



Standpunt EV Belgium

m.b.t de implementatie van de AFIR-verordening inzake prijsvorming en transparantie, betalingsopties en dataverplichtingen bij elektrische mobiliteit

19/01/2024

UITGANGSPUNTEN

Maximale prijstransparantie, de veralgemeende mogelijkheid tot ad hoc laden en maximale maar faire concurrentie zijn essentiële voorwaarden voor het succesvol verder uitrollen van het elektrische rijden in België.

Daarnaast is het belangrijk dat er op Europees vlak maximale harmonisering komt waardoor consumenten in alle lidstaten eenzelfde bescherming genieten maar ook vermeden wordt dat voor elke lidstaat een andere (software)ontwikkeling moet gebeuren door exploitanten van laadinfrastructuur of dienstverleners. AFIR is tot stand gekomen na breed en langdurig overleg met de sector. Consumentenbescherming wordt daarbij geharmoniseerd en gegarandeerd in de volledige EU, zonder de economische leefbaarheid van de sector in het gedrang te brengen.

De nieuwe verordening primeert op de Belgische wetgeving, en is als *lex specialis* ook een uitzondering op de geldende algemene bepalingen uit het consumenten- en economisch recht. EV Belgium vraagt daarom dat inzake prijsvorming, prijstransparantie en betalingsmogelijkheden de AFIR verordening wordt toegepast 'niet meer en niet minder', dus zonder bijkomende verplichtingen. Dit standpunt wordt bevestigd door de Guidelines van de Europese Commissie waar verwezen wordt naar het feit dat de AFIR verordening een 'complete regulation' is van de sector.

EV Belgium wil erop wijzen dat prijsvorming bij elektrisch laden op een andere manier verloopt dan de prijsvorming bij het tanken van fossiele brandstoffen. Elektrisch rijden kent een complexer commercieel en operationeel ecosysteem met meerdere stakeholders: energieleveranciers, CPO's, MSP's, parkeerbedrijven, ... Daarbij volgen technologische evoluties elkaar snel op, en moet regelgeving dus voldoende flexibel zijn om hierop te kunnen anticiperen. Deze nieuwe realiteit is duidelijk de basis voor de bepalingen van AFIR, en moet ook bij de implementatie en handhaving richtinggevend zijn, ook wat betreft het zichtbaar maken van de prijselementen bij het laden en de betalingsopties.



1. INWERKINGTREDING

In AFIR artikel 5 wordt verwezen naar laadinfrastructuur die wordt uitgerold (“deployed”) vanaf 13/4/2024. Het is onduidelijk hoe dit exact moet worden geïnterpreteerd.

Het is echter belangrijk rekening te houden met het feit dat:

- Ingrijpende wijzigingen nieuwe ontwikkelingen vragen op het vlak van hard- en software, en dus tijd kosten. Bepaalde nieuwe elementen zijn pas duidelijk geworden via de ontwerp Guidelines, waardoor de implementatietijd slechts 3 maanden bedraagt.
- Heel wat CPO 's voorraden van hardware hebben die komende maanden nog moet geïnstalleerd worden en niet noodzakelijk de technische mogelijkheid biedt om een beveiligde betaling via een toestel in of op het laadpunten mogelijk te maken.
- Er lange doorlooptijden zijn voor het aanvragen en realiseren van aansluitingen op het elektriciteitsnet (door de verschillende distributienetbeheerders). Er is in sommige gevallen sprake van 6 maanden of langer. Dit ligt buiten de controle van de eigenaars of operatoren van laadinfrastructuur - en maakt dus een vorm van overmacht uit.

EV Belgium vraagt dat rekening wordt gehouden met lange doorlooptijden voor netaansluitingen, de bestaande voorraden aan hardware en de nood aan bijkomende ontwikkelingen inzake hard- en software om AFIR te kunnen implementeren.

2. PRIJSVORMING

Een goede marktwerking is in het belang van de consument. Prijsvorming moet markt gedreven zijn, waarbij het essentieel is dat de verschillende vormen van prijszetting die door AFIR mogelijk gemaakt worden, in België kunnen gebruikt worden door de marktspelers. AFIR laat immers duidelijk ruimte voor commerciële differentiatie op basis van objectieve criteria.

bijvoorbeeld: het is belangrijk dat laadinfrastructuur maximaal toegankelijk is voor gebruikers en dat investeringen in laadinfrastructuur maximaal kunnen renderen. Dit wil zeggen dat rotatie- en tijdsgebonden tarieven moeten mogelijk zijn.

bijvoorbeeld: MSP's die bij een bepaalde CPO grotere volumes afnemen bij een CPO moeten een korting kunnen onderhandelen, zoals dit bij klassieke brandstoffen of heel wat andere sectoren ook bestaat

bijvoorbeeld: het werken via een peer to peer oplossing heeft een ander kostenplaatje dan het werken via een roamingplatform

bijvoorbeeld: bepaalde MSP's bieden vaste tarieven aan, ongeacht de CPO. Dit zou mogelijk moeten kunnen blijven, voor zover de prijsverschillen natuurlijk redelijk zijn.



Enz.

Prijsvorming zal komende jaren ook nog fel evolueren.

bijvoorbeeld: dynamische en flexibele prijsvorming zal aan belang winnen. Daarbij zullen ook het congestiebeheer en vergoedingen voor het bijdragen tot het netevenwicht, in laadprijzen worden doorvertaald. Dit betekent ook dat prijzen sterk kunnen fluctueren in functie van vraag en aanbod, en belasting van de netten.

EV Belgium wil ten slotte expliciet benadrukken dat niet objectief te rechtvaardigen buitensporige prijzen, ook voor de sector niet aanvaardbaar zijn. Belangrijk is wel dat ons land zich bij de interpretatie van de AFIR -bepalingen hierrond, richt op de Europese praktijk.

EV Belgium vraagt dat een redelijke differentiatie van prijzen op basis van commerciële criteria, maximaal mogelijk blijft.

3. PRIJSTRANSPARANTIE

2.1. Het duidelijk communiceren voorafgaand aan de laadsessie, van de essentiële samenstellende prijselementen is cruciaal voor een kwalitatieve dienstverlening. De verplichtingen rond prijstransparantie worden in de praktijk ingevuld volgens de logica in de AFIR verordening. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen verplichtingen opgelegd aan CPO's, en verplichtingen opgelegd aan MSP's. De verplichtingen rond ad hoc laadsessies zijn de verantwoordelijkheid van de CPO, sessies op basis van een onderliggend contract vallen onder de verantwoordelijkheid van de MSP.

2.2. Voor verplichtingen bij ad hoc laadsessies direct via CPO's, wordt daarenboven onderscheid gemaakt tussen snel- en traaglaadpunten die publiek toegankelijk zijn.

Traagladen (<50kW)

- voorafgaand aan de sessie, dus niet tijdens (of nadien).
- informatie over de ad-hocprijs en alle prijscomponenten ervan (niet eventuele MSP toeslagen gezien niet van toepassing), waarbij volgende volgorde wordt gehanteerd:
 - o de prijs per kWh,
 - o de prijs per minuut,
 - o de prijs per sessie, en
 - o alle andere prijscomponenten die van toepassing zijn
- duidelijk en gemakkelijk beschikbaar stellen: dit betekent voor de sector alle mogelijke elektronische of andere middelen die dit resultaat garanderen en waarbij de in de sector gebruikelijke interfaces en procedures kunnen gehanteerd worden.

Voorbeelden van mogelijke invulling conform AFIR (niet exhaustief): statische QR code naar prijspagina zonder zelflocalisatie door de gebruiker, statische QR code met



zelflocalisatie door de gebruiker, CPO app, prijsbord, sticker, vermelding wegpagina met geldend tarief, enz.

Snelladen (>50kW)

- *voorafgaand aan de sessie* - dus niet tijdens (of nadien)
- *informatie over de ad-hocprijs*: met enkel volgende mogelijke eenheden
 - o *in €/kWh*
 - o *rotatietarief: €/minuut*
- te "*vermelden bij de laadstations*": dit is breed te interpreteren op het vlak van het gekozen scherm (analoog, digitaal etc), en moet minimaal voorzien worden op niveau van de laadpool (dit zijn meerdere laadstations)

2.3. MSP's stellen voorafgaand aan de sessie alle nodige informatie ter beschikking:

- *vóór het begin van een geplande laadsessie* - dus niet tijdens (of nadien)
- *via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen*
- alle prijsinformatie ter beschikking die op die laadsessie van toepassing is, inclusief:
 - o *toepasselijke e-roamingkosten*
 - o *andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten*

Het zichtbaar maken van de componenten van de prijs, betekent niet dat alle afspraken tussen CPO en MSP ook zichtbaar moeten gemaakt worden, zolang als per component de finaal toegepaste prijzen ter beschikking zijn bij de start van de sessie.

Bijv. prijsopbouw in de markt:

	/kWh	/minuut	/sessie
CPO	€5	nvt	
e-MSP	€1	nvt	€1
e-MSP totaal voor klant	€6	nvt	€1

Zichtbaar voor de consument: Prijs / kWh = €6 en Prijs /sessie = €1

	/kWh	/minuut	/sessie
CPO	€4	€1	nvt
e-MSP	€2		nvt
e-MSP totaal voor klant	€6	€1	nvt

Zichtbaar voor de consument: Prijs / kWh = €6 en Prijs /minuut = €1



Ook hier is “breed ondersteunde elektronische middelen” voor de sector ruim te interpreteren op het vlak de gekozen elektronische interfaces en procedures, en waarbij ook rekening wordt gehouden met nieuwe evoluties.

Voorbeelden van mogelijke invulling conform AFIR: specifieke MSP app (met localisatie door gebruiker of geolocalisatie), webpagina met zelflocalisatie door de gebruiker, webpagina met een vaste prijs, ...

2.4. slim laden

In de toekomst zullen dynamische energieprijzen helpen het netwerk te stabiliseren. Het is echter onmogelijk de exacte eindprijs te tonen voorafgaand aan de sessie. Belangrijk is dat de consument geïnformeerd wordt bij het begin van de sessie dat er dynamische prijszetting zal gebruikt worden en de prijscomponenten kunnen variëren doorheen de tijd.

EV Belgium erkent het grote belang van prijstransparantie en vraagt dat technologisch alle opties open blijven om deze te realiseren. Het is ook niet de bedoeling dat commerciële afspraken tussen CPO's en MSP's zichtbaar gemaakt worden, zolang de prijscomponenten maar transparant zijn voor de consument.

4. BETALINGSMOGELIJKHEDEN

AFIR is vrij breed geformuleerd en laat hier verschillende technologische opties open. EV Belgium vraagt ook hier bij het toepassen en handhaving van de AFIR verordening in ons land, deze verschillende opties toe te laten en ruim te interpreteren zoals dit ook in vele andere sectoren het geval is. Het valt niet in te zien waarom wetgeving strenger zou geïnterpreteerd moeten worden voor laadsessies van EV's, waar het gaat om relatief kleine bedragen.

Belangrijk is dat het betalingsproces in zijn geheel veilig is voor de consument. Bijvoorbeeld door in de backoffice gegevens van de betalingstransactie en de laadsessie te vergelijken kan fraude voorkomen worden wanneer met een smartphone een ad hoc (zonder registratie) laadsessie wordt opgestart, zonder dat er een sprake hoeft te zijn van een bijkomende toestel.

Voor AC laadpunten uitgerold vanaf 13/4/2024 wordt voor ad hoc laden de vereiste gesteld dat betaling mogelijk is via een *apparaat met een internetverbinding en mogelijkheid tot een veilige betalingstransactie, die bijvoorbeeld een specifieke Quick-responscode genereren.*

Volgens de Guidelines, zou dit concreet betekenen dat bij ad hoc laden een beveiligde betaling via de smartphone maar zonder rechtstreekse communicatie tussen die smartphone en een apparaat aanwezig op het laadpunt of aan het laadstation (bijv. via een statische QR code of



weblink), niet toegelaten is. Dit lijkt ons een interpretatie die niet conform is met de tekst van de verordening en zeker niet met de bedoeling van de wetgever.

Het gevolg van deze bijzonder restrictieve interpretatie zou ook zijn dat heel wat geproduceerde maar nog niet geplaatste hardware voor AC laden aangepast zal moeten worden of zelfs onbruikbaar wordt. Dit zal de kost voor publiek laden onnodig de hoogte in drijven.

EV Belgium vraagt een voldoende ruime toepassing van de bepalingen inzake betalingsmogelijkheden voor AC-laadpunten, naar analogie van andere sectoren, zodat de transitie alle kansen krijgt:

- Zolang het ad hoc betalingsproces afdoende beveiligd is, moeten voor AC laden maximaal opties worden opengelaten voor betaling met bijvoorbeeld smartphones en zonder bijkomende hardware te plaatsen op de laadpunten/station/pool.
- Ook ad hoc sessies (bijv. via een mobiele CPO-app) waarbij 1) het na het downloaden onmiddellijk duidelijk is dat je geen registratie moet doen en 2) je als gastgebruiker de transactie met die app kan opstarten en doorsturen naar een European banking authority voor betaling, moeten toegelaten zijn.

Mocht de overheid toch de (ontwerp) guidelines willen volgen op dit punt, vraag EV Belgium in elk geval een gedoogperiode van 1 jaar voor dit aspect.

5. CONCESSIONS LAADINFRASTRUCTUUR PUBLIEK DOMEIN

Concessies toegekend voor de publicatie van AFIR maar bijv. nog niet operationeel, houden geen rekening met de verplichtingen voortvloeiend uit AFIR. Het moet daarom mogelijk zijn af te wijken op de concessievoorwaarden voor het toepassen van deze verplichtingen. Deze aanpassingen moeten ook doorgerekend kunnen worden in de laadprijzen.

EV Belgium vraagt rekening te houden met reeds eerder (voor de inwerkingtreding van AFIR) afgesproken concessievoorwaarden of minstens de mogelijkheid tot doorrekening van extra kosten ingevolge AFIR.

6. DATAVERPLICHTINGEN

Ook op het vlak van het delen van data rond (semi-)publieke laadsessies, maakt AFIR een volledige regeling van de materie uit. Dit betekent dat lidstaten geen strengere verplichtingen op dit vlak kunnen uitwerken op het vlak van te delen data types, en ook geen andere technologische oplossingen vereisen die niet zijn voorzien in AFIR (in casu via een API). Marktpartijen moeten daarbij de optie hebben om te werken via een tussenpartij naar keuze.



EV Belgium vraagt dat België en de regio's oplijnen met AFIR inzake dataverplichtingen, met maximaal hergebruik van bestaande oplossingen en de mogelijkheid voor marktspelers om te werken met een derde partij naar keuze.

7. VERDERE AANPAK

Op Europees niveau zal de sector de nodige afspraken moeten maken om de vlotte doostroming van prijsinformatie tussen actoren te realiseren.

Een task force (overheid en sector) wordt opgericht in België om de implementatie van de komende Europese regelgeving voor te bereiden

CONTACT:

EV Belgium (Federatie voor de zero emissie mobiliteit)
Freek Couttenier, policy expert, freek@ev.be, +32 496874506

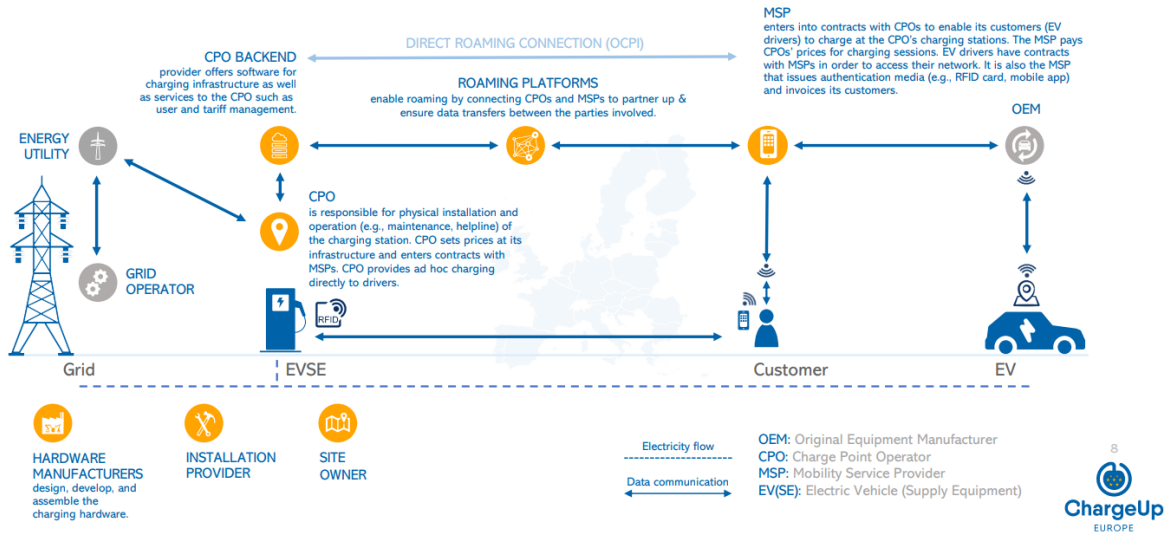
BIJLAGEN:

- Schema EV value chain
- AFIR artikel 5, 20



Bijlage 1: schema EV value chain

THE EV CHARGING ECOSYSTEM – ROLES & RESPONSIBILITIES





Bijlage 2 – artikel 5 AFIR verordening

Artikel 5

Laadinfrastructuur

1. Exploitanten van laadpunten bieden eindgebruikers op de door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten de mogelijkheid om hun elektrisch voertuig op ad-hocbasis te laden.

Bij openbaar toegankelijke laadpunten die vanaf 13 april 2024 worden geïnstalleerd, is het mogelijk een ad-hoclaadbeurt te betalen met behulp van een in de Unie gangbaar betaalinstrument. Daartoe zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat bij die punten elektronisch kan worden betaald via terminals en apparaten voor betalingsdiensten, waaronder ten minste een van de volgende:

- a) betaalkaartlezers;
- b) apparaten voor contactloos betalen die ten minste in staat zijn betaalkaarten te lezen;
- c) voor openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van minder dan 50 kW, apparaten met een internetverbinding en mogelijkheid tot een veilige betalingstransactie, die bijvoorbeeld een specifieke Quick-responscode genereren.

Met ingang van 1 januari 2027 zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van 50 kW of meer die langs het TEN-T-wegennetwerk of op een veilig en beveiligd parkeerterrein zijn geïnstalleerd, met inbegrip van laadpunten die zijn geïnstalleerd vóór 13 april 2024, voldoen aan de vereisten die zijn vastgesteld in punt a) of punt b).

Een enkele betaalterminal of een enkel betaalapparaat als bedoeld in de tweede alinea kan meerdere openbaar toegankelijke laadpunten binnen een laadpool bedienen.

De in dit lid vastgestelde vereisten zijn niet van toepassing op openbaar toegankelijke laadpunten waarbij de laaddienst gratis wordt verleend.

2. Wanneer exploitanten van laadpunten op een door hen geëxploiteerd openbaar toegankelijk laadpunt automatische authenticatie aanbieden, zorgen zij ervoor dat eindgebruikers altijd het recht hebben om geen gebruik te maken van de automatische authenticatie en in plaats daarvan ofwel hun voertuig op ad-hocbasis kunnen opladen, zoals bepaald in lid 1, ofwel kunnen gebruikmaken van een andere contractuele laadoplossing die op dat laadpunt wordt aangeboden. Op elk openbaar toegankelijk laadpunt dat zij exploiteren en waar zij automatische authenticatie beschikbaar stellen, vermelden exploitanten van laadpunten op duidelijke wijze dat die optie beschikbaar is voor eindgebruikers en bieden zij hun die optie op een handige manier aan.

3. De prijzen die exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten in rekening brengen, zijn redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend. Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten maken via de in rekening gebrachte



prijzen geen onderscheid tussen eindgebruikers en aanbieders van mobiliteitsdiensten of tussen verschillende aanbieders van mobiliteitsdiensten. Niettemin kan het prijsniveau worden gedifferentieerd, maar enkel indien zulks op evenredige wijze gebeurt en objectief gerechtvaardigd is.

4. Bij openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van 50 kW of meer is de door de exploitant in rekening gebrachte ad-hocprijs gebaseerd op de prijs per kWh voor de geleverde elektriciteit. Voorts kunnen de exploitanten van die laadpunten een rotatietarief in de vorm van een prijs per minuut in rekening brengen om langdurige bezetting van het laadpunt te ontmoedigen.

Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van 50 kW of meer vermelden bij de laadstations de ad-hocprijs per kWh en een eventueel in prijs per minuut uitgedrukt rotatietarief, zodat die informatie bij de eindgebruikers bekend is voordat zij een laadsessie beginnen en prijsvergelijking wordt vergemakkelijkt.

Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten met een laadvermogen van minder dan 50 kW stellen bij de door hen geëxploiteerde laadstations de informatie over de ad-hocprijs en alle prijscomponenten ervan duidelijk en gemakkelijk beschikbaar, zodat die informatie bij de eindgebruikers bekend is voordat zij een laadsessie beginnen en prijsvergelijking wordt vergemakkelijkt. De toepasselijke prijscomponenten worden in de volgende volgorde gepresenteerd:

- de prijs per kWh,
- de prijs per minuut,
- de prijs per sessie, en
- alle andere prijscomponenten die van toepassing zijn.

De eerste en de tweede alinea zijn van toepassing op alle laadpunten die geïnstalleerd worden vanaf 13 april 2024.

5. De prijzen die aanbieders van mobiliteitsdiensten aan eindgebruikers in rekening brengen, zijn redelijk, transparant en niet-discriminerend. Aanbieders van mobiliteitsdiensten stellen eindgebruikers vóór het begin van een geplande laadsessie via vrij toegankelijke, breed ondersteunde elektronische middelen alle prijsinformatie ter beschikking die op die laadsessie van toepassing is; daarbij wordt duidelijk onderscheid gemaakt tussen alle prijscomponenten, waaronder de toepasselijke e-roamingkosten en andere door de aanbieder van mobiliteitsdiensten aangerekende vergoedingen of kosten. De vergoedingen zijn redelijk, transparant en niet-discriminerend. Aanbieders van mobiliteitsdiensten brengen geen extra kosten in rekening voor grensoverschrijdende e-roaming.

6. De lidstaten zorgen ervoor dat hun autoriteiten regelmatig toezicht houden op de markt voor laadinfrastructuur, en met name ervoor zorgen dat exploitanten van laadpunten en aanbieders van mobiliteitsdiensten de leden 3 en 5 naleven. De lidstaten streven er tevens naar dat hun autoriteiten regelmatig toezicht houden op mogelijk oneerlijke handelspraktijken die gevolgen hebben voor consumenten.

7. Uiterlijk op 14 oktober 2024 zorgen exploitanten van laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten digitaal verbonden zijn.



8. Exploitanten van laadpunten zorgen ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten die gebouwd zijn na 13 april 2024 of gerenoveerd zijn na 14 oktober 2024 slim kunnen laden.
9. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat op parkeer- en rustplaatsen langs het TEN-T-wegennetwerk waar infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is geïnstalleerd, de exacte plaats van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen met goede bewegwijzering wordt aangegeven.
10. Uiterlijk op 14 april 2025 zorgen exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten ervoor dat alle door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten met gelijkstroom (DC), uitgerust zijn met een vaste laadkabel.
11. Als de exploitant van een laadpunt niet de eigenaar is van dat punt, stelt de eigenaar de exploitant, overeenkomstig de tussen beide getroffen regelingen, een laadpunt ter beschikking waarvan de technische kenmerken hem in staat stellen te voldoen aan de in de leden 2, 7, 8 en 10 vastgestelde verplichting.

Artikel 20 Gegevensverstrekking

1. De lidstaten wijzen een organisatie voor identificatieregistratie (IDRO) aan. Uiterlijk op 14 april 2025 verleent de IDRO unieke identificatiecodes (ID-codes) voor de identificatie van ten minste de exploitanten van laadpunten en aanbieders van mobiliteitsdiensten, en beheert die.
2. Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen of, in onderlinge afspraak de eigenaren van die punten, zorgen er uiterlijk op 14 april 2025 voor dat er kosteloos statische en dynamische gegevens beschikbaar zijn over de door hen geëxploiteerde infrastructuur voor alternatieve brandstoffen of over de inherent aan die infrastructuur verbonden diensten die zij leveren of uitbesteden. De volgende types gegevens worden beschikbaar gesteld:
 - a) statische gegevens over de door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen:
 - i) de geografische locatie van de laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen;
 - ii) het aantal connectoren;
 - iii) het aantal parkeerplaatsen voor personen met een handicap;
 - iv) contactgegevens van de eigenaar en de exploitant van het laadstation en het tankstation;
 - v) peningstijden;
 - b) aanvullende statische gegevens over de door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten:



- i) ID-codes, ten minste van de exploitant van het laadpunt;
 - ii) type connector;
 - iii) stroomtype (AC/DC);
 - iv) maximaal laadvermogen (kW) van het laadstation;
 - v) maximaal laadvermogen (kW) van het laadpunt;
 - vi) compatibiliteit met voertuigtypes;
- c) dynamische gegevens over de door hen geëxploiteerde openbaar toegankelijke laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen:
- i) operationele status (in werking/buiten werking);
 - ii) beschikbaarheid (in gebruik/niet in gebruik);
 - iii) ad-hocprijs;
 - iv) of de geleverde elektriciteit voor 100 % hernieuwbaar is (ja/nee).

De in punt c) vastgestelde vereisten zijn niet van toepassing op openbaar toegankelijke laadpunten waarbij voor de laaddienst geen betaling is vereist.

3. Alle exploitanten van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen of, in onderlinge afspraak de eigenaren van die punten, zetten een applicatieprogramma-interface (API) op die gratis en onbeperkte toegang biedt tot de in lid 2 bedoelde gegevens, en verstrekken informatie over die API aan de nationale toegangspunten.

De API van elke exploitant van laad- en tankpunten of, in onderlinge afspraak de API van de eigenaar van die punten, voldoet aan de gemeenschappelijke technische voorschriften die de Commissie in de in lid 6 bedoelde gedelegeerde handelingen heeft vastgesteld om een geautomatiseerde en uniforme uitwisseling van gegevens tussen de exploitanten van openbaar toegankelijke laad- en tankpunten en gegevensgebruikers mogelijk te maken.

4. De lidstaten zorgen er uiterlijk op 31 december 2024 voor dat de in lid 2 van dit artikel genoemde gegevens op open en niet-discriminerende basis voor alle gegevensgebruikers toegankelijk worden gemaakt via hun nationale toegangspunten, overeenkomstig de desbetreffende bepalingen inzake dat soort gegevens van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 alsook in overeenstemming met eventuele aanvullende specificaties die overeenkomstig lid 7 van dit artikel kunnen worden vastgesteld. Wanneer de lidstaten gegevens verzamelen in het kader van hun nationale toegangspunten, kunnen zij die gegevens aan een gemeenschappelijk Europees toegangspunt verstrekken door middel van een API.

5. Uiterlijk op 31 december 2026 richt de Commissie een gemeenschappelijk Europees toegangspunt op dat fungeert als dataportaal ter vergemakkelijking van de toegang tot de in lid 2 bedoelde gegevens van de verschillende nationale toegangspunten. De Commissie zorgt ervoor dat het gemeenschappelijk Europees toegangspunt gemakkelijk toegankelijk is en



gebruikt kan worden door alle gegevensgebruikers, bijvoorbeeld door de instelling van een specifiek webportaal.

6. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 22 gedelegeerde handelingen vast te stellen teneinde:

a) lid 2 van dit artikel te wijzigen om er aanvullende gegevenstypes in op te nemen met betrekking tot openbaar toegankelijke laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen of inherent met dergelijke infrastructuur verbonden diensten die de exploitanten van die infrastructuur leveren of uitbesteden, in het licht van technologische ontwikkelingen of nieuwe diensten die op de markt worden aangeboden; en

b) deze verordening aan te vullen door gemeenschappelijke technische voorschriften vast te stellen voor een gemeenschappelijke applicatieprogramma-interface om een geautomatiseerde en uniforme uitwisseling van gegevens tussen de exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen en gegevensgebruikers mogelijk te maken.

7. De Commissie kan uitvoeringshandelingen vaststellen tot vaststelling van:

a) specificaties die een aanvulling vormen op die van Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/670 met betrekking tot het formaat waarin, de frequentie waarmee en de kwaliteit waarin de gegevens bedoeld in lid 2 van dit artikel en in de op basis van lid 6 van dit artikel vastgestelde gedelegeerde handelingen beschikbaar worden gesteld;

b) gedetailleerde procedures voor de beschikbaarheid en toegankelijkheid van de op grond van dit artikel vereiste gegevens.

Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 23, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.

Die uitvoeringshandelingen laten Richtlijn 2010/40/EU van het Europees Parlement en de Raad (32) en de op basis daarvan vastgestelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen onverlet.

8. De in de leden 6 en 7 bedoelde gedelegeerde handelingen en uitvoeringshandelingen voorzien in redelijke overgangperioden voordat de in die handelingen vervatte bepalingen of wijzigingen daarvan bindend worden voor de exploitanten of eigenaren van laadpunten en tankpunten voor alternatieve brandstoffen.