



Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt
Publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap
Graaf de Ferrarisgebouw | Koning Albert II-laan 20 bus 19 | B-1000 Brussel
Gratis telefoon 1700 | Fax +32 2 553 13 50
Email: info@vreg.be
Web: www.vreg.be

Advies van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt

van 22 december 2015

met betrekking tot het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de activiteiten en openbardienstverplichtingen van de distributienetbeheerders ter stimulering van de infrastructuur ten behoeve van elektrische voertuigen

ADV-2015-10

Inleiding

Voorliggend advies wordt uitgebracht door de VREG naar aanleiding van de ontvangst van de adviesaanvraag van de Vlaamse minister, bevoegd voor het energiebeleid, van 2 december 2015. Het handelt over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de activiteiten en openbardienstverplichtingen van de distributienetbeheerders ter stimulering van de infrastructuur ten behoeve van elektrische voertuigen (hierna "het ontwerp tot besluit").

Het advies wordt onderverdeeld in twee delen. Het eerste deel omvat een algemene bespreking van opmerkingen bij het Voorontwerp van besluit en de nota aan de Vlaamse regering. Het tweede deel betreft artikelsgewijze opmerkingen.

Bespreking

Definities

Het ontwerp van besluit legt eerst enkele definities vast over oplaadpunten. Er worden 4 definities ingevoerd, die uit de Richtlijn zouden zijn overgenomen.

Echter, het overnemen gebeurde niet woordelijk, wat tot inconsequenties leidt. Zo worden de begrippen laadpunt en oplaadpunt in de definities dooreen gebruikt. Ook doorheen het besluit komen beide termen voor, en lijkt het er soms op dat deze begrippen een andere betekenis hebben (zie onder meer artikel 6.4.5).

De definities van de richtlijn hebben het echter enkel over oplaadpunten, waarbij de algemene definitie "oplaadpunt" verder opgesplitst wordt in "oplaadpunt voor normaal vermogen", en "oplaadpunt voor hoog vermogen". Door de term "oplaadpunt" (= Europese term) in het Besluit anders te benoemen, namelijk als "laadpunt voor een elektrisch voertuig", wordt de link met de sub-definities die handelen over het vermogen, doorbroken. Niet alleen door het verlaten van het begrip "oplaadpunt" maar ook, en niet in het minst, door de specificatie "voor een elektrisch voertuig". Dit maakt immers dat de link met de term "publiek toegankelijk oplaadpunt" hiermee ook verloren gaat, omdat in die definitie de term "oplaadpunt" voorkomt, die op zich nergens gedefinieerd is.

Het komt verder vreemd over dat in de definitie van "publiek toegankelijk oplaadpunt" plots de term "alternatieve brandstof" gebruikt wordt en er geen sprake is van laadpunten voor elektrische voertuigen. Dit terwijl de definitie uit de Richtlijn duidelijk maakt dat men met de term "publiek toegankelijk oplaad- of tankpunt" zowel de oplaadpunten (= aansluiting voor opladen of batterijvervanging van elektrisch voertuig)) als tankpunten voor alternatieve brandstof beoogt.

De betekenis van de term "publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen op normaal of hoog vermogen" als gebruikt in art. 6.4.2 is helemaal onbegrijpelijk, gezien de definitie van publiek toegankelijk oplaadpunt geen link vertoont met elektrische voertuigen maar het enkel heeft over "alternatieve brandstof". (tevens op te letten met het gebruik van "op normaal of hoog vermogen" gezien de definities "voor" als voorzetsel gebruiken).

Het verlaten van de exacte termen zoals verwoord in de Richtlijn is te vermijden met het oog op een correcte omzetting, om mogelijke verwarring zoals hiervoor uiteengezet tegen te gaan, en teneinde tot een juridisch sluitend geheel te komen.

In de nota aan de Vlaamse regering is trouwens sprake van "laadpalen". We veronderstellen dat hiermee verwezen wordt naar oplaadpunten. Als daarmee nog wat anders bedoeld wordt dan (op)laadpunten, dan wordt dit best gekaderd.

Invoering openbaredienstverplichting

Het ontwerp van besluit voert twee openbaredienstverplichtingen in voor de netbeheerders op het vlak van de uitbouw van de infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen. De eerste bestaat uit een jaarlijkse aanbesteding (art.6.4.2.), terwijl de tweede voorziet in een aanbesteding na een ingediende aanvraag (art.6.4.3.).

Het jaarlijks aantal te installeren oplaadpunten wordt in art.6.4.2. vastgelegd aan de hand van het aantal aangesloten aansluitingspunten elektriciteit in een bepaald netgebied in 2015. Gezien dit aantal mogelijk evolueert doorheen een kalenderjaar, dient een specifieke datum vastgelegd te worden.

Daarbij wordt ten eerste gesteld dat de minister nadere regels zal bepalen "*voor de vereiste interoperabiliteit, de vereiste technische specificiteiten van de laadpunten en de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn*" (art. 6.4.2., lid 3 en art.6.4.3.§2). Het is echter noodzakelijk deze regels vast te leggen vóór de openbaredienstverplichting in werking treedt. Het quotum kan immers enkel vervuld worden wanneer vastligt hoe de aanbesteding moet worden georganiseerd. Het is immers belangrijk deze keuzes doordacht te maken, om later onbruikbare of incompatibele infrastructuur te vermijden.

Het valt te verwachten dat de oplaadpunten minstens moeten voldoen aan de bepalingen in bijlage II, 1.1. en 1.2. uit richtlijn 2014/94/EU zoals verplicht voor oplaadpunten die in gebruik genomen worden of vernieuwd worden vanaf 18 november 2017 door artikel 4 lid 4 van dezelfde richtlijn.

Bij de openingsoverwegingen van de richtlijn wordt verder in de context van de technische specificaties op verschillende manieren gewezen op het belang van de internationale samenwerking bij het ontwerpen van infrastructuur. Concreet zegt lid (10) "*Waar nodig, moeten de lidstaten op regionaal en macroregionaal niveau met naburige lidstaten samenwerken via overleg of gezamenlijke beleidskaders, met name als de continuïteit van de infrastructuur voor alternatieve brandstoffen over nationale grenzen heen moet worden gegarandeerd of als de bouw van nieuwe infrastructuur in de nabijheid van nationale grenzen vereist is; het gaat onder meer om verschillende mogelijkheden voor niet-discriminerende toegang tot oplaad- of tankpunten.*" Het is daarom aangewezen het uitwerken van de regels in nauw overleg met de andere regio's te overleggen en zich zo veel mogelijk trachten aan te sluiten bij reeds gemaakte keuzes in het buitenland.

In artikel 4 van de richtlijn 2014/94/EU tracht men te verzekeren dat energieleveranciers die als exploitant van een (publiek toegankelijk) oplaadpunt optreden, hun klanten niet bevoordelen.

Lid 9 stelt "*Alle publiek toegankelijke oplaadpunten moeten gebruikers van elektrische voertuigen ook een ad-hoc oplaadmogelijkheid bieden zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant.*" Lid 12 voegt toe 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.*" Ook dit wordt nergens specifiek in het ontwerp van besluit opgenomen.

Bij de definitie in het ontwerp van besluit van een publiek toegankelijk oplaadpunt is niet-discriminerende toegang vastgelegd. Het is echter niet geheel duidelijk wat deze minimum moet inhouden. De niet-discriminerende toegang kan immers volgens de definitie "*...verschillende vormen van authenticatie, gebruik en betaling inhouden*". Net als de technische specificiteiten dienen de minimaal te voorziene betalingsmiddelen vóór de inwerkingtreding van de openbaredienstverplichting vastgelegd te worden. Om werkelijk niet-discriminerende toegang te garanderen zou aan artikel 6.4.2.

en 6.4.3. toegevoegd kunnen worden dat de minister ook de minimale betalingsmogelijkheden vastlegt.

In artikel 6.4.3. §1. wordt een einddatum voor de tweede openbaredienstverplichting ingevoerd. De VREG vraagt zich af of deze datum de uiterste datum aangeeft waarop een aanvraag van een gebruiker ingediend kan worden of waarop redelijk kan verwacht worden dat een aanbesteding resulteert in een oplaadpunt.

In artikel 6.4.4. wordt vervolgens een verplichting opgelegd tot het aanleggen van een databank van de gegevens die exploitanten van oplaadpunten 'krachtens het aansluitreglement of het technisch reglement voor de distributie van elektriciteit' aan de elektriciteitsdistributienetbeheerders bezorgen. Er moet echter rekening gehouden worden met het feit dat krachtens art. III.5.2.2 van het technisch reglement distributie elektriciteit (versie 2015) de netbeheerder alleen de klanten aangesloten op laagspanning kan onderwerpen aan een aansluitingsreglement.

De andere klanten sluiten met de netbeheerder sowieso een aansluitingscontract. Bijgevolg ontsnappen laadinfrastructuren die zouden worden aangesloten op het hoogspanningsnet aan een eventueel in de aansluitingsreglementen op te nemen meldingsplicht. De meldingsplicht zou ook in de aansluitingscontracten moeten worden opgenomen.

Aan deze bezorgdheid kan tegemoet gekomen worden door het opleggen van een meldingsplicht in het technisch reglement distributie elektriciteit. Een wijziging aan dit reglement is echter een proces dat enige tijd in beslag neemt. Ten vroegste in de loop van 2017 wordt in een nieuwe versie van het reglement voorzien. In tussentijd geldt er dan geen (afdwingbare) meldingsplicht.

Teneinde alle opties open te houden, wordt best in het ontwerp van besluit opgenomen: "*krachtens het aansluitingsreglement, aansluitingscontract of het technisch reglement distributie elektriciteit*".

In artikel 6.4.6. wordt daarna een regeling uitgewerkt voor aanbestedingen waar geen kandidaat wordt gevonden die voldoet aan de voorwaarde dat de kosten de baten niet mogen overtreffen. Het is een bezorgdheid van de VREG dat onder bepaalde marktomstandigheden het quotum geheel verdwijnt, ingeval de uitbating van de infrastructuur de kosten nergens dekt.

Artikel 6.4.7. bepaalt ten slotte dat de elektriciteitsdistributienetbeheerders op kwartaalbasis rapporteren over het aantal geplaatste laadpunten voor elektrische voertuigen, dat voortvloeit uit de openbaredienstverplichtingen. Er wordt niet aangegeven aan wie deze rapportering gericht dient te zijn. Gezien het tweede lid bepaalt dat de minister onder meer de openbaredienstverplichting evalueert, veronderstelt de VREG dat de rapportering ook aan de minister gericht zal zijn.

Het is de decretale taak van de VREG om te controleren of netbeheerders de Vlaamse energiewetgeving naleven. Daarom lijkt deze taak aangewezen voor de VREG.

Impact op de nettarieven

Gereguleerde distributienetwerkactiviteiten

Artikel 4.1.32 §1 10° van het Energiedecreet stelt dat de kosten voor de openbaredienstverplichtingen die worden opgelegd krachtens het decreet, en die niet worden gefinancierd door belastingen, taksen, subsidies, bijdragen en heffingen, op een transparante en niet-discriminerende wijze worden verrekend in de tarieven na controle door de VREG. De VREG oordeelt dat de nu voorgestelde openbaredienstverplichting voor de elektriciteitsdistributienetbeheerder tot het plaatsen van oplaadpunten voor EV's, die in het Energiebesluit worden gedefinieerd als aansluitingen op het elektriciteitsdistributienet, kosten en opbrengsten veroorzaken i.h.k.v. de gereguleerde distributienetwerkactiviteiten.

Invloed op distributienettarieven

De VREG stelt vast dat men geen impact wenst op de elektriciteitsfactuur, maar dat die voorwaarde niet is opgenomen in het voorontwerp tot wijziging van het Energiebesluit. Logischerwijze zouden alle kosten en opbrengsten m.b.t. de activiteit voor rekening moeten geweest zijn van de distributienetbeheerder. Dit had tevens een zeer sterke stimulans tot kostenefficiëntie geboden aan de distributienetbeheerders.

De voorwaarde dat de investeringsbeslissing m.b.t. de laadpalen pas mag worden genomen als de opbrengsten de kosten zullen dekken (art. 6.4.5, 6.4.6), is een evidentie binnen een investeringsbeslissing. Echter, het blijft een voorspelling waarbij fouten kunnen gemaakt worden. De afweging biedt geen garantie dat de kosten finaal uit de elektriciteitsfactuur kunnen gehouden worden. In de nota wordt immers gewezen op de kip-ei-problematiek en het feit dat de uitrol van de basisinfrastructuur moet leiden tot een toename van het aantal EV's. Gezien de context van vraag naar laadpalen volgend op het aanbod (dit wil in deze context zeggen de vraag naar oplaadmogelijkheden vanuit de EV-rijders), bestaat het risico op eventuele financiële tekorten voor de distributienetbeheerder in de beginfase. De VREG zou de tekorten in de beginfase nog kunnen afzonderen buiten de distributienettarieven op een regulatoire rekening vrij van kapitaalkost, in afwachting van hun afbouw via de inkomsten uit de laadpalen. Er kan evenwel een moment komen dat men geconfronteerd wordt met 'stranded costs', waarover een toewijzingsbeslissing moet worden genomen. Het kan alvast niet zijn dat deze tekorten onder een efficiëntieprikkel worden doorgerekend in de distributienettarieven en de overschotten niet. De behandeling ervan moet niet-discriminatoir zijn.

De plaatsing van laadpalen kan voorafgaandelijk technisch noodzakelijke ingrepen vereisen door de distributienetbeheerder in het elektriciteitsdistributienet, met invloed van die kosten op de distributienettarieven.

Efficiëntieprikkel

Aangezien dus de mogelijkheid bestaat van invloed van deze activiteiten op de distributienettarieven en gezien het ontbreken van een duidelijke, evenwichtige efficiëntieprikkel voor de distributienetbeheerders in het voorontwerp, lijkt het noodzakelijk om via de tariefmethodologie de prikkel te geven, teneinde de distributienetbeheerders te stimuleren om de meest efficiënte en succesvolle investeringsbeslissingen te nemen.

Regulatoire behandeling van de kosten en opbrengsten

Het is voor de VREG onduidelijk wat wordt verstaan met 'installatie' en 'onderhoud' van de laadpalen, waarvoor men moet aanbesteden. Is het de bedoeling dat de laadpalen vooraf worden aangekocht en voorbereid door de distributienetbeheerder en aldus de activa eigendom blijven van de distributienetbeheerder? Of dient de contractant de laadpalen zelf aan te kopen of te assembleren en te plaatsen? De laadpalen zouden als activa niet opgenomen mogen worden in de gereguleerde activa (RAB) gehanteerd in het kader van de tariefmethodologie voor de vaststelling van de distributienettarieven, om een dubbele dekking van hun kosten, voor afschrijvingen en kapitaal, te vermijden, nl. zowel vanuit de inkomsten uit de laadpalen als vanuit de distributienettarieven.

Zal het materiaal voor het onderhoud van de palen ter beschikking worden gesteld vanuit de werkmiddelen van de distributienetbeheerder, wat mogelijk algemeen kostenefficiënter is? Het is noodzakelijk dat dit geheel transparant wordt vermeld om binnen de tariefregulering de kosten voor de laadpalen op een transparante, niet-discriminatoire en uniforme wijze te kunnen afscheiden uit de kosten voor de distributienettarieven.

De VREG veronderstelt dat de indirecte kosten (overhead, personeel, e.d.) van de distributienetbeheerder m.b.t. de laadpalen niet zijn inbegrepen in de kostenafweging die wordt gemaakt bij de aanbesteding. De VREG kan immers voor deze groep kosten een efficiëntieprikkel geven binnen de tariefmethodologie, d.i. een benadering die reeds wordt toegepast in de huidige tariefmethodologie voor andere openbare dienstverplichtingen.

De VREG beschouwt de kosten van de elektriciteitsdistributienetbeheerders m.b.t. de opmaak van de gezamenlijke databank (art. 6.4.4) als endogene kosten die een invloed hebben op de elektriciteitsfactuur. De databank kan een geschikt instrument worden voor gebruikers van EV om de verschillende commerciële prijzen voor het opladen te kunnen raadplegen, alhoewel dit niet opgenomen lijkt in de opdracht. Het zou aldus een transparant middel kunnen zijn om te verifiëren of laadpalen aan marktconforme prijzen kunnen worden gegund.

Marktconforme prijzen

Bij de gunning moet de elektriciteitsdistributienetbeheerder het principe van marktconforme prijzen respecteren (volgens art. 6.4.2 en 6.4.3). De VREG zou hierop toezicht kunnen uitoefenen. De voorwaarde heeft volgens de nota betrekking op art. 4.10 van de Richtlijn 2014/94/EU van 22/10/2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen. De bepaling in dit artikel stelt dat de lidstaten ervoor zorgen dat de prijzen die aangerekend worden door de exploitanten van oplaadpunten redelijk, gemakkelijk en duidelijk te vergelijken, transparant en niet-discriminerend zijn. De VREG mist onderbouwing van wat een marktconforme prijs is. Het is onduidelijk in welke zin de distributienetbeheerder de marktconforme prijs moet bepalen en gebruiken bij de aanbesteding, gelet op de huidige onzekerheid rond de verwachte groei aan EV's enerzijds en het nog beperkte aanbod aan laadpalen anderzijds. Bovendien kan de wijze waarop de distributienetbeheerder moet zoeken naar een contractant voor de exploitatie, via een aanbestedingsprocedure, mogelijk meer marktconforme prijzen in de weg staan.

Gelijk speelveld

Men voorziet (art. 6.4.2) dat ook een gemeente zelf laadpunten kan aanbesteden en installeren. Er moet gezorgd worden voor een gelijk speelveld in de markt voor alle laadpalen, zowel deze geplaatst door de distributienetbeheerder, door de gemeente als door private ondernemers. De elektriciteitsdistributienetbeheerder dient daartoe transparante, niet-discriminatoire en kostenreflectieve niet-periodieke en periodieke distributienettarieven te hanteren m.b.t. de aansluiting en de toegang van de laadpalen tot het elektriciteitsdistributienet.

Armoedetoets (Quick scan)

Er zijn geen aanwijzingen dat het OBVR een negatieve, noch een positieve impact zal hebben op de armoedeproblematiek. Voornaamste aandachtspunt daarbij is de potentiële impact op het distributienettarief, maar die is gelet op de intentie om tot een kostendekkende karakter van de aanbesteding voor nieuwe laadpunten te komen, marginaal. Immers, enkel de overheadkosten voor de DNBs blijven over als elementen die een impact kunnen hebben op de distributienettarieven.

Overige opmerkingen

Over het gebruik van slimme meters bij de oplaadpunten

Artikel 4, lid 7 uit richtlijn 2014/94/EU stelt "*Bij het opladen aan publiek toegankelijke oplaadpunten voor elektrische voertuigen wordt, voor zover dit technisch haalbaar en financieel gezien redelijk is, gebruikgemaakt van slimme metersystemen zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 28, van Richtlijn 2012/27/EU, waarbij tevens de in artikel 9, lid 2, van genoemde richtlijn bedoelde eisen in acht worden genomen.*" De VREG stelt vast dat in de regelgeving nergens gewag gemaakt wordt van

slimme meters. Indien dit niet verplicht in de aanbestedingen opgenomen wordt, dient minstens gemotiveerd te worden waarom dit niet gebeurt.

Bewaken van voldoende spreiding van laadpunten over alle gemeenten in een netgebied

Art.6.4.2 stelt dat een gemeente zelf kan kiezen om een aanbesteding uit te schrijven, en dat de aldus geïnstalleerde laadpunten in mindering worden gebracht van de doelstellingen per netgebied.

Het is mogelijk dat sommige gemeentes op eigen initiatief minder of meer ambitieuze doelstellingen handhaven dan wat de DNB zelf had vooropgesteld in zijn situeringsplan uitgaande van een evenwichtige verdeling van oplaadpunten over het volledige netgebied en rekening houdende met de in het Besluit genoemde criteria (parkeerbeleid, knooppunten van openbaar vervoer ...).

Indien deze additionele oplaadpunten in mindering gebracht worden van de doelstelling per netgebied, dreigt het lokaal situeringsplan hierdoor herzien te worden. Bovendien zou een erg ambitieuze doelstelling in één gemeente een voldoende spreiding van de oplaadpunten over het netgebied in gevaar kunnen brengen. Dit probleem kan opgelost worden door het aantal oplaadpunten uit een aanbesteding van de gemeente die het aantal oplaadpunten in het situeringsplan voor die gemeente overschrijdt niet af te trekken van de doelstelling.

Eerste doelstelling overdraagbaar maken naar volgend jaar

Het is denkbaar dat het opzetten van het systeem vertraging oploopt. Om eventuele tekortkomingen bij het invullen van de eerste doelstelling te ondervangen, zou de verplichting kunnen ingevoerd worden deze dan bij het quotum voor 2017 op te tellen.

Snellere aanbestedingsprocedures door van in het begin de mogelijkheid te voorzien tot aparte gunning voor installatie en onderhoud

In artikel 6.4.5. wordt de mogelijkheid gecreëerd om de aanbesteding apart voor installatie en onderhoud enerzijds en exploitatie anderzijds te gunnen. Dit kan echter enkel wanneer eerst de gecombineerde aanbesteding niet kan worden gegund. Deze werkwijze kan, zeker wanneer dit jaarlijks voorvalt, voor overbodige kosten zorgen. Een manier om deze gunningsprocedure efficiënter te laten verlopen is van in het begin de mogelijkheid te voorzien een aparte aanbesteding voor installatie en onderhoud uit te schrijven.

Anderzijds is de invulling van de openbardienstverplichting op deze manier minder transparant en blijft daarom een gecombineerde aanbesteding verkieslijk.

Omtrent privé distributienet en leveringsvergunning

Laadpunten voor voertuigen betreffen een krachtens art. 4.7.1., §2 van het Energiedecreet toegelaten uitzondering op het principiële verbod van aanleg en beheer van een privé distributienet. Dit betekent dat elkeen elektriciteit, afgenomen van het distributienet, kan distribueren aan derden, via dergelijke laadpunten voor voertuigen. Laadinfrastructuur kan door de netbeheerder uitgebaat worden, maar ook door privépartijen.

Naast de exploitatie van de laadinfrastructuur, is er ook de kwestie van het doorleveren van elektriciteit zelf. Een leveringsvergunning is daarbij niet vereist, gezien deze enkel vereist is indien men elektriciteit (of aardgas) levert over het distributienet (cfr. art. 4.2.1., §1 van het Energiedecreet).

Dit beschreef de VREG al in mededeling van 6 september 2011 (MEDE-2011-5). Het ontwerp van besluit is conform deze regels.

Omtrent de impact op lokale besturen

De begeleidende nota van het ontwerpbesluit concludeert dat dit Besluit geen weerslag zal hebben op lokale besturen, zowel wat personeel of werkingsuitgaven betreft. Het valt toch te verwachten dat

verschillende aanpassingen aan de openbare ruimte nodig zullen zijn om de oplaadinfrastructuur te accommoderen. Zo zullen parkeerplaatsen aangepast moeten worden en voorzien worden van de juiste signalisatie. We vragen ons daarom af of deze aanpassingen ook ten laste zullen komen van de gunningnemer, van de lokale besturen of van de distributienetbeheerder.

Artikelsgewijze opmerkingen

art. 6.4.2.

“Het aantal aangesloten aansluitpunten elektriciteit in dat netgebied” – in het TRDE spreken we van “aansluiting” en “aansluitingspunt”; in het Energiedecreet spreekt men van “toegangspunt”. De VREG adviseert daarom om geen nieuw begrip “aansluitpunt” in te voeren, maar in het Besluit gebruik te maken van bestaande begrippen.

art. 6.4.3

“oplaadpunten *op* normaal vermogen” terwijl de definitie luidt: “oplaadpunten *voor* normaal vermogen”.

art. 6.4.5.

In art. 6.4.5 wordt het begrip “exploitatie van laadpunten” gebruikt, terwijl in de andere artikels steeds sprake is van de commerciële exploitatie?

In art. 6.4.5 wordt gesteld dat pas wordt gegund indien de kosten de opbrengsten voor de distributienetbeheerder niet overtreffen. In art. 6.4.6 wordt hiervoor echter een andere bewoording gebruikt, nl. dat de organisatie van de aanbesteding zodanig is dat de kosten de opbrengsten niet overtreffen. Het is beter dezelfde bewoording te gebruiken als in art. 6.4.5.