EV Belgium standpunt:

Flexibiliteit: hoe elektrische voertuigen de energiemarkten en -netwerken in evenwicht kunnen brengen

08/11/2024

Samenvatting van aanbevelingen en prioriteiten

I. Een overkoepelende visie ontwikkelen en het wettelijke kader verbeteren om EV-gebaseerde net-flexibiliteit in België en zijn gewesten te ontsluiten en aan te moedigen. Technische flexibiliteit opgelegd door de netbeheerder is slechts een laatste redmiddel. Focus op dynamische prijzen en commerciële flexibiliteit.

II. Een snelle en volledige uitrol van slimme meters in heel België afdwingen, met automatische activering van SMR3.

III. Dynamische en slimme Time-of-Use (ToU) contracten stimuleren. Binnen de twee jaar in alle gewesten Time of Use-gebaseerde nettarieven invoeren.

IV. De concurrentie verbeteren door prijstransparantie en beschikbaarheid van gegevens: de regulatoren moeten ervoor zorgen dat contractinformatie van energieleveranciers en gegevens/tarieven van netbeheerders gemakkelijker beschikbaar zijn, volgens een gestandaardiseerd protocol. Ze moeten werken aan een CREG-test of V-test op basis van reële verbruiksgegevens, rekening houdend met lokale bijzonderheden.

V. Werken aan oplossingen achter de meter en tegelijkertijd de levering splitsen om een snellere overstap naar EV te vergemakkelijken door juridische duidelijkheid te verschaffen en de energiekosten voor bedrijven te verlagen.

VI. Op EU-niveau, het technisch kader voor elektrische slimme apparaten af te ronden en ze het label “Flex ready” geven, en dit kader implementeren in alle lidstaten.

VII. Creëer een onafhankelijk marktplatform voor de verrekening van flexibiliteit, installeer een “toezichthoudende autoriteit voor flex” en leg open gegevens-vereisten op.

VIII. Laden van het voertuig naar huis/net: een overkoepelende visie vaststellen en het wettelijke kader verbeteren in overleg met de betrokken belanghebbenden (bv. leasingbedrijven, belastingautoriteiten, …), de haalbaarheid ervan verifiëren op “test cases” en dubbele belasting vermijden.

Introductie

Het energielandschap van België (en van de EU) ondergaat een belangrijke transformatie, gedreven door onze ambitie om over te schakelen op hernieuwbare energiebronnen, de energie-efficiëntie te verbeteren en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. De toename van weersafhankelijke technologieën verhoogt de volatiliteit van het aanbod van elektriciteit. Tegelijkertijd wordt de vraagzijde van het energielandschap geëlektrificeerd, waardoor de gedecentraliseerde of gebruikers-vraag naar elektriciteit toeneemt.

Elektrische voertuigen (EV) zijn een belangrijke drijvende kracht achter de "stuurbare" vraag naar elektriciteit, met een relatief hoog verbruik (de EV is vaak de grootste bron van elektriciteitsvraag in een normaal huishouden) en lange perioden van inactiviteit (= met een duidelijke piekvraag). De groei in groene elektriciteitsproductie vereist meer flexibiliteit, en EV's, die in feite batterijen op wielen zijn, kunnen en zullen een belangrijk deel van de oplossing zijn voor deze groeiende flexibiliteits-uitdaging. EV's zijn een deel van de oplossing en als we het goed aanpakken en samenwerken kunnen we veel uitdagingen op korte en middellange termijn oplossen.

In deze context is elektrische flexibiliteit - en meer specifiek flexibiliteit aan de vraagzijde - naar voren gekomen als een kritieke component om de betrouwbaarheid en stabiliteit van het energiesysteem te waarborgen. Flexibiliteit aan de vraagzijde kan de volatiliteit van het elektriciteitsaanbod helpen opvangen, pieken in de elektriciteitsvraag minimaliseren en problemen van overaanbod en incompressibiliteit voorkomen. Dit wordt ook bepleit door de Elektriciteitstransmissie Systeem Operator, TSO (Elia) en verschillende distributienetbeheerders, DNB's (Fluvius, Sibelga, ORES, RESA, …), in België. De totale vraag naar EV's zal in België de komende jaren 3 TWh bereiken, en ongeveer 6 TWh tegen 2030. Als deze EV's op een flexibele manier gebruikt worden, kan er 1 GW of meer aan flexibele capaciteit vrijgemaakt worden. Op langere termijn, als we rekening houden met de volledige elektrificatie van het volledige Belgische wagenpark, kunnen deze cijfers zelfs verdrievoudigen.Het elektrificeren van ons energiesysteem zal investeringen vereisen in de verschillende netten en in flexibiliteit achter de meter. EV's kunnen de maatschappelijke kosten van de energietransitie verlagen door hoge kapitaalinvesteringen (voor netverzwaringen) deels te vermijden en te focussen op kosteneffectieve alternatieven. Waarom buitensporig veel geld uitgeven aan koper in de grond als er meer kosteneffectieve manieren bestaan door het creëren van een flexibele en dynamische elektriciteitsmarkt?

EV Belgium wil de nieuwe regeringen ondersteunen in hun visie om België van energie te voorzien via betaalbare, lokaal geproduceerde en schone elektriciteit: dit verlaagt de kosten voor de consument en verhoogt onze energiezekerheid en -bevoorrading. Door een snelle elektrificatie van het wagenpark kan België een leidende rol spelen in Europa in deze nieuwe technologische markten en ontwikkelingen.

Dit standpunt belicht de cruciale rol die Elektrische Voertuigen (EV's) zouden moeten spelen in het in evenwicht brengen van de Belgische energiemarkten en -netwerken en onderzoekt de beleidsmatige hefbomen om dit mogelijk te maken.

Toenemende volatiliteit van energie aan de aanbodzijde

België en Europa hebben ambitieuze doelstellingen om de koolstofuitstoot terug te dringen. Een belangrijk onderdeel van het behalen van deze doelstellingen is de elektrificatie van transport om deze belangrijke sector koolstofvrij te maken. Hiervoor zijn grote upgrades van onze elektriciteitsnetten nodig om de toegenomen elektriciteitsproductie en -vraag aan te kunnen.

België wordt, net als de meeste andere ontwikkelde landen, geconfronteerd met technische en commerciële uitdagingen om vraag en aanbod van elektriciteit in evenwicht te houden, vooral tijdens piekperiodes in de winter wanneer de hernieuwbare productie laag is, of tijdens de zomer wanneer de hernieuwbare productie hoog is (zoals Elia en de CREG onlangs in de pers benadrukte). Verbeterde flexibiliteit kan deze uitdagingen verlichten door bijkomende instrumenten aan te reiken om het net te beheren en te stabiliseren. Door flexibiliteit met de juiste prijssignalen mogelijk te maken, zullen EV's in staat zijn om zowel de maatschappelijke kosten als de kosten voor eindgebruikers (zowel EV-rijders als niet-rijders) te verminderen.

Het werk van EV Belgium staat centraal in deze opwindende transformatie.

Een slim en veilig elektriciteitssysteem mogelijk maken via DSR

Demand Side Response (ook vaak “DSR” genoemd) verwijst naar maatregelen die door particuliere consumenten of bedrijven worden uitgevoerd om de timing van hun elektriciteitsverbruik aan te passen zonder hun comfort te beïnvloeden. DSR bestaat uit het verschuiven van niet-essentieel elektriciteitsverbruik van piekperiodes (of periodes met beperkte capaciteit) naar periodes met een lagere vraag of wanneer er veel hernieuwbare energie beschikbaar is.

Deze verschuivingen helpen om de typische pieken en dalen in het elektriciteitsverbruik “af te vlakken”, waardoor de druk op het net en de markten wordt verlicht. Hierbij enkele algemene overwegingen:

- Hoewel de meeste huishoudelijke apparaten energiezuiniger worden, zal het totale elektriciteitsverbruik per hoofd van de bevolking de komende tien jaar toenemen door de elektrificatie van vervoer, verwarming en industriële processen.
- Slimme apparaten zoals laadpalen hebben van nature een groot potentieel voor DSR. Op voorwaarde dat de eisen van de klant primeren, kunnen de laadregimes van apparaten worden geautomatiseerd en op afstand beheerd om hun impact op het elektriciteitssysteem te minimaliseren.
- Het verschuiven van het opladen van EV's kan niet alleen helpen om de belasting van het elektriciteitsnet in evenwicht te brengen, maar vermindert ook rechtstreeks de behoefte aan piekcentrales (vaak gascentrales) - die vaak het minst efficiënt zijn (incl. CO2-uitstoot) en duur in gebruik - waardoor de totale uitstoot van het elektriciteitssysteem en de systeemkosten verder dalen. Bovendien helpt EV-flexibiliteit om de import en export van energie van en naar buurlanden tegen hoge maatschappelijke kosten te vermijden.

Beleidsaanbevelingen

EV Belgium is van mening dat de overheden en regulatoren zouden moeten samenwerken met alle betrokken stakeholders om beleidskeuzes uit te werken die de flexibiliteit en marktintegratie van EV-rijders zullen vergemakkelijken en zo België als geheel zullen helpen om energiezekerheid te bereiken en klimaatdoelstellingen te behalen. Blijvende steun voor elektrische mobiliteit zou in elk geval een cruciale voortrekkersrol moeten spelen in deze inspanning.

Daarnaast stellen we de volgende specifieke beleidsmaatregelen voor om de energiezekerheid te verbeteren, de rekening te verlagen en de klimaatdoelstellingen te bereiken door middel van DSR:

1. Werk in alle gewesten en op federaal niveau een **visie** uit om DSR en energie-flexibiliteit te bevorderen en creëer een **overkoepelend wettelijk kader** op basis van de volgende principes:
    a. Maak de netten zo snel mogelijk volledig intelligent (digitaal) met duidelijke richtlijnen over cyberveiligheid, privacy, interoperabiliteit en markt-interactie, aangezien dit een voorwaarde is voor de ontwikkeling van nieuwe (gegevensgestuurde) flexibiliteitsdiensten op de elektriciteitsmarkt.
    b. De invoering van oplossingen achter de meter stimuleren, aangezien deze het eigen verbruik uit lokale hernieuwbare bronnen verhogen, wat overinvesteringen in de netten zal helpen voorkomen en de energierekeningen voor de consument zal helpen verlagen.
    c. De geleidelijke invoering van 'Time of Use-tarieven (ToU)' of dynamische contracten (aangeboden door energieleveranciers) mogelijk maken en de DNB's stimuleren om binnen 2 jaar in alle regio's op ToU gebaseerde nettarieven in te voeren.
    d. DNB's en Elia moeten voorrang geven aan de ontwikkeling van marktgedreven, commerciële flexibiliteit met specifieke stimulansen voor flexibiliteit voor eindgebruikers (bv. EV's). Commerciële flexibiliteit moet altijd de voorkeur krijgen boven technische flexibiliteit (unilateraal afschakelen van zonnepanelen, stoppen van laadsessies, …), die een "oplossing in laatste instantie" moet zijn.
    e. "Vehicle 2 X" (V2X) opnemen in dit kader (Vehicle2X, Vehicle2Home, Vehcile2Grid), met een bijzondere aandacht voor belastingen (in concreto: dubbele belasting door het batterij mechanisme vermijden, dat ook door de EU wordt aangepakt)
2. **Aandringen op een snelle en volledige uitrol van slimme meters in heel België**, dit zou een absolute prioriteit moeten zijn. Deze meters automatisch overzetten naar het SMR3-regime, om de invoering van dynamische contracten of specifieke EV-contracten of ToU-leveringscontracten mogelijk te maken die het gebruik van impliciete flexibiliteit van elektriciteitsleveranciers vergemakkelijken.
3. De marktparticipatie en het vertrouwen verhogen door het creëren (EU-niveau) en implementeren (BE) van een **technisch kader voor elektrische energie slimme apparaten**. Het technisch kader moet een reeks minimumnormen vaststellen voor slimme energietoestellen (met inbegrip van EV-laders) die ervoor zorgen dat

fabrikanten en controlemechanismen de beginselen inzake interoperabiliteit, cyberbeveiliging, gegevensprivacy en netwerkstabiliteit naleven. Geef ze het label "Flex-ready". Actoren die aan de normen voldoen (leveranciers, flex-providers) moeten dan het recht hebben om flexibiliteitsdiensten te leveren aan de netwerkbeheerders.

4. De marktparticipatie, het vertrouwen en de concurrentie verhogen door middel van open gegevens over flexwaarde en een **"toezichthoudende autoriteit voor flex"** die ook voorziet in een gecertificeerd opleidingsprogramma (zoals wordt gedaan voor energiehandelaren en in financiële markten).
5. Creëer een **onafhankelijk platform** dat kan fungeren als **clearinginstelling** voor financiële verrekeningen en dat verantwoordelijk is voor de verwerking van laadgegevens en het delen van andere relevante marktberichten (bijv. een leverancierswissel, productwissel, wijzigingen in de meetconfiguratie, ...).
6. Het gebruik van **dynamische en ToU-energiecontracten stimuleren**, ook op de residentiële markt, aangezien dit een eerste laag van flexibiliteit biedt.
7. De concurrentie verbeteren door de **prijstransparantie** en de **beschikbaarheid van gegevens** te vergroten. Regelgevers moeten zorgen voor meer transparantie met betrekking tot contracten van energieleveranciers en tarieven van netbeheerders. Consumenten en marktspelers hebben behoefte aan transparantie over prijzen/tarieven volgens een gestandaardiseerd gegevens-protocol en uniform voor verschillende regio's. Dit kan het gebruik van nieuwe marktmodellen mogelijk maken, gebaseerd op een automatische en lokale "overdracht van energie". Dit zou het gebruik van nieuwe marktmodellen mogelijk kunnen maken, gebaseerd op een automatische en lokale "overdracht van energie" die de aangeboden en aan de markt geleverde flexibiliteit kan traceren. Een V-test invoeren op basis van het (reële) verbruiksprofiel van de gebruiker, in alle regio's.
8. **Hervorm de tarieven van de DNB** om slim opladen te stimuleren. Ervoor zorgen dat de tarieven een stimulans zijn om zoveel mogelijk op te laden (op een veilige manier) wanneer er een overvloed aan elektriciteit is, en om bestuurders te motiveren om hun EV's niet op te laden wanneer de prijzen hoog zijn (piekmomenten vermijden). We vragen de DNB's om in België in 2025 met een aangepast ontwerp voor **"Time of Use-tarieven"** te komen. Eventueel in een eerste fase twee verschillende tarieven aanbieden, statisch en dynamisch, en hierbij de dynamische klant belonen. Leveranciers zouden specifieke TuO-energiecontracten kunnen aanbieden die afgestemd zijn op dergelijke tarieven, zodat een klant nog meer kan profiteren. Het zou echter mogelijk moeten zijn voor publieke opladers om "af te zien" van een dergelijke TOU-regeling, aangezien deze publieke opladers bedoeld zijn om "openbare diensten" te verlenen aan zoveel mogelijk consumenten en niet op een zeer flexibele manier kunnen worden geëxploiteerd.
9. Een oplossing bieden om de levering **achter de meter te splitsen** (meerdere contracten op één toegangspunt) zal flexibiliteit vergemakkelijken en nieuwe bedrijfsmodellen mogelijk maken. Een **snelle implementatie** van de EMD5-vereiste (EU Electricity Market Design) voor meerdere contracten op één toegangspunt (leverancierssplitsing) is cruciaal.

10. Op dit moment is de wagenpark-markt, gezien het grote aandeel EV-bedrijfsauto's, het ideale platform voor innovatie. Introduceer **wetgeving voor V2X-laden** en maak van België een **pilootregio** voor V2X-toepassingen.

Tegelijkertijd vragen we de beleidsmakers om voorzichtig te zijn met beslissingen die deze transitie en de integratie van EV in het energiesysteem zouden kunnen belemmeren. EV Belgium is de representatieve federatie van een innovatieve en bereidwillige sector, die openstaat om de verschillende opportuniteiten en barrières te bespreken met alle relevante stakeholders.

Conclusie

België kan de uitdagingen van hernieuwbare energie intermitterend aanpakken en een stabiele, betrouwbare en duurzame energietoekomst verzekeren door de mogelijkheden van EV's voor vraagrespons aan te wenden. Proactieve beleidsmaatregelen en strategische investeringen zijn essentieel om dit potentieel te realiseren en België te positioneren als leider in de overgang naar een flexibel en veerkrachtig energiesysteem. De goedkeuring van deze beleidsaanbevelingen zal ervoor zorgen dat EV-oplading flexibel kan gebeuren en zal helpen om de energiemarkten en -netwerken in evenwicht te brengen, waardoor een meer effectieve en efficiënte integratie van EV mogelijk wordt, met lagere facturen voor alle consumenten tot gevolg.

###

Meer informatie: contact@ev.be