonnantie is verdeeld in drie hoofdstukken:

- **Hoofdstuk 1** heeft betrekking op de wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing (BWLKE);
- **Hoofdstuk 2** bevat wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de elektriciteitsordonnantie;
- **Hoofdstuk 3** bevat wijzigingen die moeten worden aangebracht aan de gasordonnantie.

3 Analyse en voorstellen van BRUGEL

Om te beginnen looft BRUGEL het streven van de regering die met dit voorontwerp van ordonnantie bijdraagt tot de decarbonisatie van het wegverkeer en tot de verbetering van de luchtkwaliteit door de elektrificatie van het wegvervoer te ondersteunen.

De analyse van BRUGEL is opgebouwd volgens de hoofdstukken van het voorontwerp van ordonnantie. BRUGEL formuleert zijn opmerkingen betreffende de artikelen van het voorontwerp van ordonnantie en maakt van deze wijziging van wetteksten gebruik om voorstellen te formuleren in verband met elektromobiliteit.

In het kader van zijn analyse heeft BRUGEL zich gericht op de bepalingen die tot zijn bevoegdheden behoren.

3.1 Analyse van hoofdstuk 1: "Wijziging van het Brussels Wetboek van Lucht, Klimaat en Energiebeheersing"

BRUGEL heeft geen opmerkingen in verband met hoofdstuk I van het voorontwerp van ordonnantie.

3.2 Analyse van hoofdstuk 2: "Wijziging van de elektriciteitsordonnantie"

3.2.1 Analyse van de bepalingen van het voorontwerp van ordonnantie

- **Afwijking van het verbod op nieuwe privénetten voor de aansluiting van oplaadpunten**

Artikel 12 van het voorontwerp van ordonnantie stelt voor om artikel 7, § 7, van de elektriciteitsordonnantie te vervangen door wat volgt:

"§ 7. De oprichting van nieuwe privénetten is verboden.

In afwijking van het eerste lid is de oprichting van nieuwe privénetten toegestaan:

1° om de aansluiting van oplaadpunten te bevorderen op voorwaarde dat het technisch mogelijk en economisch verantwoord is;

2° voor het gewestelijk tractienet spoor en de stationsnetten.

Elk nieuw privénet, bedoeld in het tweede lid, 1°, moet vooraf door de distributienetbeheerder zijn goedgekeurd onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in het technisch reglement."

In verband hiermee verklaart de regering wat volgt¹:

"Een afwijking op het verbod voor het oprichten van privénetten wordt ingevoegd om de aansluiting van oplaadpunten op het privéterrein te bevorderen in overeenstemming met de gewestelijke strategie die is opgenomen in de "Visie op de uitrol van een oplaadinfrastructuur voor elektrische voertuigen", goedgekeurd in juli 2020. In een stedelijke context is het immers wenselijk het parkeren buiten de openbare weg aan te moedigen, ook wanneer de parkeertijd wordt gebruikt om de batterij van een elektrische wagen op te laden. Om een oplaadpunt in een parkeergarage te kunnen installeren, is het uiteraard noodzakelijk dat dit oplaadpunt van stroom wordt voorzien, dat het verbruik kan worden gemeten en dat dit punt bijgevolg op een elektriciteitsnet is aangesloten.

*In bepaalde omstandigheden (bijvoorbeeld als de parkeergarage zich op de kelderverdieping bevindt of ver van de openbare weg verwijderd is), kunnen aanzienlijke investeringen in het leggen van een kabel vereist zijn om het oplaadpunt aan te sluiten op het distributienet. De kosten hiervoor moeten dan via de tarieven worden doorberekend aan alle gebruikers van het net. Dit kan echter onnodig zijn wanneer een aansluiting op een privénet zou kunnen voorkomen dat een nieuwe kabel moet worden gelegd. **Als dat technisch mogelijk en economisch verantwoord is, kan dus de aansluiting op een privénet in plaats van het distributienet worden overwogen.** Om te waarborgen dat dit privénet aan de geldende technische eisen voldoet, moet het vooraf door de distributienetbeheerder worden goedgekeurd volgens de voorwaarden van het technisch reglement."*

¹ Opgenomen in het document met de toelichting bij de artikelen.

BRUGEL is het met de regering eens dat er oplossingen moeten worden voorgesteld voor de installatie van oplaadpunten op privéterreinen in de gevallen waarin een aansluiting op het net van de distributienetbeheerder (DNB) aanleiding zou geven tot buitensporige kosten. Overigens had BRUGEL de aandacht van de regering al op dit probleem gevestigd in verschillende van zijn adviezen².

De oplossing die erin bestaat gebruik te maken van privénetten, zal bevorderlijk zijn voor de installatie van oplaadpunten op privéterreinen. BRUGEL vestigt echter de aandacht van de regering op het feit dat de huidige bepalingen van het technisch reglement voor elektriciteit (artikel 34 §3) stellen dat een van de voorwaarden voor erkenning van een privénet door de DNB vereist dat dit privénet stroomafwaarts ten opzichte van een klantcabine is gelegen. Zo het doel van de overheid erin bestaat het gebruik van privénetten op grotere schaal mogelijk te maken (zelfs op netten die niet door klantcabines worden gevoed), dan moet het technisch reglement worden aangepast. BRUGEL zal samenwerken met de DNB om deze wijziging door te voeren.

Bovendien, wat betreft de eventuele projecten van het Gewest in verband met de aansluiting van openbare oplaadpunten op het net van de beheerder van het gewestelijk tractienet spoor en van de beheerder van de stationsnetten, wijst BRUGEL erop dat artikel 23 §1 van de elektriciteitsordonnantie bepaalt dat deze netten onderworpen zijn aan de toekenning van een door de regering afgegeven individuele toelating.

Hetzelfde artikel bepaalt ook dat de voorwaarden, nadere regels en de procedure voor toekenning van de individuele toelating door de regering worden vastgelegd, na advies door BRUGEL. In overeenstemming met de elektriciteitsordonnantie zal BRUGEL zijn werkzaamheden dus voortzetten om de uitvoering mogelijk te maken van potentiële projecten van aansluiting van openbare oplaadpunten op het net. Deze werkzaamheden zullen worden uitgevoerd in samenwerking met de voornaamste betrokken spelers.

3.2.2 Voorstellen

Zoals hierboven gezegd, wenst BRUGEL van deze wijziging van wetteksten gebruik te maken om voorstellen in verband met elektromobiliteit te formuleren en de aandacht van de regering te trekken.

- **Identificatie van de aanwezigheid van oplaadpunten voor elektrische voertuigen**

De integratie van het opladen van elektrische voertuigen in het Brussels net vertegenwoordigt een grote uitdaging voor de netbeheerders (NB's). In verband hiermee en om te vermijden dat het opladen van elektrische voertuigen geen aanleiding zou geven tot moeilijkheden wat betreft de exploitatie van het net en de bevoorradingszekerheid van de gebruikers, is het noodzakelijk om het voor de NB's mogelijk te maken de aanwezigheid van oplaadpunten op zowel de openbare weg als private eigendommen te identificeren.

Bijgevolg stelt BRUGEL voor om in het voorontwerp van ordonnantie een nieuwe bepaling tot wijziging van de elektriciteitsordonnantie op te nemen die voorziet in de invoering van een

² Zie meer bepaald paragraaf 3.1.2 van [Advies 315](#) betreffende het voorontwerp van ordonnantie houdende wijziging van de gas- en de elektriciteitsordonnantie.

informatieverplichting van de netgebruikers ten aanzien van de betrokken NB's betreffende de aanwezigheid van oplaadpunten volgens de nadere regels zoals vastgesteld in de technische reglementen voor elektriciteit.

De voorafgaande informatie van de NB's is in twee opzichten belangrijk:

- De wijziging van de elektriciteitsordonnantie, door het Parlement aangenomen tijdens de parlementaire zitting van 11 maart 2022, bepaalt dat het technisch reglement voortaan een definitie moet bevatten (artikel 9ter, lid 7, 20°) van *"de voorwaarden waarin de netbeheerder, op basis van objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria, het opladen van een op zijn net aangesloten elektrisch voertuig mag sturen, het voor het opladen van een op zijn net aangesloten elektrisch voertuig geleverd vermogen mag beperken of weigeren, het vermogen mag beperken of weigeren dat wordt geherinjecteerd bij het ontladen van een op zijn net aangesloten elektrisch voertuig, voor een bepaalde duur, met als doel garanties te bieden voor de veiligheid van het gewestelijk transmissienet of van het distributienet"*. Opdat de NB's zouden kunnen ingrijpen in verband met het geleverd vermogen voor het opladen van elektrische voertuigen, moeten ze van tevoren kennis hebben van de aanwezigheid van het oplaadpunt;
- Deze informatie maakt het voor de NB ook mogelijk om de eisen toe te passen met betrekking tot de plaatsing van de slimme meter voor de oplaadpunten van elektrische voertuigen zoals bepaald door de elektriciteitsordonnantie.

Volgens BRUGEL zou het ook goed zijn om te voorzien in meerdere bijkomende maatregelen die de NB's toelaten de aanwezigheid van het oplaadpunt te identificeren (informatie afkomstig van de installateurs, concessiehouders of administraties, analyse van het verbruik door de NB ...). Desgevallend moet deze eventuele verzameling van informatie het voorwerp zijn van een analyse en een bijzonder kader met het oog op de inachtneming van de bepalingen van de AVG.

- **De relevantie van de toepassing van bepaalde openbaardienstverplichtingen (ODV's) met betrekking tot de levering van elektriciteit wanneer deze laatste uitsluitend bestemd is voor het opladen van een elektrisch voertuig (via een aansluiting ad hoc)**

BRUGEL is van mening dat er een analyse moet worden gemaakt van de relevantie van het behoud van bepaalde ODV's van sociale aard ten laste van de leveranciers in het geval waarin een leveringscontract uitsluitend betrekking zou hebben op de voeding voor het opladen van een elektrisch voertuig via een aansluiting ad hoc.

We hebben het over de volgende ODV's:

- Artikel 25quater, lid 4, dat voorziet in de verplichting om een contract voor een periode van drie jaar aan te bieden, zoals bedoeld in artikel 25quater, lid 4;
- Artikel 25sexies van de elektriciteitsordonnantie, dat voorziet in de toe te passen procedure in geval van niet-betaling door de gebruiker van het distributienet (termijnen van ingebrekestelling, informatie aan het OCMW, mogelijkheid om het afbetalingsplan te sluiten, maximale bedragen van de invorderingskosten, de procedure voor informatie over de gevolgen van niet-betaling van de schuld, contacten met het OCMW enzovoort). BRUGEL vestigt inzonderheid de aandacht op de toepassing van de bepaling zoals opgenomen in artikel 25sexies, §4, van de elektriciteitsordonnantie dat zonder goedkeuring van de vrederechter de elektriciteit niet mag worden afgesloten op een leveringspunt van elektriciteit dat bestemd is voor een hoofdwoonplaats of voor hoofdzakelijk huishoudelijk gebruik. De toepassing van de bepalingen van artikel 25octies

met betrekking tot de ontbindingsprocedure voor de vrederechter en van artikel 25^{undecies}, dat voorziet in de modaliteiten van communicatie van de beschermingsregeling aan de klant zou ook moeten worden geëvalueerd;

- Artikel 25^{septies}, dat voorziet in de nadere regels om het statuut van beschermde klant te verkrijgen, alsook artikel 25^{tredecies}, dat bepaalt dat de sociale bescherming waarin de federale wetgeving voor beschermde klanten voorziet, wordt uitgebreid tot de klanten die van stroom worden voorzien door de noodleverancier;
 - Artikel 25^{decies} betreffende de voortzetting van het contract in geval van verhuizing.
- **Alternatieve financiering van de openbaredienstopdracht (ODO) met betrekking tot de organisatie van de uitrol van een publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur op de openbare weg**

De wijziging van de elektriciteitsordonnantie die het Parlement tijdens zijn zitting van 11 maart 2022 heeft goedgekeurd, voorziet in een nieuwe ODO ten laste van de DNB (artikel 24bis, §1, 14°). Aldus wordt de DNB belast met: "een exclusieve opdracht inzake de organisatie van de plaatsingsprocedures voor concessie van diensten in verband met het eigendom van publiek toegankelijke oplaadpunten op de openbare weg volgens open, transparante en niet-discriminerende voorwaarden die BRUGEL van tevoren heeft onderzocht en goedgekeurd". De kosten van deze ODO zijn ten laste van de ODO-begroting (en dus ten laste van de verbruikers).

In zijn [advies nr. 337 over het ODO-programma voor 2022](#) vestigde BRUGEL de aandacht van de regering op de mogelijke evolutie van de kosten van deze ODO. Om de doelstellingen van de autoriteiten te bereiken, zal de organisatie van deze ODO namelijk steeds belangrijker worden, wat betreft zowel het aantal aanbestedingen voor de installatie van openbare laadpalen als de controle op de uitvoering van de palen die geleidelijk worden geïnstalleerd. Het budget van deze ODO zou dus kunnen stijgen (inzonderheid om de toename van het aantal VTE te financieren). BRUGEL meent echter dat er reden is om de impact van de kosten van deze ODO op de elektriciteitsfactuur van de Brusselse verbruikers niet te laten ontsporen. Daarom pleit BRUGEL voor de invoering van gediversifieerde financiering van deze ODO (naar het voorbeeld van andere³ ODO's ten laste van de DNB) om te vermijden dat alle kosten worden aangerekend op de factuur van de verbruikers.

3.3 Analyse van hoofdstuk 3: "Wijziging van de gasordonnantie"

BRUGEL heeft geen opmerkingen in verband met hoofdstuk 3 van het voorontwerp van ordonnantie.

³ Zo bepaalt de elektriciteitsordonnantie dat de kosten die nodig zijn voor de uitvoering van de ODO betreffende de begeleiding van de gewestelijke, gemeenschaps- en plaatselijke overheden in het kader van het gewestelijk project van renovatie van de gebouwen van deze overheden en de uitrol van de installaties voor de productie van groene stroom op de sites van deze overheden worden gedekt door de middelen van het klimaatfonds.

4 Conclusie

Overeenkomstig het verzoek van de minister heeft BRUGEL het voorontwerp van ordonnantie geanalyseerd. BRUGEL looft het streven van de regering die met dit voorontwerp van ordonnantie bijdraagt tot de decarbonisatie van het wegverkeer en tot de verbetering van de luchtkwaliteit door de elektrificatie van het wegvervoer te ondersteunen.

Na analyse van het voorontwerp van ordonnantie kan BRUGEL zich alleen maar aansluiten bij de wens van de regering om oplossingen te vinden voor de exploitatie van oplaadpunten op privéterreinen. Meerdere exploitanten van oplaadpunten hebben al te kennen gegeven dat het moeilijk is een verbinding met het net van de DNB tot stand te brengen, terwijl het efficiënter zou zijn deze oplaadpunten rechtstreeks aan te sluiten op het elektriciteitsnet van de beheerder van het privéterrein.

De door de regering voorgestelde oplossing bestaat er dus in om in de elektriciteitsordonnantie een afwijking van het verbod op de creatie van nieuwe privénetten op te nemen met als doel de aansluiting van oplaadpunten op privéterrein aan te moedigen.

In het huidige advies vestigt BRUGEL echter de aandacht van de regering op de toepassing van het concept van het privénet voor de bevoorrading van oplaadpunten. De huidige bepalingen van het technisch reglement voor elektriciteit beperken immers de goedkeuring van privénetten tot netten die zich uitsluitend stroomafwaarts van de klantcabines bevinden. Zo deze voorwaarde beperkend zou blijken, zal BRUGEL in overleg met de DNB beginnen met de aanpassing van het technisch reglement.

Bovendien heeft BRUGEL in dit advies andere voorstellen geformuleerd die in het voorontwerp van ordonnantie zouden kunnen worden opgenomen. Het gaat om de volgende voorstellen:

- De invoering van een verplichting voor de netgebruikers om de NB's kennis te geven van de aanwezigheid van een oplaadpunt, overeenkomstig de in het technisch reglement voor elektriciteit vast te stellen nadere regels;
- De relevantie van de toepassing van bepaalde ODV's met betrekking tot de levering van elektriciteit wanneer deze laatste uitsluitend bestemd is voor het opladen van een elektrisch voertuig (via een aansluiting ad hoc);
- De invoering van een gediversifieerde financiering van de nieuwe ODO van de DNB inzake de organisatie van de uitrol van een publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur op de openbare weg, teneinde niet alle kosten aan te rekenen op de factuur van de gebruikers.