Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
C-serie

C/2025/4104

25.7.2025

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

over de toepassing van eisen voor het delen van batterijgerelateerde gegevens in het kader van de herziene richtlijn hernieuwbare energie

(C/2025/4104)

Richtlijn (EU) 2018/2001, Verordening (EU) 2018/1999 en Richtlijn 98/70/EG wat de bevordering van energie uit hernieuwbare bronnen betreft, en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2015/652 van de Raad, zijn gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/2413 van het Europees Parlement en de Raad van 18 oktober 2023. In deze mededeling van de Commissie wordt naar de laatste versie van de richtlijn hernieuwbare energie, zoals gewijzigd in 2023, verwezen als "herziene richtlijn hernieuwbare energie" of "herziene richtlijn".

Artikel 20 bis van de herziene richtlijn bevat bepalingen om de systeemintegratie van hernieuwbare elektriciteit te bevorderen. Meer in het bijzonder vereist artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea, dat voertuigfabrikanten in realtime en zonder kosten gegevens beschikbaar stellen over de conditie van de batterij, het laadniveau van de batterij, het instelpunt voor het vermogen, de batterijcapaciteit en, waar passend, de locatie van elektrische voertuigen. Deze gegevens moeten onder niet-discriminerende voorwaarden beschikbaar worden gesteld aan eigenaars en gebruikers van elektrische voertuigen, alsmede aan derden die namens hen optreden ([1]). Deze bepaling moet uiterlijk 21 mei 2025 zijn omgezet.

Op 2 september 2024 is een mededeling van de Commissie gepubliceerd om de lidstaten richtsnoeren te bieden voor de omzetting en uitvoering van artikel 20 bis van de richtlijn ([2]) (hierna "de richtsnoeren" genoemd). In deze richtsnoeren is aangekondigd dat "[d]e Commissie [...] de lidstaten [zal] ondersteunen bij de uitvoering van de richtlijn in overeenstemming met deze richtsnoeren, en de parameters en gegevens die nog niet gestandaardiseerd zijn zo nodig nader [zal] specificeren via een dialoog op basis van bestaande fora (zoals de Werkgroep motorvoertuigen, de deskundigengroep slimme energie en het forum voor duurzaam vervoer), waarbij de Commissie, vertegenwoordigers van de lidstaten die verantwoordelijk zijn voor energie en vervoer, de industrie en relevante belanghebbenden betrokken zullen zijn". Voorts staat erin dat "[d]eze dialoog [...], in aanvulling op de wetgeving en de richtsnoeren, aanbevelingen over de uitvoering van deze bepaling [kan] opleveren".

Op 8 oktober 2024 startte de Commissie de aangekondigde dialoog in het kader van de Werkgroep motorvoertuigen (MVWG), die werd gevolgd door twee ad-hocvergaderingen op 25 oktober en 6 december van datzelfde jaar. De MVWG adviseert de Commissie over beleidsinitiatieven en wetgevingsvoorstellen op het gebied van motorvoertuigen en bestaat uit vertegenwoordigers van autoriteiten van de lidstaten, andere overheidsinstanties, overkoepelende EU-verenigingen en -federaties uit de automobielsector, vakbonden, maatschappelijke organisaties en andere verenigingen. Zoals aangegeven in de richtsnoeren, had de dialoog vooral betrekking op de tweede alinea van het derde lid van artikel 20 bis, waarbij met name werd ingegaan op de definities van de door voertuigfabrikanten te delen gegevenspunten en de frequentie van hun beschikbaarheid, alsook op de interface voor uitwisseling.

Ter aanvulling van de richtsnoeren en op basis van de resultaten van de dialoog formuleert de Commissie een aantal overwegingen waarmee rekening moet worden gehouden bij de uitvoering van de eisen van de richtlijn.

Zoals aangegeven op bladzijde 21 van de richtsnoeren, vallen alle nieuwe batterijen voor elektrische voertuigen die worden gebruikt in zowel batterijelektrische voertuigen als plug-in hybride elektrische voertuigen, van categorie L (als de batterijen meer dan 25 kg wegen) of van de categorieën M, N of O, onder het toepassingsgebied van artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea. De Commissie heeft echter in de richtsnoeren aangegeven dat, indien er sprake is van technische beperkingen, de verplichting van artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea, van toepassing is op alle nieuwe typen elektrische voertuigen die met ingang van 21 mei 2025 zijn goedgekeurd uit hoofde van Verordening (EU) 2018/858 ([3]). Er moet worden verduidelijkt dat in dit geval van technische beperkingen de verplichting van artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea, ook van toepassing is op alle nieuwe voertuigtypen die met ingang van 21 mei 2025 zijn goedgekeurd uit hoofde van Verordening (EU) nr. 168/2013 ([4]), als de batterijen ervan meer dan 25 kg wegen.

([1]) Zoals beheerders van energiesystemen van gebouwen, aanbieders van mobiliteitsdiensten en andere deelnemers aan de elektriciteitsmarkt.

([2]) Mededeling van de Commissie, Leidraad betreffende artikel 20 bis over de sectorale integratie van hernieuwbare elektriciteit van Richtlijn (EU) 2018/2001 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen, zoals gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2023/2413, (C(2024) 5041 final).

([3]) Verordening (EU) 2018/858 heeft betrekking op de categorieën M, N, O.

([4]) Verordening (EU) nr. 168/2013 heeft betrekking op categorie L (met name motorfietsen).

In de richtsnoeren staat op bladzijde 31, onder punt 3.3.5. "Interface voor uitwisseling", dat "[v]oor prognosedoeleinden en het plannen van de volgende laadactiviteit [...] gegevens draadloos [moeten] worden gecommuniceerd om communicatie in realtime en op afstand met derden mogelijk te maken". Op basis van de dialoog met belanghebbenden wordt realtimetoegang haalbaar geacht indien de draadloze functie ([5]) door voertuigfabrikanten mogelijk wordt gemaakt via bestaande integratiepunten. Daarom moeten gegevens ten minste worden uitgewisseld via de backendservers van de voertuigfabrikanten en daarnaast, wanneer het voertuig op een oplaadpunt is aangesloten, ook via een communicatie-interface tussen het oplaadpunt en het elektrische voertuig ([6]) (bv. via communicatie via het elektriciteitsnet (PLC), ethernet of wifi voor voertuigen die ISO 15118 ondersteunen binnen de grenzen van de bestaande ISO-normenreeks 15118).

Zoals vermeld in de richtsnoeren onder punt 3.3.2 "Indeling van batterijgegevens" worden de lidstaten aangemoedigd om bij de uitvoering van het Unierecht de gegevensuitwisseling in heel Europa te harmoniseren. De Commissie herinnert eraan dat het belangrijk is gebruik te maken van relevante bestaande of toekomstige normen die zijn ontwikkeld door internationale of Europese normalisatie-instellingen (SDO's) zodra deze beschikbaar komen, omdat daarmee naar behoren aan de eisen kan worden voldaan.

In de dialoog werd geconcludeerd dat bepaalde normen noodzakelijk zijn om het doel van artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea, te verwezenlijken ([7]). In dit verband kan de Commissie overwegen een normalisatieverzoek in te dienen voor het communicatieprotocol tussen de backendservers van de voertuigfabrikanten en derden. Dit kan worden gedaan door gebruik te maken van norm IEC 62746 ([8]) die momenteel wordt ontwikkeld. Door gebruik te maken van de relevante toepasselijke delen van deze norm zodra deze beschikbaar komen, kan worden gewaarborgd dat naar behoren wordt voldaan aan de eisen van artikel 20 bis, lid 3, tweede alinea.

De Commissie verzoekt voertuigfabrikanten om gebruikers, eigenaars en derden die namens hen optreden, onder niet-discriminerende voorwaarden en zonder kosten de documentatie beschikbaar te stellen over de wijze waarop de waarden van gegevenspunten kunnen worden opgevraagd, totdat bovengenoemde norm is afgerond en kan worden toegepast op de interface voor toegang op afstand tot de backendserver van de voertuigfabrikanten. Voor alle andere communicatie-interfaces tussen het oplaadpunt en het elektrische voertuig (bv. PLC, ethernet of wifi voor voertuigen die ISO 15118 ondersteunen binnen de grenzen van de bestaande ISO-normenreeks 15118) verzoekt de Commissie voertuigfabrikanten, indien de documentatie over de wijze waarop de gegevens kunnen worden gevonden, geen deel uitmaakt van een norm, om deze documentatie eveneens onder niet-discriminerende voorwaarden en zonder kosten beschikbaar te stellen aan gebruikers, eigenaars en derden die namens hen optreden, zodat zij de waarden van gegevenspunten kunnen opvragen wanneer het voertuig op een oplaadpunt is aangesloten.

In de richtsnoeren, onder punt 3.3.4 "In "realtime", onder "niet-discriminerende voorwaarden" en "zonder kosten" toegang verlenen tot batterijgegegevens", worden verschillende gebruiksgevallen voor elektrische voertuigen beschreven. Op basis hiervan zijn in het kader van de dialoog drie mogelijke gebruiksgevallen in kaart gebracht. De Commissie verzoekt de lidstaten rekening te houden met de volgende aanbevelingen met betrekking tot de definitie, eenheden en frequentie van beschikbaarheid van de te delen gegevenspunten.

Ten eerste moeten, wanneer het voertuig rijdt (d.w.z. wanneer het aandrijfsysteem van het voertuig actief is, ongeacht of de snelheid van het voertuig al dan niet hoger is dan nul), de gegevens over de laatst bekende toestand van het voertuig draadloos worden gedeeld, met expliciete toestemming en gemakkelijke mogelijkheid om de toestemming in te trekken van de gebruiker/eigenaar van het voertuig ([9]) en met de volgende vooraf bepaalde tijdsintervallen ([10]):

— de nominale capaciteit en de nominale spanning van het batterijsysteem: als statische punten;

— de gegevenssoorten in verband met de conditie: met de tijdens de laatste oplaadsessie geregistreerde waarden;

([5]) Gedefinieerd als een draadloze verbinding vanaf de smartphone van de gebruiker om toegang te krijgen tot voertuiggegevens, bv. via 4G-5G of bluetooth.

([6]) Wanneer het voertuig is aangesloten, is behalve het uitwisselen van gegevens via de backendservers ook het delen van gegevens via de communicatie-interface tussen het elektrische voertuig en het oplaadpunt noodzakelijk, aangezien verbinding op afstand in sommige ondergrondse zones wellicht niet mogelijk of zwak is, wat realtime-gegevensuitwisseling in de weg kan staan.

([7]) De belanghebbenden pleitten ook voor een aanpassing van de eisen van artikel 20 bis aan de typegoedkeuringswetgeving.

([8]) IEC 62746 is een normenreeks die door de Internationale Elektrotechnische Commissie (IEC) is ontwikkeld om de interoperabiliteit tussen energiebeheersystemen voor afnemers en vermogensbeheersystemen te vergemakkelijken. De reeks heeft tot doel interfaces en communicatieprotocollen te standaardiseren om vraagrespons en de integratie van gedistribueerde energiebronnen te ondersteunen.

([9]) Punt *3.3.3 "Toegang tot gegevens voor eigenaars, gebruikers en derden "die met expliciete toestemming namens eigenaars en gebruikers optreden""*, [blz. 27-30] van de richtsnoeren.

([10]) Om praktische redenen, zoals gegevensvolume en transmissiekosten, moet de updatefrequentie worden beperkt wanneer gegevens via de backendserver van de voertuigfabrikanten worden gedeeld.

— het laadniveau: telkens wanneer het percentage met één procentpunt verandert (en indien dit niet mogelijk is, elke minuut);

— de GPS-locatie van het voertuig: elke minuut, in voorkomend geval;

— de laatste drie gegevenssoorten in verband met het instelpunt voor het vermogen, zoals hieronder beschreven: zo snel als technisch haalbaar.

Net als in de mededeling met richtsnoeren voor stationaire batterijen ([11]) worden de lidstaten aangemoedigd om de bestaande regels en normen (bv. norm IEC 62746-4) te gebruiken en beste praktijken te bevorderen om voertuigfabrikanten in staat te stellen ervoor te zorgen dat gegevens, en met name locatiegerelateerde gegevens, op een veilige manier worden doorgegeven. In het bijzonder is het bij de doorgifte van batterijgerelateerde gegevens niet altijd nodig om persoonsgegevens over te dragen.

Ten tweede moeten, wanneer het voertuig is geparkeerd en aangesloten op een oplaadpunt, de gegevens over de laatst bekende toestand van het voertuig draadloos worden gedeeld, met expliciete toestemming en gemakkelijke mogelijkheid om de toestemming in te trekken van de eigenaar/gebruiker van het voertuig ([12]), via een communicatie-interface tussen het elektrische voertuig en het oplaadpunt (bv. PLC bij actieve communicatiesessies, ethernet of wifi voor voertuigen die ISO 15118 ondersteunen binnen de grenzen van de bestaande ISO-normenreeks 15118), en met de volgende vooraf bepaalde tijdsintervallen ([13]):

— de nominale capaciteit en de batterijspanning: als statische punten;

— de gegevenstypen in verband met de conditie: telkens wanneer het percentage van het capaciteitsverlies met één procentpunt verandert (en indien dit niet mogelijk is, dagelijks);

— het laadniveau: telkens wanneer het percentage met één procentpunt verandert (en indien dit niet mogelijk is, elke minuut);

— de GPS-locatie van het voertuig: op het punt van aansluiting, in voorkomend geval;

— alle gegevenstypen in verband met het instelpunt voor het vermogen: zo snel als technisch haalbaar.

Tot slot hoeft er, wanneer het voertuig is geparkeerd en niet is aangesloten op een oplaadpunt, geen update te worden uitgevoerd totdat het voertuig wordt gestart: bij de beschikbare gegevens gaat het om de laatste bekende toestand van het voertuig alvorens de motor van het voertuig wordt uitgeschakeld.

Met het oog op de harmonisatie van gegevensuitwisseling in heel Europa verzoekt de Commissie de lidstaten om in hun wetgeving de gegevenstypen te specificeren die in onderstaande tabel worden vermeld. Deze tabel verduidelijkt tevens de informatie in punt 3.3.2 "Indeling van batterijgegevens" van de mededeling van de Commissie, op basis van de dialoog. De vierde kolom van de onderstaande tabel bevat voorbeelden van normen.

Gegevens-punt	Gerelateerde gegevenstypen	Statisch / dynamisch	Gerelateerde norm, indien van toepassing	Eenheid
Batterij capaciteit	**Nominale capaciteit** aan het begin van de levensduur, d.w.z. de door de fabrikant onder gecontroleerde omstandigheden gespecificeerde nominale waarde (bv. 25 °C, constante stroom). Deze komt overeen met het totale aantal ampère-uren (Ah) dat onder bepaalde omstandigheden van de hoofdbatterij kan worden afgenomen van een volledig opgeladen batterij. Het gaat om de referentiecapaciteit die moet worden gebruikt om het verouderingsproces en het bijbehorende capaciteitsverlies gedurende de gehele levenscyclus van de batterij te monitoren.	Statisch	ISO 18300:2016(E)	Ah + Wh

([11]) Punt *3.3.5 "Interface voor uitwisseling"*, [blz. 31-32] van de richtsnoeren.
([12]) Punt *3.3.3 "Toegang tot gegevens voor eigenaars, gebruikers en derden "die met expliciete toestemming namens eigenaars en gebruikers optreden"*, [blz. 27-30] van de richtsnoeren.
([13]) Om praktische redenen, zoals gegevensvolume en transmissiekosten, moet de updatefrequentie worden beperkt wanneer gegevens via de backendserver van de voertuigfabrikanten worden gedeeld.

Gegevens-punt	Gerelateerde gegevenstypen	Statisch / dynamisch	Gerelateerde norm, indien van toepassing	Eenheid
	Huidige capaciteit ([14]), of bruikbare batterijcapaciteit, die in de loop van de tijd afneemt.	Dynamisch	prEN 18060 (in voorbereiding) CEN/Cenelec Tijdschema: omstreeks mei 2025	Ah + Wh
	Nominale spanning van het batterijsysteem	Statisch		V
Conditie	**Capaciteitsverlies:** de afname die zich in de loop van de tijd en als gevolg van gebruik voordoet van de hoeveelheid lading die een batterij op basis van de nominale stroom kan leveren ten opzichte van de oorspronkelijke nominale capaciteit. Dit kan worden afgeleid uit de nominale en de huidige capaciteit.	Dynamisch	prEN 18060 (in voorbereiding) CEN/Cenelec Tijdschema: omstreeks mei 2025	%
	SOCE (staat van gecertificeerde energie) overeenkomstig MTR 22/Euro 7: de gemeten of ingebouwde bruikbare energieprestatie van de batterij op een specifiek punt in de levensduur ervan, uitgedrukt als percentage van de gecertificeerde bruikbare batterij-energie.	Dynamisch	MTR nr. 22 (mondiaal technisch reglement van de Verenigde Naties betreffende de duurzaamheid van batterijen in elektrische voertuigen)	%
	SOCR (staat van gecertificeerde actieradius) overeenkomstig MTR 22/Euro 7: de gemeten of ingebouwde elektrische actieradius op een specifiek punt in de levensduur ervan, uitgedrukt als percentage van de gecertificeerde actieradius.	Dynamisch	MTR nr. 22 (mondiaal technisch reglement van de Verenigde Naties betreffende de duurzaamheid van batterijen in elektrische voertuigen)	%
	Aanvullende parameters ([15]) voor een volledig beeld van de conditie van de batterij (zoals gedefinieerd in Verordening (EU) 2023/1542): — **Interne weerstand** (ohm): de weerstand die de elektrische stroom binnen een cel of een batterij ondervindt onder referentieomstandigheden. Die bestaat uit twee componenten, namelijk de elektrische weerstand en de ionische weerstand. De som van beide is de totale effectieve weerstand, met inbegrip van de inductieve/capacitieve eigenschappen. — **Toename van de interne weerstand** (in %): de toename die zich in de loop van de tijd en als gevolg van gebruik voordoet van de interne weerstand van een batterij ten opzichte van de oorspronkelijke interne weerstand.	Statisch / dynamisch	prEN 18060 (in voorbereiding) CEN/Cenelec Tijdschema: omstreeks mei 2025	Diverse eenheden

([14]) De belanghebbenden benadrukten dat naast de nominale capaciteit ook het gegevenstype "huidige capaciteit" moet worden gebruikt, dat in het kader van de norm prEN 18060 CEN/Cenelec (in voorbereiding) wordt ontwikkeld.

([15]) De belanghebbenden benadrukten dat er naast de in % gemeten conditie ook aanvullende parameters nodig zijn om een volledig beeld te krijgen van de batterijconditie, die in de richtlijn hernieuwbare energie wordt gedefinieerd als de maatstaf voor de algemene toestand van een oplaadbare batterij en het vermogen ervan om de gespecificeerde prestaties te leveren in vergelijking met de oorspronkelijke toestand.

Gegevens-punt	Gerelateerde gegevenstypen	Statisch / dynamisch	Gerelateerde norm, indien van toepassing	Eenheid
	— **Vermogen** (W): de hoeveelheid energie die een batterij gedurende een bepaalde periode onder referentieomstandigheden kan leveren. — **Vermogensverlies** (%): de afname die zich in de loop van de tijd en als gevolg van gebruik voordoet van de hoeveelheid vermogen die een batterij op basis van de nominale stroom onder referentieomstandigheden kan leveren. — **Round-tripefficiëntie en het verlies daarvan** (%): de verhouding tussen de netto-energieopbrengst van een batterij tijdens een ontlaadcyclustest en de hoeveelheid energie die nodig is om het oorspronkelijke laadniveau te herstellen met behulp van een standaardoplaadbeurt.			
Laad niveau	Omwille van de harmonisatie wordt aanbevolen het percentage van 0 tot 100 van de huidige capaciteit overeenkomstig ISO 15118-20 (waarbij de huidige capaciteit het hierboven genoemde dynamische punt is) te delen ([16]).	Dynamisch	Norm (in voorbereiding) voor de bruikbare capaciteit: prEN 18060. Tijdschema: omstreeks mei 2025	% + Wh
Locatie	GPS-locatie (AVG-conforme meetresolutie)	Dynamisch	ISO 6709	
Instelpunt voor het vermogen	**Maximaal/maximale laad-/ontlaadvermogen/-stroom dat/die door het voertuig wordt ondersteund** wanneer het op het oplaadpunt is aangesloten.	Dynamisch	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 als: — EVMaximumCharge-Power — EVMaximumDischarge-Power	W+A
	Huidig(e) laad-/ontlaadvermogen/-stroom, d.w.z. het huidige door het voertuig gemeten werkzame vermogen	Dynamisch	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 als: — EVPresentActivePower	W+A
	Hoeveelheid vermogen/stroom die het voertuig op een bepaald moment moet opnemen van of leveren aan een oplaadstation ([17]).	Dynamisch	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 (AC-DynamicMode) als: — EVSETargetActivePower	W+A

([16]) De belanghebbenden benadrukten dat het laadniveau met betrekking tot de huidige (variabele) capaciteit nuttiger is dan het laadniveau met betrekking tot de nominale capaciteit. Bovendien zou dit overeenkomen met het gegevenstype dat is gestandaardiseerd overeenkomstig ISO 15118-20 (norm prEN 18060, in voorbereiding).

([17]) De basis hiervoor wordt gevormd door: i) batterijbeperkingen, zoals het maximale laadvermogen van het voertuig, het laadniveau en de thermische grenzen (bv. verminderd vermogen wanneer de batterij bijna volledig is opgeladen of bij hoge/lage temperaturen); ii) beperkingen voor oplaadstations, die de maximale output bepalen die het station kan leveren; iii) net- en milieufactoren, met inbegrip van realtime-afnamebeheer, eisen inzake netstabiliteit en lokale regelgeving.

Gegevens-punt	Gerelateerde gegevenstypen	Statisch / dynamisch	Gerelateerde norm, indien van toepassing	Eenheid
	Momenteel gehanteerde boven- en ondergrens van het vermogensbereik dat door het batterijbeheersysteem of andere regeleenheden wordt gehandhaafd om de batterij te beschermen. Aanbevolen wordt de algemene criteria voor boven- en ondergrenzen te definiëren overeenkomstig EN 50491-12. Hiermee wordt het vermogensbereik vastgelegd dat technisch mogelijk is voor het batterijbeheersysteem. Onder de gegeven omstandigheden is de overdracht van in- of uitgaande energie buiten dit bereik niet toegestaan vanwege de veiligheidsmaatregelen ter bescherming van de batterij.	Dynamisch		W
	Momenteel gehanteerde boven- en ondergrens van het vermogensbereik dat door de laadregeleenheid van het voertuig in acht wordt genomen bij de berekening van het huidige instelpunt voor het vermogen voor de boordladereenheid. Hiermee wordt het aanvaardbare bereik vastgelegd voor het instelpunt voor het vermogen vanuit het oogpunt van een optimaliserings- of flexibiliteitsdoelstelling ([18]). Gewoonlijk wordt het vermogensbereik aangeleverd door het interne oplaadplanningsalgoritme van de laadregeleenheid van het voertuig en gekenmerkt door externe beperkingen die door voertuigfabrikanten namens derden (aanbieders van mobiliteitsdiensten en andere deelnemers aan de elektriciteitsmarkt) aan het voertuig worden opgelegd In het geval van integratie met het energiebeheersysteem van een gebouw vertegenwoordigt het bereik de flexibiliteitsdoelstellingen van het gebouw, die door de laadregeleenheid van het voertuig in aanmerking moeten worden genomen.	Dynamisch (handschrift, push-technologie – waar nodig voorzien, ook te delen wanneer het voertuig rijdt)	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 (berichten m.b.t. regelcircuits voor energieoverdracht) als: — EVMaximumCharge-Power — EVMaximumDischarge-Power	W
	Gegevens in verband met de beschikbare/oplaadbare energie tot het door de afnemer vastgestelde minimale laadniveau. Hiermee wordt met name het energieverschil weerspiegeld tussen het huidige energieniveau van de voertuigbatterij en het minimale energieniveau dat de eindgebruiker in de batterij wil handhaven.	Dynamisch (ook te delen wanneer het voertuig rijdt)	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 (DynamicMode) als: — EVTargetEnergyRequest	Wh

([18]) Zoals vermeld in overweging 52 van Richtlijn (EU) 2023/2413 zou het delen van deze gegevens de rol van elektrische voertuigen op het vlak van integratie helpen faciliteren en op concurrerende wijze flexibiliteits- en balanceringsdiensten op basis van aggregatie van decentrale opslagactiva helpen ontwikkelen. Het delen van dit gegevenspunt zou de integratie van een voertuig in een lokaal energiebeheersysteem (energiebeheersysteem of energiebeheersysteem voor afnemers) ten goede komen. Wanneer dit bereik niet wordt gerespecteerd, zou niet worden voldaan aan de behoeften met betrekking tot flexibiliteits- of balanceringsdiensten, zoals die welke worden geïnitieerd door een aggregator van decentrale opslagactiva of een energiebeheersysteem van een gebouw.

Gegevens-punt	Gerelateerde gegevenstypen	Statisch / dynamisch	Gerelateerde norm, indien van toepassing	Eenheid
	Gegevens in verband met de beschikbare/oplaadbare energie tot het door de klant vastgestelde maximale laadniveau. Hiermee wordt met name het energieverschil weerspiegeld tussen het huidige energieniveau van de voertuigbatterij en het maximale energieniveau dat de eindgebruiker toestaat. De logica van de gerelateerde gegevensdefinities van ISO 15118-20 moet worden gebruikt (maximale en streefwaarden, zachte boven- en ondergrenzen voor V2X,...).	Dynamisch (ook te delen wanneer het voertuig rijdt)	Bijvoorbeeld beschreven in ISO 15118-20 (DynamicMode) als: — EVMaximumEnergyRequest — EVMaximumV2XEnergyRequest — EVMinimumV2XEnergyRequest	Wh