

## 204

### **Besluit van 26 april 2017, houdende regels in verband met de implementatie van richtlijn 2014/94/EU betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen)**

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu van 10 oktober 2016, nr. IenM/BSK-2016/192737, gedaan mede namens Onze Minister van Economische Zaken en Onze Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport;

Gelet op richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307), de artikelen 3 en 4 van de Warenwet, de artikelen 95la en 95lb van de Elektriciteitswet 1998, artikel 10, eerste lid, van de Wet implementatie EU-richtlijnen energie-efficiëntie en de artikelen 9.2.2.1 en 18.2b, derde lid, van de Wet milieubeheer;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 2 december 2016, nr. W14.16.0321/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 18 april 2017, nr. IENM/BSK-2017/53704, uitgebracht mede namens Onze Minister van Economische Zaken en Onze Minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel 1**

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

*alternatieve brandstoffen*: brandstoffen of energiebronnen die, althans gedeeltelijk, dienen als vervanging van fossiele oliebronnen in de energievoorziening voor vervoer en die ertoe kunnen bijdragen dat de energievoorziening koolstofvrij wordt en de milieuprestaties van de vervoerssector beter worden. Het betreft hier onder meer:

- elektriciteit;
- waterstof;
- biobrandstoffen, zoals gedefinieerd in artikel 2, punt i), van Richtlijn 2009/28/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen en houdende wijziging en intrekking van Richtlijn 2001/77/EG en Richtlijn 2003/30/EG;

- synthetische en paraffinehoudende brandstoffen;
- aardgas, met inbegrip van biomethaan, in gasvorm en in vloeibare vorm; en
- vloeibaar petroleumgas.

*elektrisch voertuig*: een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen;

*oplaadpunt*: een aansluiting voor het opladen van een elektrisch voertuig of wisselen van een batterij van een elektrisch voertuig;

*motorvoertuigen*: motorvoertuigen als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990;

*publiek toegankelijk oplaad- of tankpunt*: oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegang verleent aan gebruikers in de gehele Unie;

*richtlijn 2014/94/EU*: richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307);

*tankpunt*: een tankvoorziening voor bevoorrading van gelijk welke brandstof, met uitzondering van vloeibaar aardgas, via een vaste of mobiele installatie;

*tankpunt voor vloeibaar aardgas*: tankvoorziening voor bevoorrading met vloeibaar aardgas, bestaande uit een vaste of mobiele installatie of een offshorefaciliteit of een ander systeem;

*walstroomvoorziening*: voorziening van elektrische stroom aan de wal voor zeeschepen of binnenvaartschepen die aan de kade liggen, door middel van een gestandaardiseerde aansluiting.

## **Artikel 2**

1. Het is verboden oplaad- of tankpunten, tankpunten voor vloeibaar aardgas, accuwissels, walstroomvoorzieningen, waterstof, connectoren voor motorvoertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof, connectoren of aansluitpunten voor gecompriemd aardgas en motorvoertuigen te vervaardigen, in de handel te brengen of op de markt aan te bieden anders dan met inachtneming van de bij dit besluit gestelde voorschriften.

2. Het is verboden oplaad- of tankpunten, tankpunten voor vloeibaar aardgas, accuwissels, walstroomvoorzieningen, waterstof, connectoren voor motorvoertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof, connectoren of aansluitpunten voor gecompriemd aardgas en motorvoertuigen in de handel te brengen of op de markt aan te bieden anders dan met inachtneming van de voorschriften bij of krachtens dit besluit gesteld met betrekking tot technische specificaties voor die oplaad- of tankpunten en informatie over die motorvoertuigen.

3. Het is verboden oplaad- of tankpunten, tankpunten voor vloeibaar aardgas, accuwissels, walstroomvoorzieningen, waterstof, connectoren voor motorvoertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof, connectoren of aansluitpunten voor gecompriemd aardgas en motorvoertuigen binnen Nederlands grondgebied te brengen anders dan met inachtneming van de bij of krachtens dit besluit gestelde voorschriften.

## **Artikel 3**

1. Een publiek toegankelijk oplaadpunt voor elektrische voertuigen is, voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is, voorzien van een meetinrichting die zodanig is beveiligd dat een passende bescherming van het dataverkeer en de privacy van eindafnemers wordt geboden, in overeenstemming met de Uniewetgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens en van de persoonlijke levenssfeer.

Deze meetinrichting is daarnaast geschikt, om:

- a. het actuele vermogen in Watt te registreren en weer te geven;
- b. de actuele meterstand in KWH voor de van het net afgenomen en verbruikte elektriciteit en voor de op het net ingevoede elektriciteit voor de verschillende tariefperiodes te registreren en weer te geven;
- c. ten minste elk kwartier de gegevens, bedoeld in onderdeel b, te registreren en deze gegevens ten minste dagelijks op afstand met een netbeheerder als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel k, van de Elektriciteitswet 1998 uit te wisselen op zodanige wijze dat de netbeheerder de uitgewisselde gegevens kan lezen en gebruiken; en
- d. informatie over de werkelijke tijd van het verbruik te verschaffen.

2. In geval van een meetinrichting als bedoeld in het eerste lid, verstrekt een leverancier als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel f, van de Elektriciteitswet 1998 op verzoek van de eigenaar of exploitant van een publiek toegankelijk oplaadpunt of van een derde partij die namens deze eigenaar of exploitant optreedt, meetgegevens inzake de input en output van elektriciteit, in een gemakkelijk te begrijpen vorm die vergelijking van aanbiedingen op basis van gelijke criteria mogelijk maakt.

#### **Artikel 4**

Een publiek toegankelijk oplaadpunt biedt gebruikers van elektrische voertuigen een ad-hoc oplaaddienst, waarbij geen contract hoeft te worden gesloten met een elektriciteitsleverancier of exploitant van het oplaadpunt.

#### **Artikel 5**

Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot:

- a. een oplaadpunt als bedoeld in bijlage II, onderdelen 1.1, 1.2, 1.3, 1.5 en 1.6, van richtlijn 2014/94/EU;
- b. een accuwissel als bedoeld in bijlage II, onderdeel 1.4, van richtlijn 2014/94/EU;
- c. een walstroomvoorziening als bedoeld in bijlage II, onderdelen 1.7 en 1.8, van richtlijn 2014/94/EU;
- d. een waterstoftankpunt als bedoeld in bijlage II, onderdelen 2.1 en 2.3, van richtlijn 2014/94/EU;
- e. de zuiverheid van de waterstof, bedoeld in bijlage II, onderdeel 2.2, van richtlijn 2014/94/EU;
- f. connectoren voor motorvoertuigen voor het tanken van gasvormige waterstof als bedoeld in bijlage II, onderdeel 2.4, van richtlijn 2014/94/EU;
- g. een tankpunt voor vloeibaar aardgas voor binnen- of zeeschepen als bedoeld in bijlage II, onderdeel 3.1, van richtlijn 2014/94/EU;
- h. een tankpunt voor vloeibaar aardgas voor motorvoertuigen als bedoeld in bijlage II, onderdeel 3.2, van richtlijn 2014/94/EU;
- i. een connector of aansluitpunt voor gecompriemd aardgas als bedoeld in bijlage II, onderdeel 3.3, van richtlijn 2014/94/EU; en
- j. een tankpunt voor gecompriemd aardgas voor motorvoertuigen als bedoeld in bijlage II, onderdeel 3.4, van richtlijn 2014/94/EU.

#### **Artikel 6**

Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over informatie met betrekking tot na 18 november 2016 op de markt gebrachte motorvoertuigen die wordt aangeboden:

- a. door fabrikanten van motorvoertuigen, op het motorvoertuig en in motorvoertuighandleidingen;
- b. door de houders van tank- of oplaadpunten, bij tank- en oplaadpunten;

c. door verkopers van motorvoertuigen, bij verkooppunten van motorvoertuigen.

## Artikel 7

Het bevoegd gezag, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, heeft tot taak zorg te dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van hetgeen bepaald bij of krachtens artikel 5, onderdelen d, f, g, voor zover het vaste tankpunten betreft, en h tot en met j.

## Artikel 8

De bijlage bij het Warenbesluit bestuurlijke boeten wordt als volgt gewijzigd:

1. In de inhoudsopgave worden na onderdeel C-46 twee onderdelen ingevoegd, luidende:

- a. C-47 Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen;
- b. C-48 Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen.

2. Rubriek C-47 komt te luiden:

C-47 Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen

---

C-47.1	Art. 2	€ 525,-	€ 1.050,-
C-47.2	Art. 3	€ 525,-	€ 1.050,-
C-47.3	Art. 4, onder a	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.4	Art. 4, onder b	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.5	Art. 4, onder c	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.6	Art. 4, onder d	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.7	Art. 4, onder e	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.8	Art. 4, onder f	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.9	Art. 4, onder g	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.10	Art. 4, onder h	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.11	Art. 4, onder i	€ 795,-	€ 1.590,-
C-47.12	Art. 4, onder j	€ 795,-	€ 1.590,-

---

3. Rubriek C-48 komt te luiden:

C-48 Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen

---

C-48.1	Art. 2	€ 795,-	€ 1.590,-
C-48.2	Art. 3	€ 795,-	€ 1.590,-
C-48.3	Art. 4	€ 795,-	€ 1.590,-
C-48.4	Art. 5, lid 1	€ 795,-	€ 1.590,-
C-48.5	Art. 5, lid 2	€ 795,-	€ 1.590,-
C-48.6	Art. 5, lid 3	€ 795,-	€ 1.590,-

---

## Artikel 9

Dit besluit treedt in werking een maand na de datum van uitgifte van het Staatsblad waarin het wordt geplaatst.

## Artikel 10

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 26 april 2017

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkema

De Minister van Economische Zaken,  
H.G.J. Kamp

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,  
M.J. van Rijn

Uitgegeven de *vierentwintigste* mei 2017

De Minister van Veiligheid en Justitie,  
S.A. Blok

## **NOTA VAN TOELICHTING**

### **I Algemeen**

#### **1. Aanleiding en doel**

Dit besluit strekt tot implementatie van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L 307) (hierna: richtlijn 2014/94/EU). De uiterste datum waarop de implementatie moet zijn gerealiseerd is 18 november 2016. In onderdeel III van deze toelichting is een transponeringstabel opgenomen waaruit blijkt of en hoe de afzonderlijke bepalingen van richtlijn 2014/94/EU zijn of worden geïmplementeerd.

Richtlijn 2014/94/EU heeft tot doel de energiezekerheid voor het transport te stimuleren en de milieu-impact van het gebruik van de huidige fossiele brandstoffen terug te dringen. De infrastructuur voor alternatieve brandstoffen wordt voor dit doel toegankelijker gemaakt. Eén van de redenen waarom alternatieve brandstoffen nog maar weinig worden gebruikt, is de onvoldoende dekking en spreiding van laad-, tank- en bunkerinfrastructuur voor alternatieve brandstoffen. Het betreft met name laadpunten voor elektrisch vervoer, tankpunten voor vloeibaar aardgas (hierna: LNG) en tankpunten voor gecompriëerd aardgas (hierna: CNG) en waterstof. Hoewel autogas (hierna: LPG) en biobrandstoffen ook tot de alternatieve brandstoffen behoren, is de Europese Commissie van mening dat hiervoor de bestaande infrastructuur al toereikend is.

Richtlijn 2014/94/EU verplicht lidstaten ervoor te zorgen dat een passende publieke laad-, tank- en bunkerinfrastructuur wordt aangelegd voor elektrisch vervoer, LNG, CNG en waterstof. Lidstaten stellen hiertoe een nationaal beleidskader op, waarin zij aangeven welke doelstellingen zij hanteren ten aanzien van de aantallen te realiseren laad-, tank- en bunkerpunten en welke maatregelen worden genomen om deze doelstellingen te bereiken. Uiterlijk op 18 november 2016 moet dit beleidskader aan de Europese Commissie worden verzonden. Daarnaast ziet richtlijn 2014/94/EU op een harmonisatie van technische standaarden voor de aanleg van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen om de interoperabiliteit en interconnectiviteit van de laad-, tank- en bunkerinfrastructuur in de Europese Unie (EU) te waarborgen.

Ten slotte stelt richtlijn 2014/94/EU eisen aan de informatievoorziening aan de consument. Het doel hiervan is om de consument goed te informeren over welke brandstof bij zijn voertuig hoort. Daarnaast is het de bedoeling dat de consument, in voorkomend geval, geïnformeerd wordt over de prijzen van alternatieve brandstoffen ten opzichte van de prijzen van conventionele brandstoffen en de locaties van publieke laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en tankinfrastructuur voor LPG, CNG, LNG en waterstof.

#### **2. Inleiding**

Dit besluit strekt tot implementatie van richtlijn 2014/94/EU voor zover de nationale regelgeving hierin niet al voorziet. Dit besluit regelt enkele onderwerpen zelfstandig en geeft een grondslag om de technische eisen uit richtlijn 2014/94/EU ten aanzien van de aanleg van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen bij ministeriële regeling te implementeren, evenals de informatievoorziening aan de consument. Het besluit is gestoeld op de Warenwet, de Wet implementatie EU-richtlijnen energie-

efficiëntie en de Wet milieubeheer. De eisen die zijn vastgelegd bij en krachtens het besluit zien op het bevorderen van doelmatig en veilig gebruik van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, een goede voorlichting hieromtrent, en het voorkomen van ongewenste effecten voor de gezondheid en veiligheid van mens of milieu.

Met artikel 3 van dit besluit wordt artikel 4, zevende lid, van richtlijn 2014/94/EU geïmplementeerd. Artikel 3 van dit besluit ziet op het gebruik maken van slimme metersystemen bij het opladen aan publiek toegankelijke oplaadpunten. Het gebruik hiervan helpt om het elektriciteitssysteem stabiel te maken door accu's aan het net op te laden op momenten van lage elektriciteitsvraag en met het oog op de betrouwbare en flexibele verwerking van gegevens. Op de lange termijn kan het daardoor ook mogelijk worden dat elektrische voertuigen energie van die accu's in het elektriciteitsnet terug laten vloeien in perioden van grote elektriciteitsvraag.

Met artikel 4 van dit besluit wordt artikel 4, negende lid van richtlijn 2014/94/EU geïmplementeerd. Alle publiek toegankelijke oplaadpunten moeten gebruikers van elektrische voertuigen ook een ad-hoc oplaadmogelijkheid bieden zonder dat een contract hoeft te worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant.

Artikel 5 van dit besluit voorziet in de implementatie van de technische specificaties die zijn opgenomen in bijlage II bij richtlijn 2014/94/EU. Een aantal van deze technische specificaties is nog niet nader uitgewerkt en daarom ook nog niet opgenomen in de ministeriële regeling die op artikel 5 van dit besluit is gebaseerd. Teneinde richtlijn 2014/94/EU af te stemmen op de marktontwikkeling en de technische vooruitgang, is in artikel 8 van de richtlijn aan de Europese Commissie de bevoegdheid overgedragen om overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie handelingen vast te stellen met betrekking tot deze technische specificaties voor tank- en oplaadpunten en de toepasselijke normen.

Met artikel 6 van dit besluit wordt artikel 7, eerste tot en met derde lid, van richtlijn 2014/94/EU geïmplementeerd. Op grond van artikel 6 van dit besluit kunnen bij ministeriële regeling nadere regels worden gesteld met betrekking tot informatie over brandstoffen die bij pompstations te koop zijn en over de compatibiliteit van voertuigen met de verschillende brandstoffen of oplaadpunten.

In artikel 2 van dit besluit is conform artikel 4 van de Warenwet een verbodsbepaling opgenomen.

De artikelen 7 en 8 van dit besluit zien ten slotte op de handhaafbaarheid van dit besluit.

### **3. Wijze van implementatie van richtlijn 2014/94/EU**

Richtlijn 2014/94/EU wordt deels geïmplementeerd door middel van het onderhavige besluit en deels door een nationaal beleidskader. Daarnaast behoeven enkele onderdelen van de richtlijn geen implementatie, omdat deze al in bestaande nationale regelgeving zijn opgenomen. Hieronder wordt toegelicht welke onderdelen van de richtlijn al volgen uit bestaande nationale regelgeving en op welke wijze richtlijn 2014/94/EU wordt geïmplementeerd door het nationaal beleidskader.

#### *3.1 Bestaande nationale regelgeving*

Artikel 4 van richtlijn 2014/94/EU geeft regels over de elektriciteitsvoorziening voor onder meer het autovervoer. In artikel 4, achtste lid, eerste volzin, van richtlijn 2014/94/EU is de keuzevrijheid van elektriciteitsleveranciers neergelegd bij het aanbieden van oplaaddiensten voor elektrisch vervoer. Artikel 86g van de Elektriciteitswet 1998 borgt reeds dat exploi-

tanten van publiek toegankelijke oplaadpunten elektriciteit kunnen kopen van alle elektriciteitsleveranciers uit de Unie. Op grond van de tweede volzin van het achtste lid van artikel 4 van richtlijn 2014/94/EU mogen exploitanten van oplaadpunten op contractuele basis oplaaddiensten voor elektrische voertuigen verlenen aan klanten in naam en voor rekening van andere dienstverleners. De nationale regelgeving staat hier niet aan in de weg. Het verlenen van oplaaddiensten vloeit ook voort uit de contractvrijheid op grond van het Burgerlijk Wetboek (artikel 3:40) en het beginsel van vrije mededinging tussen bedrijven die dezelfde producten aanbieden en daarover zelf prijs- en kwaliteitsafspraken kunnen maken met consumenten zolang dit de marktwerking niet verstoort.

Op basis van artikel 4, tiende lid, van richtlijn 2014/94/EU dienen de lidstaten ervoor te zorgen dat de prijzen die gerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet-discriminerend zijn. De prijs van een oplaaddienst is opgebouwd uit verschillende componenten. Ten eerste komen in aanmerking de kosten die de exploitant heeft betaald voor de elektriciteit die aan hem is geleverd. De kosten die de netbeheerder bij de exploitant in rekening brengt, worden gereguleerd door de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) op basis van het tariefstelsel zoals neergelegd in de Elektriciteitswet 1998 (zie artikel 41 e.v.). Ten tweede komen de kosten voor de oplaaddienst in aanmerking bij het bepalen van de prijs. De prijs die de exploitant berekent voor de oplaaddienst aan de afnemer van deze dienst dient tot stand te komen binnen de kaders van het mededingingsrecht. Het mededingingsrecht en de concurrentievorming scheppen redelijke, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparante en niet-discriminerende prijzen. De ACM houdt toezicht op de Mededingingswet en zal handhavend optreden indien daartoe aanleiding is. De werkzaamheden van de ACM hebben tot doel het bevorderen van en toezien op goed functionerende markten, ordelijke en transparante marktprocessen en een zorgvuldige behandeling van consumenten. Zij bewaakt, bevordert en beschermt daartoe een effectieve concurrentie en een gelijk speelveld op markten en neemt belemmeringen daarvoor weg (artikel 2, vijfde lid, van de Instellingswet Autoriteit Consument en Markt). Het is aan de ACM om als onafhankelijke toezichthouder te beoordelen of er aanleiding is om een onderzoek te starten naar een mogelijke overtreding van de Mededingingswet. Tevens geeft het consumentenrecht zoals neergelegd in de Wet op de consumentenbescherming voldoende waarborgen voor transparante prijzen (artikel 2.2 en bijlage, onderdeel a van deze wet). De combinatie van de mogelijkheid om op te treden tegen kartels en misbruik van economische machtsposities, waarbij redelijke prijsvorming wordt belemmerd, op grond van de Mededingingswet enerzijds en de generieke consumentenbescherming anderzijds, biedt voldoende waarborgen. Tevens draagt de concurrentie in de markt bij aan redelijke en non-discriminerende prijzen. Op de website [www.oplaadpalen.nl](http://www.oplaadpalen.nl) en [www.oplaadpunten.nl](http://www.oplaadpunten.nl) zijn de prijzen in kWh per oplaadpunt te vinden.

De verplichting voor lidstaten, zoals neergelegd in artikel 4, elfde lid, van richtlijn 2014/94/EU, om ervoor te zorgen dat distributienetbeheerders op een niet-discriminerende basis samenwerken met personen die publiek toegankelijke oplaadpunten installeren of exploiteren is geborgd door bepalingen in de Elektriciteitswet 1998. Een exploitant van een publiek toegankelijke oplaadpunt is een afnemer in de zin van de Elektriciteitswet 1998. De bepalingen in de Elektriciteitswet 1998 die zien op bescherming van de afnemer zijn daarmee ook van toepassing op de exploitant. In de Elektriciteitswet 1998 is ten algemene neergelegd dat netbeheerders niet discriminerend dienen te handelen. Op basis van artikel 23, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998 is de netbeheerder verplicht degene die daarom



verzoekt te voorzien van een aansluiting op het door hem beheerde net tegen een tarief dat in overeenstemming is met de tariefstructuur zoals neergelegd in de Elektriciteitswet 1998. De netbeheerder onthoudt zich van iedere vorm van discriminatie tussen degenen jegens wie de aansluitplicht geldt (artikel 23, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998). Op basis van artikel 26a van de Elektriciteitswet 1998 dient een netbeheerder voorwaarden voor het transport van elektriciteit te hanteren die redelijk, objectief en niet discriminerend zijn. Op basis van artikel 27, derde lid, van de Elektriciteitswet dienen de tarieven die de netbeheerder in rekening brengt objectief, transparant, niet discriminatoir te zijn en de kosten te weerspiegelen.

Op basis van artikel 4, twaalfde lid, van richtlijn 2014/94/EU dient het juridisch kader het lidstaten mogelijk te maken dat voor de elektriciteitsvoorziening voor een oplaadpunt een contract kan worden gesloten met andere leveranciers dan de entiteit die elektriciteit levert aan het huishouden of de ruimte waar de oplaadpunten zich bevinden. Onder de nationale wet- en regelgeving is dit al mogelijk. De Elektriciteitswet 1998 staat er niet aan in de weg dat een eigenaar van een tankstation en oplaadpunt voor de elektriciteitsvoorziening voor beide onderdelen met een andere leverancier een contract sluit. Er bestaat in dit kader geen verbodsbepaling. Ook is dit onderdeel van de contractvrijheid in het Burgerlijk Wetboek voor partijen om te bepalen met wie een overeenkomst wordt gesloten en wat de inhoud daarvan is. Het nationale juridisch kader maakt het dus mogelijk om met andere leveranciers dan de entiteit die elektriciteit levert aan het huishouden of de ruimte waar de oplaadpunten zich bevinden een contract te sluiten.

### *3.2 Nationaal beleidskader*

Artikel 1 van richtlijn 2014/94/EU schrijft voor dat de in de richtlijn geformuleerde minimumeisen voor het aanleggen van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waaronder oplaadpunten voor elektrische voertuigen en tankpunten voor aardgas (LNG en CNG) en waterstof, geïmplementeerd dienen te worden via de nationale beleidskaders van de lidstaten.

Richtlijn 2014/94/EU geeft hiermee zelf een implementatiemethode aan die een alternatief vormt voor het implementeren van een richtlijn door middel van het vaststellen van algemeen verbindende voorschriften. De lidstaten mogen daarbij zelf kiezen hoe zij de in richtlijn 2014/94/EU vastgestelde doelstellingen zullen omzetten. In overweging 13 bij de richtlijn wordt de lidstaten de keuze gelaten om de nationale beleidskaders te laten bestaan uit verschillende plannen, strategieën of andere planningsdocumenten die afzonderlijk of geïntegreerd worden ontwikkeld, of in een andere vorm en op het administratieve niveau dat door de lidstaten wordt bepaald.

Het Nederlands beleid is al geruime tijd gericht op het streven naar zo schoon mogelijke en efficiënte vervoer- en transportmodaliteiten. Er bestaat daarom al een nationaal beleidskader als bedoeld in artikel 1 van richtlijn 2014/94/EU. Dit beleid is onder meer vorm gegeven in het SER Energieakkoord<sup>1</sup>, de daarbij behorende SER Duurzame Brandstofvisie met Lef en de Rijksbrede Maritieme Strategie. Het nationaal beleidskader is niet anders dan al ingezet nationaal beleid en is bij implementatie vorm gegeven in overeenstemming met de eisen van richtlijn 2014/94/EU.

---

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2012/2013, 30 196, nr. 202

Het nationaal beleidskader (Beleidskader infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, Kamerstukken II 2016/17, 30 196, nr. 538) bevat de volgende, in artikel 3, eerste lid, van richtlijn 2014/94/EU genoemde, elementen:

- een beoordeling van de huidige stand en de toekomstige ontwikkeling van de markt ten aanzien van alternatieve brandstoffen voor de vervoerssector, ook gelet op het mogelijke gelijktijdige en gecombineerde gebruik ervan, en van de ontwikkeling van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, met aandacht voor grensoverschrijdende continuïteit, zo die relevant is;

- nationale streefcijfers en doelen overeenkomstig artikel 4, leden 1, 3 en 5, artikel 6, leden 1 t/m 4 en 6 t/m 8, en, waar van toepassing, artikel 5, lid 1, van richtlijn 2014/94/EU voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstof. Deze nationale streefcijfers en doelen worden vastgesteld en kunnen worden herzien op basis van een beoordeling van nationale, regionale of Uniebrede vraag, waarbij de minimumeisen betreffende infrastructuur in deze richtlijn moeten worden vervuld;

- maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de nationale streefcijfers en doelen in hun nationale beleidskader worden verwezenlijkt;

- maatregelen die de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in het openbaar vervoer kunnen stimuleren;

- aanwijzing van stedelijke en voorstedelijke agglomeraties, andere dichtbevolkte gebieden en van netwerken die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, moeten worden uitgerust met publiek toegankelijke oplaadpunten in overeenstemming met artikel 4, lid 1 van richtlijn 2014/94/EU;

- aanwijzing van stedelijke en voorstedelijke agglomeraties, andere dichtbevolkte gebieden en netwerken die, afhankelijk van wat de markt nodig heeft, worden uitgerust met tankpunten voor CNG, overeenkomstig artikel 6, lid 7 van richtlijn 2014/94/EU;

- beoordeling van de vraag of er in havens buiten het TEN-V-kernnetwerk LNG-tankpunten moeten komen;

- overweging of er op luchthavens elektriciteitsvoorziening moet komen voor stationair draaiende vliegtuigen.

Daarnaast wordt conform artikel 3, tweede tot en met vierde lid, van richtlijn 2014/94/EU, in het nationaal beleidskader rekening gehouden met de behoeften van de verschillende vervoersmodi in Nederland en wordt, waar passend, rekening gehouden met de belangen van regionale en lokale autoriteiten en van de betrokken belanghebbenden. Ook wordt waar nodig door middel van overleg of middels gezamenlijke beleidskaders getracht om te komen tot coherente en gecoördineerde maatregelen voor de verwezenlijking van de doelstellingen van richtlijn 2014/94/EU.

Ruim honderd partijen hebben in Nederland in de periode 2014–2015 de afspraken voor de sector mobiliteit en transport van het energieakkoord uitgewerkt. Het eerste jaar is een gezamenlijke lange termijnvisie op een duurzame brandstofmix transport opgesteld. Achtergrond hiervan is dat de sector een aantal ingrijpende veranderingen voor de boeg heeft om minder afhankelijk te worden van fossiele brandstoffen en het daarbij belangrijk is een gedeeld beeld te hebben over de mogelijkheden in de verschillende marktsegmenten. Dit heeft geresulteerd in de SER visie op de Duurzame Brandstofmix (Brandstofvisie). In de brandstofvisie wordt gekozen voor een adaptieve en gerichte meersporenstrategie voor de inzet van diverse soorten alternatieve brandstoffen voor de verschillende vervoersmodaliteiten. Dit betekent dat er rekening gehouden wordt met onzekerheden in de toekomst en met het feit dat de gestelde doelen in het energieakkoord niet met één oplossing behaald kunnen worden. Iedere vorm van mobiliteit kent zijn eigen ontwikkelpad met daaraan gekoppelde innovatieve en technologische doorbraken.

Bedrijven, maatschappelijke organisaties en overheden lopen soms tegen problemen aan als ze een duurzame stap willen maken. De Rijksoverheid kan helpen de knelpunten op te lossen door een «Green Deal» met ze aan te gaan. Green Deals zijn afspraken tussen de Rijksoverheid en andere partijen. Die andere partijen zijn bedrijven, maatschappelijke organisaties en andere overheden. De Green Deal helpt om duurzame plannen uit te voeren. Bijvoorbeeld voor energie, klimaat, water, grondstoffen, biodiversiteit, mobiliteit, biobased economy, bouw en voedsel.

In een bijlage bij het nationaal beleidskader is een lijst opgenomen met Green Deals op het gebied van mobiliteit.

Uit hoofdstuk 3 van het nationaal beleidskader blijkt hoe Nederland gevolg heeft gegeven aan het realiseren van elektriciteitsvoorzieningen voor stationair draaiende vliegtuigen op Luchthaven Schiphol. De realisatie hiervan vloeit voort uit het besluit van 18 september 2008 tot wijziging van het Luchthavenverkeersbesluit Schiphol (Stb. 2008, nr. 390).

Voorts wordt in hoofdstuk 3 van het nationaal beleidskader, gelet op artikel 4, eerste lid, van Richtlijn 2014/94/EU, verwezen naar de nieuwe Green Deal Elektrisch Vervoer 2016–2020 die op 14 mei 2016 is getekend. Partijen hebben ten aanzien van laadinfrastructuur de volgende doelen geformuleerd:

1. het verbeteren en verruimen van de laadinfrastructuur voor EV (verzamelterm voor alle voertuigen met een (hybride-)elektrische aandrijflijn en een stekkeraansluiting). Hierbij gaat het vooral om:
  - het realiseren van een sluitende businesscase – in samenspraak met het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) – voor de publiek toegankelijke laadinfrastructuur;
  - het optimaal benutten van de Green Deal Financiering publiek toegankelijke laadinfrastructuur en monitoren van de voortgang;
  - het formuleren van een gedragen visie over de toekomst van de slimme laadinfrastructuur door energieopslag via elektrische auto's in te zetten voor balans- en/of congestiemanagement van het net.
2. het verbeteren van de opslagcapaciteit van elektrische voertuigen in relatie tot de variabele inzet van duurzame energie en netstabiliteit. Opschaling van experimenten en onderzoek door middel van Living Lab Slim Laden.

In 2015 had in Nederland 7% (28.000 stuks) van alle nieuw verkochte auto's een stekker, waarvan 0,7% volledig elektrisch en 6,3% PHEV's (verzamelterm voor alle voertuigen met een hybride-elektrische aandrijflijn (met verbrandingsmotor) en een stekkeraansluiting). De Nederlandse overheid streeft samen met maatschappelijke partners en marktpartijen naar een groei van het aandeel elektrische voertuigen tot 50% van de nieuwverkopen in 2025. Van deze nieuwverkopen zal 30% volledig elektrisch zijn. Dit betekent dat in 2020 ten minste 10% van alle nieuwverkopen over een elektrische aandrijflijn moet beschikken. Afhankelijk van economische en technologische ontwikkelingen is dit een groei van bijna 100% naar circa 160.000 EV's in 2020. Na 2035 moeten alle nieuw verkochte personenauto's in staat zijn om CO<sub>2</sub>-emissievrij te rijden.

Het is aan de markt hierbij een passende mix (privaat, semipubliek, publiek en snelladen) van het aantal laadmogelijkheden te creëren. Om de markt bij deze ontwikkeling te ondersteunen, heeft Nederland een doelstelling geformuleerd. Met de Green Deal Laadinfrastructuur (juni 2015) draagt het Rijk bij aan de komst van circa 10.000 publieke laadpunten uiterlijk in 2018. Het publiek toegankelijke laadpunt is niet aan een (bepaalde) auto gekoppeld.

Private laadpunten worden niet gemonitord. Op basis van onderzoek in 2014 en een schatting op basis van de verkoop van het aantal elektrische voertuigen wordt het aantal private laadpunten in Nederland geschat op

61.125. Private laadpunten kunnen wel voor de MIA/VAMIL investeringsregelingen in aanmerking komen. Bovendien stimuleren lokale overheden ook vaak de aanleg.

Op grond van artikel 4, vijfde lid, van richtlijn 2014/94/EU dient in het nationale beleidskader de behoefte aan walstroomvoorziening voor zee- en binnenschepen in zee- en binnenhavens te worden beoordeeld. Genoemd artikel schrijft tevens voor dat deze walstroomvoorziening met voorrang wordt geïnstalleerd in de havens van het TEN-V-Netwerk, en in de andere havens vóór 31 december 2025, tenzij er geen vraag is en de kosten niet in verhouding staan tot de baten, inclusief de milieubaten.

In hoofdstuk 3 van het nationaal beleidskader is aangegeven dat generieke beleidsmaatregelen niet noodzakelijk zijn, gezien de al grote beschikbaarheid van walstroom voor de binnenvaart in havens waar daadwerkelijk behoefte aan walstroom bestaat.

De meeste zeehavens zoals Rotterdam, Amsterdam, Groningen Seaports, Zeeland Seaports, Moerdijk, IJmuiden en Harlingen bieden al jarenlang walstroom aan met laagspanning (<440V) voor binnenvaart, vissersschepen en bijvoorbeeld kleinere sleepboten.

De zeehavens van Rotterdam, Den Helder, Scheveningen en IJmuiden bieden walstroom aan met hoog vermogen voor de zeevaart. Het streven voor de zeevaart is om in 2025 in 10 havensteden walstroominstallaties te hebben met hoog vermogen. Voor de binnenvaart is het streven om in de 75 belangrijkste binnenhavens walstroom aan te leggen.

In hoofdstuk 4 van het nationaal beleidskader zijn, conform artikel 5, eerste lid, van richtlijn 2014/94/EU, de plannen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke waterstof-tankpunten beschikbaar zijn. Het doel is om de circulatie van voertuigen met een aandrijving op waterstof, met inbegrip van voertuigen met brandstofcellen, binnen bepaalde netwerken mogelijk te maken, in voorkomend geval ook met grensoverschrijdende verbindingen. Het streven is om in 2020 20 openbare waterstof-tankstations gerealiseerd te hebben.

Artikel 6, zevende en achtste lid, van richtlijn 2014/94/EU, schrijven voor dat er:

- uiterlijk op 31 december 2020 een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar zijn om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in stedelijke en voorstedelijke en andere dichtbevolkte gebieden en, in voorkomend geval, in door de lidstaten aangewezen netwerken, overeenkomstig artikel 3, lid 1, zesde streepje, van richtlijn 2014/94/EU; en

- uiterlijk op 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke CNG-tankpunten beschikbaar zijn, in elk geval langs het bestaande TEN-T-kernnetwerk, om het circuleren van motorvoertuigen op CNG mogelijk te maken in de hele Unie.

Uit hoofdstuk 5 van het nationaal beleidskader blijkt dat er begin 2016 in Nederland 145 pompstations waren die groengas en/of aardgas aanbieden. Daarmee is sprake van een landelijk dekkend netwerk voor deze alternatieve brandstof. Nederland formuleert daarom geen streefcijfer om aanvullende CNG-tankpunten te realiseren.

In hoofdstuk 6 van het nationaal beleidskader zijn, conform artikel 6, eerste, tweede en zesde lid, van richtlijn 2014/94/EG, de plannen opgenomen die ervoor moeten zorgen dat:

- uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal LNG-tankpunten in zeehavens beschikbaar is teneinde het circuleren van zee- of binnenschepen met LNG binnen het TEN-V-kernnetwerk mogelijk te maken;

- uiterlijk 31 december 2030 een passend aantal LNG-tankpunten in binnenhavens beschikbaar zijn teneinde het circuleren van zee- of

binnenschepen met LNG binnen het TEN-V-Netwerk mogelijk te maken;

- de lidstaten zien er via hun nationale beleidskaders op toe dat uiterlijk 31 december 2025 een passend aantal publiek toegankelijke LNG-tankpunten beschikbaar zijn, in elk geval langs het bestaande TEN-V-kernnetwerk, teneinde het circuleren van zware bedrijfsvoertuigen op LNG mogelijk te maken in de hele Unie waar daar vraag naar is, tenzij de kosten de baten, waaronder milieubaten, te boven gaan;
- een passend distributiesysteem beschikbaar is voor de levering van LNG voor de in artikel 6, eerste en tweede lid, van Richtlijn 2014/94/EU bedoelde tankpunten.

Voorts zijn in ditzelfde hoofdstuk van het nationaal beleidskader de zee- en binnenhavens aangewezen waar de LNG-tankpunten als bedoeld in artikel 6, eerste en tweede lid, van richtlijn 2014/94/EU toegankelijk zullen zijn, rekening houdend met de actuele behoeften op de markt, conform artikel 6, derde lid, van richtlijn 2014/94/EU.

### *Binnenvaart LNG*

In Amsterdam, Rotterdam en Moerdijk zijn mobiele bunkerpunten voor binnenvaartschepen aangewezen. Gemeenten in andere havens van Nederland kunnen mobiele bunkerpunten aanwijzen indien de markt-situatie daartoe aanleiding geeft. Eind 2015 is in Doesburg een vast multimodaal bunkerstation voor zowel trucks als binnenvaartschepen gerealiseerd. Daarnaast hebben ook andere marktpartijen aangegeven meer vaste bunkerstations te gaan bouwen en deze zijn al gepland.

	<b>2030, binnenvaart</b>
Streven: aantal mobiele bunkerpunten	6
Streven: aantal vaste bunkerpunten	7

Op basis van overwegingen van externe veiligheid, is vervoer over water de beste optie voor de distributie van LNG naar het binnenland. Het Rijk streeft daarom naar aan vaarwegen gesitueerde multimodale LNG bunkerpunten, ten einde de behoefte aan vervoer van LNG over wegen te beperken. Vanuit de bunkerpunten aan het water kan LNG voor wegvervoer worden gedistribueerd. Wanneer marktontwikkelingen dit toelaten, zal een gespecialiseerd netwerk van vaste bunkerpunten kunnen ontstaan.

### *Zeevaart*

Nederland streeft ernaar, op basis van de huidige marktontwikkelingen, langs het TEN-T kernnetwerk vóór 2025 bunkering met LNG-bunkerschepen mogelijk te maken middels 4 bunkerschepen. Dit betreft bunkerschepen ten behoeve van bunkering van LNG in Amsterdam, Rotterdam en Moerdijk, de Eemshaven, Harlingen en Den Helder. Voor LNG-zeeschepen is momenteel bunkering van LNG mogelijk in Amsterdam, Rotterdam en Moerdijk, wanneer gebruik gemaakt wordt van mobiele bunkerpunten.

Een marktpartij geeft aan een bunkerschip in 2017 gerealiseerd te hebben. In een scenario waarin voldoende schepen zullen overstappen op LNG, is de verwachting dat meer bunkerschepen gebouwd zullen worden, en deze de op land aanwezige mobiele bunkerpunten voor zeeschepen zullen vervangen.

	<b>2025, zeevaart</b>
Doel: aantal bunkerschepen	2

	2025, zeevaart
Streven: aantal bunkerschepen	4

### Zware bedrijfsvoertuigen

Vanuit het bedrijfsleven en de overheid is er een ambitie om (bio) LNG te introduceren in Nederland voor het wegverkeer en de scheepvaart (Green Deal Rijn en Wadden, Energierapport). Vloeibaar aardgas is onderdeel van de Brandstofvisie binnen het Energieakkoord en past ook goed in de visie op verduurzaming en diversificatie van energiebronnen. Het bedrijfsleven, specifiek de transportsector, ziet LNG als een duurzaam en potentieel economisch aantrekkelijk alternatief voor diesel. Nederland zit nu in de demonstratiefase. Door marktpartijen zijn al aanzienlijke investeringen gedaan in de infrastructuur, waardoor een goede basis is gelegd voor verdere ontwikkeling van de markt.

LNG-gebruik	(ultimo 2015)
Trucks	350
LNG-tankstations (in bedrijf)	19
LNG-tankstations (in planning)	9

### Alternatieve brandstoffen in het openbaar vervoer

Conform de vereisten in artikel 3 van Richtlijn 2014/94/EU besteedt Nederland in de hoofdstukken 3 tot en met 6 van het nationaal beleidskader aandacht aan het stimuleren van het gebruik van alternatieve brandstoffen in het openbaar vervoer.

Nederland telt zo'n 6300 bussen die worden ingezet in het stads- en streekvervoer. Het openbaar busvervoer heeft grote invloed op de lokale luchtkwaliteit. In 2012 is hiervoor de Green Deal Zero Emissie Busvervoer ondertekend met als doel om in 2025 het gehele openbaar busvervoer betaalbaar zero emissie te laten rijden, en de *Total Cost of Ownership* van een elektrisch aangedreven bus vergelijkbaar te laten zijn met die van een fossiel aangedreven voertuig. Om dit te bereiken zijn de volgende afspraken gemaakt of worden de volgende instrumenten ingezet:

- in de periode 2015–2025 zero emissie opnemen als eis voor de inzet van bussen;
- overheden krijgen hulp bij het vormgeven van openbaarbusvervoerconcessies en voeren pilots uit met verschillende soorten zero-emissiebussen. In Limburg en in Brabant worden er pilots uitgevoerd;
- het Ministerie van Infrastructuur en Milieu neemt belemmeringen in de concessiewetgeving weg;
- het benutten van kansen rond innovaties in schone voertuigen, voor het verder versterken van de concurrentiepositie van de Nederlandse maakindustrie op het gebied van elektrische voertuigtechnieken en materiaalgebruik;
- het evalueren van bestaande initiatieven op het gebied van elektrisch aangedreven busvervoer;
- onderzoek naar *Total Cost of Ownership*.

Met de Green Deal Zero Emissie Busvervoer zijn instrumenten aanwezig om te komen tot zero emissie busvervoer in 2025. Op 15 april 2016 is als vervolg op deze Green Deal het Bestuursakkoord Zero Emissie Bussen getekend. Hierin spreken de rijksoverheid, de provincies, de metropoolregio Rotterdam-Den Haag, de Stadsregio Amsterdam, de vervoerders en

de busfabrikanten af dat vanaf 2025 alle nieuwe busconcessies in het openbaar vervoer zero-emissie zullen zijn.

#### **4. Uitvoering en handhaving**

Gelet op de verschillende grondslagen van het besluit, zijn er verschillende instanties bevoegd om toezicht te houden op de uitvoering van het besluit en om waar nodig handhavend op te treden.

Ingevolge artikel 5, eerste lid, van de Elektriciteitswet 1998 is de Autoriteit Consument en Markt (hierna: ACM) belast met het toezicht op de naleving van artikel 3 van dit besluit. De ambtenaren van de ACM zijn belast met het toezicht op de meetinrichting en meetgegevens voor elektriciteit zoals omschreven in paragraaf 4a van de Elektriciteitswet 1998. Een publiek toegankelijk oplaadpunt als bedoeld in artikel 3 van dit besluit, betreft een kleinverbruikersaansluiting als bedoeld in de Elektriciteitswet 1998.

De Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (hierna: NVWA) zal toezicht houden op de naleving van artikel 4 en de onderdelen a, b en c van artikel 5. Artikel 4 van dit besluit is gebaseerd op artikel 10 van de Wet implementatie EU-richtlijnen energie-efficiëntie. Ingevolge artikel 31 van deze wet is de NVWA aangewezen voor toezicht op dit artikel bij Besluit aanwijzing toezichthouders Wet implementatie EU-richtlijnen energie efficiëntie (Stcrt. 2002, 127).

Artikel 5, onderdelen a, b en c van het besluit zijn gebaseerd op artikel 3 van de Warenwet. In deze onderdelen worden technische eisen gesteld aan een product met het oog op veiligheid, interoperabiliteit en doelmatigheid. Ingevolge artikel 25, eerste lid, onderdeel b, van de Warenwet zal het toezicht op de naleving van genoemde onderdelen van artikel 5 van dit besluit daarom bij de NVWA worden neergelegd.

De onderdelen d tot en met j van artikel 5 zijn gebaseerd op zowel artikel 3 van de Warenwet als artikel 9.2.2.1 van de Wet milieubeheer, omdat deze onderdelen zowel zien op het bevorderen van doelmatig en veilig gebruik van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen als op het voorkomen van ongewenste effecten voor de gezondheid van mens of milieu. Omdat er hierdoor twee verschillende bestuursorganen tegelijkertijd bevoegd zijn om toe te zien op de naleving van deze onderdelen, zijn er afspraken gemaakt welke instantie op welk onderdeel toeziet. Deze afspraken zijn neergelegd in een handhavingsprotocol, waarin de betrokken partners zich verbinden tot gezamenlijke, toereikende afspraken in de organisatie van de handhaving.

In de praktijk zal het bevoegd gezag, bedoeld in artikel 1.1, eerste lid, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning) toezien op de naleving van de onderdelen d, f, g, voor zover het vaste tankpunten (tankstations voor binnen- en zeeschepen) betreft, en h tot en met j. Dit wordt uitgevoerd door de Regionale uitvoeringsdiensten (RUD) die als samenwerkingsverband tussen provincies, gemeenten en waterschappen toezicht houden op regels met betrekking tot milieu, ruimtelijke ordening, bouwen, natuur en water. Voor het bouwen van tankinfrastructuur voor brandstoffen is een omgevingsvergunning vereist van het daartoe bevoegde gezag. Het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning heeft al toezichtstaken om de naleving van de vergunning te controleren. Daarom wordt het toezicht op de naleving van de technische specificaties in richtlijn 2014/94/EU die betrekking hebben op de tankinfrastructuur op land voor CNG, LNG en waterstof eveneens belegd bij het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning.

De bevoegdheid tot bestuursrechtelijke handhaving van bovengenoemde onderdelen van artikel 5 door het bevoegd gezag omgevingsvergunning is geregeld in artikel 7 van dit besluit. Dit artikel is gebaseerd op artikel 18.2b, derde lid, van de Wet milieubeheer, dat de mogelijkheid biedt om bij een algemene maatregel van bestuur als bedoeld in artikel 9.2.2.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer te bepalen dat gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders zorg dragen voor de bestuursrechtelijke handhaving van bij of krachtens die algemene maatregel gestelde regels.

Voor zover de bestuursrechtelijke handhaving van de onderdelen van artikel 5 niet is belegd bij het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning, ligt deze bevoegdheid op grond van artikel 18.2b, eerste lid, van de Wet milieubeheer bij de Minister van Infrastructuur en Milieu. De Inspectie voor de Leefomgeving en het Transport (hierna: ILT) zal deze bevoegdheid uitoefenen met betrekking tot de onderdelen e en g, voor zover het mobiele tankpunten voor binnen- en zeeschepen betreft. Hierbij wordt aangesloten bij de praktijk waarbij de kwaliteit van brandstoffen al door de ILT wordt gecontroleerd (onderdeel e) en de ILT ook al bevoegd is in het kader van de veiligheid om en rond de havens (onderdeel g ziet op bunkerschepen, drijvende tankinstallaties of tankwagens aan de walkant als mobiele tankpunten).

Artikel 6 van het besluit is gebaseerd op artikel 3 van de Warenwet. Ingevolge artikel 25, eerste lid, onderdeel b, van de Warenwet zal het toezicht op de naleving van artikel 5 bij de NVWA worden neergelegd, omdat de NVWA mede toezicht houdt op een goede voorlichting over producten met het oog op een veilig en betrouwbaar gebruik daarvan.

## **5. Uitvoering- en handhavingstoets**

Het besluit is afgestemd met de Inspectie voor de ILT, ACM, NVWA en RUD's.

De ILT heeft op 29 juli 2016 een toets op handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid vastgesteld. De ILT heeft met betrekking tot artikel 2.3 in richtlijnbijslage II over de zuiverheid van waterstof opgemerkt dat ISO-normen die niet vrij verkrijgbaar (zouden) zijn niet kunnen worden gehandhaafd. Daarop is geantwoord dat een verwijzing naar een NEN-norm een algemeen verbindend voorschrift oplevert en jegens burgers en bedrijven kan worden gehandhaafd door daartoe aangewezen toezichthouders (HR 22 juni 2012: BW0393/Knooble). Deze normen zijn vrij verkrijgbaar. Met de ILT worden overigens afspraken gemaakt over de capaciteit waarmee een toenemend aantal tankpunten kan worden gecontroleerd op de zuiverheid van de waterstof.

De uitvoerings- en handhavingstoets van de NVWA en ACM zijn ontvangen. Zij achten het besluit uitvoerbaar.

De RUD's achten dit besluit uitvoerbaar en handhaafbaar.

## **6. Gevolgen**

Dit besluit bevat geen informatie-, registratie- of onderzoeksverplichtingen jegens de overheid en brengt geen administratieve lasten met zich mee.



## *Nalevingskosten*

Houders en exploitanten moeten hun oplaad- en tankpunten laten voldoen aan de eisen van de artikelen 3 en 5 met betrekking tot een meetinrichting respectievelijk technische- en gebruikseigenschappen. Naar verwachting zal het toepassen van de Europese technische standaarden nauwelijks extra kosten met zich meebrengen. Deze standaarden zijn door de industrie zelf ontworpen. Op dit moment worden de tankstations voor alternatieve tankinfrastructuur al gebouwd conform de laatste technische standaarden omdat dit de veiligheid en interoperabiliteit bevordert. Het wettelijk verplicht stellen van de door de industrie zelf ontworpen standaard zal daarom naar verwachting niet leiden tot meerkosten.

Beperkte nalevingskosten zijn gemoeid met het voorzien in informatie door bedrijven aan gebruikers van motorvoertuigen en oplaad- en tankpunten als bedoeld in artikel 6. Het informeren van de consument over welke brandstof geschikt is voor zijn voertuig zal via een label (een eigen symbool voor iedere brandstofsoort) plaatsvinden die zowel op de brandstofpompen, de tankdoppen, de instructieboekjes en bij de dealers gebruikt moeten worden. Naar verwachting zal alleen het plaatsen van etiketten op de pompen leiden tot eenmalige extra kosten voor de pomphouders. Deze zullen maximaal € 30,00 per pomp bedragen (dit is het maximale bedrag voor het maken van een sticker). Naar verwachting zal het verwijzen naar een brandstoflabel in de onderhoudsboekjes en op de tankdop geen extra kosten met zich meebrengen. Autofabrikanten geven nu ook op deze plekken informatie over welke brandstof gebruikt mag worden. Ook bij de voertuigdealers wordt nu al bij voertuigen aangegeven welke brandstof hiervoor geschikt is. Het enige dat wijzigt is dat er bij deze informatie een brandstoflabel voor de alternatieve brandstof gebruikt zal worden.

## **II Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

In richtlijn 2014/94/EU wordt het begrip motorvoertuig, onderdeel van de definitie van elektrisch voertuig, zelf niet nader gedefinieerd. Wel wordt in noot 1 bij overweging 23 van richtlijn 2014/94/EU verwezen naar Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Het begrip motorvoertuig wordt hierin gedefinieerd als een gemotoriseerd voertuig dat zich op eigen kracht voortbeweegt, ten minste vier wielen heeft, compleet, voltooid of incompleet is en een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h kan bereiken. In Nederland sluit de definitie van motorvoertuigen als bedoeld in artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 hier goed bij aan: «alle gemotoriseerde voertuigen, behalve bromfietsen, fietsen met trapondersteuning en gehandicaptenvoertuigen, bestemd om anders dan langs rails te worden voortbewogen».

De begrippen «oplaadpunt voor normaal vermogen» en «oplaadpunt voor hoog vermogen» uit richtlijn 2014/94/EU komen niet in dit besluit voor, maar zijn opgenomen in de op dit besluit gebaseerde ministeriële regeling.

Publiek toegankelijk oplaad- of tankpunt is overeenkomstig artikel 2 van richtlijn 2014/94/EU gedefinieerd als een oplaad- of tankpunt dat op niet-discriminerende basis toegang verleent aan gebruikers. Toegang op

niet-discriminerende basis kan verschillende vormen van authenticatie, gebruik en betaling inhouden.

Een oplaad of tankpunt verleent toegang op discriminerende basis wanneer enkel een specifiek omschreven en niet op algemene kenmerken gebaseerde doelgroep kan opladen of tanken en het punt specifiek voor deze doelgroep bestemd is. Te denken valt aan oplaadpunten die zijn bestemd voor de eigen voertuigen van een bedrijf, zoals bij oplaadpunten voor taxichauffeurs het geval is. Een ander voorbeeld is een oplaadpunt waar enkel gebruikers met een bepaald type voertuig dat voldoet aan specifieke technische eisen en is voorzien van bepaalde technische hulpmiddelen kunnen opladen en dat ook enkel bestemd is voor die doelgroep.

## **Artikel 2**

Artikel 2 van dit besluit verbiedt om de daarin genoemde waren in de handel te brengen of op de markt aan te bieden, indien niet wordt voldaan aan bij of krachtens dit besluit geldende voorschriften.

Voor een nadere toelichting op die voorschriften wordt verwezen naar de toelichting bij de artikelen 3 tot en met 6. Voor zover het de technische specificaties van bijlage 2 van Richtlijn 2014/94 EU en de gebruikersinformatie van artikel 7 van Richtlijn 2014/94/EU betreft, zullen deze voorschriften worden opgenomen in een ministeriële regeling. Zie hiervoor de toelichting bij de artikelen 5 en 6.

Dit artikel is gebaseerd op artikel 4, eerste lid, van de Warenwet.

## **Artikel 3**

Artikel 3 strekt tot implementatie van artikel 4, zevende lid, van Richtlijn 2014/94/EU. Hierin staat dat bij het opladen aan publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen gebruik wordt gemaakt van slimme metersystemen voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is. Dit wordt tot uitdrukking gebracht in het eerste lid van artikel 3 door aan te geven dat de meetinrichting een slimme meetinrichting betreft voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is. Deze meetinrichting moet zodanig beveiligd zijn dat het passende bescherming biedt van het dataverkeer en de privacy van eindafnemers. Er wordt voor de eisen aan de geschiktheid van de meetinrichting vervolgens aangesloten bij de definitie van slimme metersystemen in artikel 2, achtentwintigste lid, van Richtlijn 2012/27/EU, welk artikellid vervolgens verwijst naar de eisen die in artikel 9, tweede lid, van voornoemde richtlijn worden gesteld aan een zogeheten slimme meter. Een slimme meter maakt de laadinfrastructuur toekomstbestendig. De relevante eisen voor slimme meters, zoals opgenomen in artikel 9, tweede lid onder a, b, c en d, van Richtlijn 2012/27/EU zijn overgenomen voor laadpalen. Het vereiste dat afnemers bij de installatie van slimme meters het nodige advies en de nodige informatie krijgen, in het bijzonder over het volledig potentieel van die meters wat meterstandbeheer en controle van het energieverbruik betreft, is niet opgenomen in dit besluit omdat het al rechtstreeks volgt uit artikel 26ae, veertiende lid, van de Elektriciteitswet 1998. Gelet op de huidige praktijk, mag verondersteld worden dat in het algemeen een slimme meter op de laadpaal technisch haalbaar en financieel redelijk is.

## **Artikel 4**

Voor het gemak van de consument en het vergroten van de aantrekkelijkheid van elektrisch rijden moet het mogelijk zijn dat een consument zijn elektrische voertuig kan opladen zonder dat hij hiervoor een abonnement heeft afgesloten bij de elektriciteitsleverancier of de exploitant van de

laadpaal. Met andere woorden, er moet aan publieke laadpalen ook per laadbeurt afgerekend kunnen worden. Het is in Nederland staande praktijk dat er bij elke publieke laadpaal een betaalfaciliteit aanwezig is waarmee ad-hoc kan worden afgerekend. Dit kan bijvoorbeeld met een laadpas. Het vereiste van interoperabiliteit is één van de uitgangspunten in het beleid voor de uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

## **Artikel 5**

In richtlijn 2014/94/EU worden technische standaarden verplicht gesteld voor oplaadpunten voor elektrisch vervoer, waterstoftankpunten en aardgastankpunten. Deels zijn er al specifieke technische standaarden voorgeschreven in bijlage II van richtlijn 2014/94/EU. Voor waterstoftankpunten wordt bijvoorbeeld ISO/TS 20100 voorgeschreven en voor laadpalen voor motorvoertuigen met normaal vermogen EN62196-2. Een aantal van deze standaarden, zoals LNG-bunkering voor schepen of LNG tankpunten voor voertuigen, zijn echter nog in ontwikkeling. De Europese Normalisatie Organisaties CEN en CENELEC hebben van de Europese Commissie een mandaat gekregen om deze standaarden te ontwikkelen. Wanneer nieuwe standaarden beschikbaar komen, zullen deze bij ministeriële regeling worden voorgeschreven. Daarnaast houdt richtlijn 2014/94/EU er rekening mee dat de al bestaande standaarden kunnen worden geactualiseerd of herzien. Dit artikel biedt de grondslag om deze technische standaarden bij ministeriële regeling voor te schrijven.

## **Artikel 6**

Artikel 7 van richtlijn 2014/94/EU stelt eisen aan een adequate informatievoorziening aan de consument over het gebruik van de juiste brandstof voor zijn voertuig en over de prijs die hij hiervoor betaalt. Dit artikel biedt de grondslag om bij ministeriële regeling deze informatievereisten voor te schrijven ten aanzien van na 18 november 2016 op de markt gebrachte motorvoertuigen. Het gaat hier om informatievereisten voor individuele brandstoffen. Voertuigfabrikanten dienen in hun onderhoudsboekjes en op de tankdop de consument te informeren over de geschikte brandstof voor zijn voertuig. Houders van tank- of oplaadpunten zijn eveneens verplicht om de consument hierover te informeren op de pompen en de vulpistolen. Ten slotte worden ook de dealers van motorvoertuigen verplicht deze informatie te verstrekken. Voor deze informatievoorziening werkt het Europees Normalisatie Instituut, in mandaat van de Europese Commissie, op dit moment aan etikettering. Deze is nog niet beschikbaar.

De in artikel 6 bedoelde informatie betreft mede een door houders van tank- of oplaadpunten aangeboden overzicht met een onderlinge vergelijking van de prijzen van conventionele en alternatieve brandstoffen ter implementatie van artikel 7, derde lid, van de richtlijn.

## **Artikel 7**

In artikel 7 is geregeld dat gedeputeerde staten of burgemeester en wethouders, het bevoegd gezag voor de omgevingsvergunning, bevoegd zijn tot bestuursrechtelijke handhaving van de in dat artikel genoemde onderdelen van artikel 4. Dit is een uitzondering op de hoofdregel dat, voor zover dit besluit is gebaseerd op artikel 9.2.2.1, eerste lid, van de Wet milieubeheer, Onze Minister van Infrastructuur en Milieu hiertoe bevoegd is. Deze uitzondering is gebaseerd op artikel 18.2b, derde lid, van de Wet milieubeheer. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar paragraaf 3 van het algemene deel van deze toelichting.

## Artikel 8

Artikel 8 zorgt ervoor dat overtreding van de artikelen 3, 4, en 5 van dit besluit en van de artikelen 2, 3, 4 en 5 van de op dit besluit gebaseerde Regeling technische en informatieve eisen aan de infrastructuur van alternatieve brandstoffen kan worden bestraft met een bestuurlijke boete, voor zover deze artikelen zijn gebaseerd op de artikelen 3 en 4 van de Warenwet.

Voor de hoogte van de boetebedragen is aangesloten bij de boetebedragen die bij overtreding van de Warenwet en de diverse Warenwetbesluiten en -regelingen gebruikelijk zijn. Overtredingen van de artikelen 3 en 4 wordt beboet met een bedrag van € 525,- voor kleine bedrijven (50 of minder werknemers) en een boete van € 1.050,- voor zogenaamde grote bedrijven (meer dan 50 werknemers). Waar overtredingen een duidelijk grotere gevaarstelling kunnen opleveren, zoals de overtreding van de artikelen 5 en 6 (niet voldoen aan technische specificaties of informatieverplichtingen), is een boete van € 795,- respectievelijk € 1.590,- vastgesteld.

### III Transponeringstabel

Richtlijn 2014/94/EU	<b>Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft</b>	Omschrijving beleidsruimte	<b>Toelichting van keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte</b>
<b>Artikel 1</b>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<b>Artikel 2</b>	Artikel 1 van dit besluit en artikel 1 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<b>Artikel 3</b> <i>Eerste tot en met vierde lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Geen	N.v.t.
<i>Vijfde tot en met het negende lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<b>Artikel 4</b> <i>Eerste lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Geen	N.v.t.
<i>Tweede lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Derde lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Geen	N.v.t.
<i>Vierde lid en bijlage II, onder 1.1 en 1.2</i>	Artikel 5, onderdeel a, van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Er is beleidsvrijheid: «ten minste» voldoen technische eisen bijlage punt 1.1. en 1.2.	Er worden geen aanvullende eisen gesteld bij ministeriële regeling
<i>Vijfde lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Geen	N.v.t.

Richtlijn 2014/94/EU	<b>Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft</b>	Omschrijving beleidsruimte	<b>Toelichting van keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte</b>
<i>Zesde lid en bijlage II, onder 1.7</i>	Artikel 5, onderdeel c, van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Zevende lid</i>	Artikel 3 van dit besluit, waarin ook de eisen aan een slimme meter van artikel 9, tweede lid onder a, b, c en d van Richtlijn 2012/27/EU zijn opgenomen. Het vereiste van artikel 9, tweede lid, onder e, volgt al uit artikel 26ae, veertiende lid, van de Elektriciteitswet 1998 en is daarom niet opgenomen in artikel 3.	Geen	N.v.t.
<i>Achtste lid</i>	Reeds geïmplementeerd in artikel 86g, tweede lid, van de Elektriciteitswet 1998 en de contractvrijheid op basis van artikel 3:40 Burgerlijk Wetboek	Geen	N.v.t.
<i>Negende lid</i>	Artikel 4 van dit besluit	Geen	N.v.t.
<i>Tiende lid</i>	Reeds geïmplementeerd (artikel 41 e.v. van de Elektriciteitswet 1998 en de Mededingingswet)	Geen	N.v.t.
<i>Elfde lid</i>	Reeds geïmplementeerd in de artikelen 23, eerste en tweede lid, 26a en 27, derde lid, van de Elektriciteitswet 1998	Geen	N.v.t.
<i>Twaalfde lid</i>	Reeds geïmplementeerd: het juridische kader zoals neergelegd in de Elektriciteitswet 1998 vormt geen belemmering	Geen	N.v.t.
<i>Dertiende lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Veertiende lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<b>Artikel 5</b>			
<i>Eerste lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Beleidsvrijheid is dat de lidstaten de keuze hebben om waterstoftankpunten op te nemen in hun nationale beleidskader	Zie paragraaf 3.2 van het algemeen deel van de toelichting
<i>Tweede lid</i>	Artikel 5, onderdeel d, van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Derde lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	Geen	N.v.t.
<b>Artikel 6</b>			

Richtlijn 2014/94/EU	<b>Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft</b>	Omschrijving beleidsruimte	<b>Toelichting van keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte</b>
<i>Eerste lid tot en met het vierde lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Geen	N.v.t.
<i>Vijfde lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	Geen	N.v.t.
<i>Zesde lid tot en met het achtste lid</i>	Wordt geïmplementeerd door middel van het opstellen van een nationaal beleidskader	Beleidsvrijheid zit in de mogelijkheid om (bij wijze van uitzondering) via een groep aan de eis van lid 6 te voldoen	Zie paragraaf 3.2 van het algemeen deel van de toelichting
<i>Negende lid</i>	Artikel 5, onderdeel j, van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Tiende tot en met twaalfde lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<b>Artikel 7</b> <i>Eerste lid en tweede lid en bijlage II, onder 2</i>	Artikel 6 van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Derde lid, eerste alinea</i>	Artikel 6 van dit besluit en de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Derde lid, tweede alinea</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Vierde lid tot en met het zesde lid</i>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Zevende lid</i>	Verplichting tot feitelijk handelen en behoeft daarom geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<b>Artikel 8 tot en met 13,</b> <b>Bijlage I (verslag)</b> <b>Bijlage II (technische specificaties)</b>	Behoeft uit de aard van deze bepaling geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Onderdeel 1.1</i>	Artikel 2 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Onderdeel 1.2</i>	Artikel 3 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Onderdeel 1.3 t/m 1.6 en 1.8</i>	Behoeft geen nadere implementatie	Geen	N.v.t.
<i>Onderdeel 1.7</i>	Artikel 4 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.

Richtlijn 2014/94/EU	<b>Bepaling in implementatieregeling of in bestaande regelgeving; toelichting indien niet geïmplementeerd of uit zijn aard geen implementatie behoeft</b>	Omschrijving beleidsruimte	<b>Toelichting van keuze(n) bij de invulling van beleidsruimte</b>
<i>Onderdeel 2</i>	Artikel 5 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	Geen	N.v.t.
<i>Onderdeel 3.1 en 3.2</i>	Behoeft geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.
<i>Onderdeel 3.3</i>	Artikel 6 van de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen	N.v.t.	N.v.t.
<i>Onderdeel 3.4</i>	Behoeft geen implementatie	N.v.t.	N.v.t.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
S.A.M. Dijkma