

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest, wat betreft de verhoging van de steunintensiteit

Principiële goedkeuring

### 1. INHOUDELIJK

#### 1.1 Situering

In een mededeling van 21 oktober 2016 aan de Vlaamse Regering rond de uitvoering van de 'engagementsverklaring van de Vlaamse Regering: naar een coherent logistiek beleid' kregen de ministers van de betrokken beleidsdomeinen de opdracht voor de verdere uitvoering van de in de mededeling vermelde maatregelen waarvoor zij bevoegd zijn.

Wat de ecologiepremie plus betreft wordt het volgende vermeld:

*"Om de sector verder te ondersteunen wenst de Vlaamse Regering een aantal groenere transporttechnologieën versterkt op de lijst van de ecologiepremie plus te plaatsen met een relevant steunpercentage. Op deze wijze stimuleert de Vlaamse regering de verdere vergroening van het zware vrachtvervoer in Vlaanderen. Het gaat over volgende technologieën:*

- *CNG vrachtwagen >3.5 ton monofuel CNG*
- *LNG vrachtwagen >3.5 ton monofuel LNG*
- *Hybride vrachtwagen*

*Om de maximale steunpercentages van de Groepsvrijstellingsverordening (GBER), te kunnen toepassen dient het BVR van 3/7/2014 aangepast te worden naar de hogere /maximale steunpercentages van het GBER waarbij de Vlaamse Regering kan bepalen om eventueel lagere steunpercentages te gebruiken dan GBER toelaat maar de mogelijkheid krijgt om te verhogen."*

In het kader daarvan wordt het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering in bijlage voorgelegd; dit om effectief de **maximale** steun te kunnen toekennen aan de CNG- en de LNG-vrachtwagens en dit conform de verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (Publicatieblad van 26 juni 2014, L 187, blz. 1 – 78), hierna genoemd de GBER.

Deze technologieën zijn reeds sinds 9 januari 2017 subsidiabel en werden met het ministerieel besluit van 21 december 2016 tot wijziging van het ministerieel besluit van 24 januari 2011 tot uitvoering van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest, wat betreft de wijziging van de limitatieve technologieënlijst, toegevoegd aan de limitatieve technologieënlijst, hierna genoemd de LTL; maar op vandaag is dat nog niet aan de maximaal door Europa toegelaten steunpercentages.

De elektrische hybride vrachtwagens werden niet op de LTL gezet omdat de meerkost relatief hoog is en de milieuwinst beperkt. De dual fuel systemen (diesel in combinatie met aardgas), die ook onder de hybride vrachtwagens kunnen vallen, en de volledig elektrische systemen die sinds kort op de markt beschikbaar zijn, worden momenteel bestudeerd in functie van een mogelijke toevoeging aan de LTL.

Met de voorgestelde wijzigingen geeft de Vlaamse Regering invulling aan haar engagement ten aanzien van de transportsector en stimuleert de Vlaamse Regering de verdere vergroening van het zware vrachtvervoer in Vlaanderen.

## 1.2 Voorgestelde wijzigingen

### a. Maximale steunpercentages

De voornaamste wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest, hierna genoemd het BVR ecologiepremie plus, houdt de verhoging van de steun in tot de maximale door Europa toegelaten steunpercentages.

Momenteel is onderstaande steuntabel van toepassing. De drie types ecologie-investeringen die binnen de GBER voorzien worden, kennen binnen de GBER verschillende maximale steunpercentages. De huidige reglementering maakt evenwel geen onderscheid tussen de verschillende types ecologie-investeringen. De huidige steuntabel is in voege sinds 1 juli 2015. De subsidiepercentages werden toen aanzienlijk verlaagd en de technologieën die het minst bijdroegen aan de milieu- en energiedoelstellingen (ecoklasse C en D) kwamen niet in aanmerking voor steun en zijn sindsdien niet langer opgenomen in de lijst van technologieën.

ecoklasse	ecologiegetal	Kmo	go
A	9 – 6	25%	12,5%
B	4 – 3	10%	5%
C	2	0%	0%
D	1	0%	0%

Onderstaande tabel geeft het wijzigingsvoorstel weer. Er wordt opnieuw een onderscheid gemaakt tussen de verschillende types ecologie-investeringen volgens de GBER, namelijk investeringen gericht op milieu, op energiebesparing en op hoogrenderende warmtekrachtkoppeling (WKK) en hernieuwbare energie (HE).

<b>milieu</b>		
<b>ecoklasse</b>	<b>kmo</b>	<b>go</b>
A (ecologiegetal 9)	50%	40%
B (ecologiegetal 6)	30%	15%
C (ecologiegetal 3-4)	0%	0%
D (ecologiegetal 1-2)	0%	0%
<b>energiebesparing</b>		
<b>ecoklasse</b>	<b>kmo</b>	<b>go</b>
A (ecologiegetal 9)	40%	30%
B (ecologiegetal 6)	30%	15%
C (ecologiegetal 3-4)	0%	0%
D (ecologiegetal 1-2)	0%	0%
<b>WKK of HE</b>		
<b>ecoklasse</b>	<b>kmo</b>	<b>go</b>
A (ecologiegetal 9)	55%	45%
B (ecologiegetal 6)	30%	15%
C (ecologiegetal 3-4)	0%	0%
D (ecologiegetal 1-2)	0%	0%

De hoogste klasse is ecoklasse A en bevat de technologieën met ecologiegetal 9. In deze klasse zijn alle technologieën in verband met hernieuwbare energie opgenomen. Dat deze technologieën altijd in de hoogste ecoklasse moeten zitten, werd in 2011 zo bepaald door de Vlaamse Regering in het Actieplan Groene Warmte. In tweede instantie wordt voorgesteld om al de transporttechnologieën eveneens in deze ecoklasse A op te nemen.

Ten derde worden ook alle andere technologieën hierin opgenomen met een kosteneffectiviteit **hoger dan 1,5**.

De steun die in het kader van de technologieën voor CNG-, LNG- en hybride vrachtwagens zal uitbetaald worden door het Hermesfonds (Fonds voor Flankerend Economisch Beleid), wordt volledig gerecupereerd vanuit de begroting bij het beleidsdomein Mobiliteit en wordt aangerekend op het begrotingsartikel MB0-1MFX2AG-PR PROVISIES – KILOMETERHEFFING. Dit geldt niet voor de tankstations.

Ecoklasse B bevat de technologieën met ecologiegetal 6. Dit zijn al deze met een positieve kosteneffectiviteit **tot en met 1,5**.

Technologieën in de ecoklasse C en D kunnen geen steun genieten, zoals reeds van toepassing.

De **kosteneffectiviteit** is een methodiek die ingevoerd werd bij de laatste wijziging van de LTL ter vervanging van de eerder toegepaste methodiek die gebaseerd was op het Milieurapport Vlaanderen (MIRA-T).

Elke technologie van de LTL wordt op basis van haar ecologiegetal ingedeeld in een ecoklasse (A, B, C of D). Het ecologiegetal is een getal variërend tussen 1 en 9 en geeft de performantie van een technologie weer. Deze werkwijze blijft behouden maar de invulling van het ecologiegetal gebeurt sinds de laatste LTL-wijziging anders dan voorheen.

Het ecologiegetal van een technologie werd voordien bekomen door de milieuscore van het hoofdeffect van die technologie te vermenigvuldigen met de weegfactor die aan het thema gegeven werd in het milieuraapport Vlaanderen.

Aan elke technologie van de LTL werd voor elk milieuthema een milieuscore voor het milieu-/energievoordeel toegekend. De scores voor het milieu-/energievoordeel zijn gebaseerd op een expertinschatting van het verwachte milieu-effect, steeds ten opzichte van de standaardtechnologie. Het resultaat van het product van de milieuscore van het hoofdeffect met de weegfactor van het overeenkomstige milieucompartiment gaf een ecologiegetal van 1, 2, 3, 4, 6 of 9. Een ecologiegetal wordt gekoppeld aan een ecoklasse, waaraan ook een subsidiepercentage wordt gekoppeld.

Deze methode had evenwel enkele belangrijke beperkingen:

- De methode was gebaseerd op de relatieve milieuwinst van de ecotechnologie t.o.v. een standaardtechnologie.
- Er werd enkel rekening gehouden met het hoofdeffect op vlak van milieu of energie. Positieve of negatieve neveneffecten werden niet in rekening gebracht.
- Niet alle milieuthema's zijn opgenomen in MIRA-T en bijgevolg was het niet voor alle milieu-investeringen mogelijk om een ecologiegetal te bepalen. Bepaalde investeringen kwamen dus niet in aanmerking voor ecologiesteun, niettegenstaande ze wel degelijk een milieuvoordeel opleverden. Een voorbeeld hiervan was de reductie van materiaalgebruik. Nochtans zijn besparing van grondstoffen en recyclage wel thema's die zowel ecologisch als economisch een belangrijke impact kunnen hebben.
- De doelstellingen van MIRA-T zijn kortetermijndoelstellingen. De weegfactoren kunnen snel veranderen waardoor de steunpercentages ook mee wijzigen. Hierdoor bood de maatregel onvoldoende stabiliteit en continuïteit.
- Circulaire economie is niet opgenomen als milieu-indicator, enkel 'hoeveelheid bedrijfsafval'. Steun voor innovatieve projecten in het kader van circulaire economie was dan ook niet mogelijk.

Het doel van de nieuwe evaluatiemethode van de kosteneffectiviteit is een aangepaste en praktisch bruikbare methode te gebruiken om de milieu- en energiewinst van ecologiesteun-aanvragen te berekenen, waarbij meerdere types van milieu- en energiewinst in een globale ketenbenadering in één getal uitgedrukt worden. Hierdoor worden alle milieu- en energieaspecten in rekening gebracht en vertaald tot één milieuscore. De kosteneffectiviteit is de verhouding van deze milieuscore ten opzichte van de meerkost en wordt uitgedrukt in een aantal milieupunten per euro extra investering.

In eerste instantie wordt een technologie met een positieve kosteneffectiviteit subsidiabel geacht. Er zijn nog weinig rekengegevens voorradig om begrenzings van de kosteneffectiviteit te gebruiken voor de afbakening van de ecoklassen A, B, C en D. Wel is het zo dat er een verdeling tussen A en B wordt voorzien op basis van een budgettaire inschatting, in die zin dat het budget dan min of meer gelijk zou blijven ten opzichte van het budget van vandaag. Van daaruit wordt voorzien dat technologieën met een hogere kosteneffectiviteit dan 1,5 ecologiegetal 9 krijgen en dus in ecoklasse A terecht komen. Technologieën met een positieve kosteneffectiviteit tot en met 1,5 krijgen ecologiegetal 6 en belanden dus in ecoklasse B.

Het gebruik van deze kosteneffectiviteitsmethode heeft een aantal voordelen naar de beoordeling van technologieën toe en geeft meer transparantie:

- De beoordeling van de technologieën is onafhankelijk van de beleidsdoelstellingen maar wel wetenschappelijk onderbouwd en constant in de tijd;
- Al de milieu- en energieaspecten worden mee in rekening gebracht; investeringen worden in zijn geheel bekeken;
- Thema's uit de circulaire economie komen in aanmerking voor steun.

Omwille van de consistentie wordt de methodologie van de kosteneffectiviteit vanaf nu ook toegepast bij de **strategische ecologiesteun**. Zoals hier boven beschreven bij ecologiepremie plus wordt voorzien dat technologieën met een hogere kosteneffectiviteit dan 1,5 in ecolklasse A terecht komen. Technologieën met een positieve kosteneffectiviteit tot en met 1,5 belanden in ecolklasse B.

#### *b. Schrapping bonussteun*

Op vandaag is er een subsidiebonus voorzien voor ondernemingen die een inspanning leverden om een eerstelijns energie-, milieu- of eco-efficiëntiescan te laten uitvoeren en beschikken over een geldige scan op datum van indiening van de steunaanvraag. De subsidiebonus is ook voorzien voor ondernemingen die een geldig milieucertificaat bezitten of een milieumanagementsysteem invoeren. Indien het subsidiebonussysteem behouden blijft, kunnen de Europese maximale steunpercentages niet aan de basis gehanteerd worden. Het standaard steunpercentage moet dan immers 10% onder het maximale percentage blijven omdat de maximale subsidiebonus momenteel 10% bedraagt. Daarenboven wordt de subsidiebonus weinig gebruikt. Om de transparantie te verhogen en de afstemming van de ecologiepremie plus op de strategische ecologiesteun (besluit van de Vlaamse Regering van 16 november 2012 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor strategische ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest), waar geen subsidiebonus van toepassing is, te optimaliseren, wordt voorgesteld om de subsidiebonus met het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering af te schaffen.

## **2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP**

De financiële weerslag werd gesimuleerd door toepassing van de voorgestelde subsidiepercentages op de in 2016 ingediende subsidieaanvragen. Hieruit blijkt dat de totale subsidie 9.446.273 euro zou bedragen. De voorgestelde wijzigingen kunnen bijgevolg worden opgevangen binnen de voor 2017 begrootte vastleggingskredieten binnen het Hermesfonds, basisallocaties 1EC320 en 1EC370 die deel uitmaken van begrotingsartikel ECH-1ECG5AG-WT.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd gegeven op 8 juni 2017.

Het begrotingsakkoord werd aangevraagd op 26 juni 2017.

## **3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN**

- a) Personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b) Werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c) Investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d) Ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten.

Conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

#### **4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudget van de Vlaamse overheid, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

#### **5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING**

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2017/164 van 24 mei 2017.

Voor het ontwerp van besluit werd geen reguleringsimpactanalyse (RIA) opgemaakt.

Dossiers waar de Vlaamse regelgever geen vrije juridische beleidsruimte (door hogere regelgeving) of politieke beleidsruimte (meer) heeft zijn vrijgesteld tot het opmaken een RIA. Onder geen juridische vrije beleidsruimte wordt verstaan dat de Vlaamse Regering de beleidscontouren al vooraf heeft goedgekeurd (regeerakkoord) of gevalideerd (beleidsnota's).

In de mededeling aan de Vlaamse Regering van 21 oktober 2016 inzake de uitvoering van de 'engagementsverklaring van de Vlaamse Regering: naar een coherent logistiek beleid' vermeld in punt 1.1, werd beslist om de sector transport en logistiek te ondersteunen door een aantal groenere transporttechnologieën op de LTL-lijst te plaatsen met een verhoogd steunpercentage. Dit vereist een wijziging van het BVR ecologiepremie plus.

Het ontwerp van besluit geeft verdere uitvoering aan de mededeling aan de Vlaamse Regering van 21 oktober 2016. Voor het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd dan ook geen RIA meer opgemaakt.

#### **6. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest, wat betreft de verhoging van de steunintensiteit;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de economie, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen bij de Raad van State binnen een termijn van 30 dagen (artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

Philippe Muyters  
Vlaams minister voor Werk, Economie, Innovatie en Sport

Bijlagen:

1. het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2010 tot toekenning van steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaamse Gewest, wat betreft de verhoging van de steunintensiteit;
2. het begrotingsakkoord;
3. het advies van de Inspectie van Financiën.