

DE VLAAMSE MINISTER VAN Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

DE VLAAMSE MINISTER VAN Werk, Economie, Innovatie en Sport

DE VLAAMSE MINISTER VAN Omgeving, Natuur en Landbouw

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende de
 regeling van subsidies aan ondernemingen voor investeringen in
 maatregelen ter bevordering van het milieu en de
 verkeersveiligheid- Principiële goedkeuring**

1. INHOUDELIJK

In juli 2015 werd een engagementsverklaring naar een coherent logistiek beleid ondertekend door de Vlaamse Regering. Deze engagementsverklaring bevat een aantal maatregelen die dienen genomen te worden om te komen tot een coherent logistiek beleid. In deze engagementsverklaring werd melding gemaakt van werkgroepen die maatregelen zouden uitwerken om te komen tot betere opleiding, instroom en kostenbesparingen voor de sector. (VR 2015 1007 MED.0373/1)

Na intens overleg met de transportsector en verschillende andere betrokken partners in werkgroepen engageert de Vlaamse Regering zich om een aantal maatregelen te nemen. Het subsidiesysteem voor verkeersveiligheid- en ecologisch bevorderende maatregelen past in dit kader en werd via een mededeling aan de Vlaamse Regering van 21 oktober 2016: "Uitvoering van de engagementsverklaring van de Vlaamse Regering: naar een coherent logistiek beleid" bekend gemaakt. (2016 2110 MED.0405/1)

Een Europese studie toonde aan dat de grootste oorzaak van ongevallen waarin vrachtwagens betrokken zijn, dikwijls veroorzaakt worden door een menselijke fout van één van de betrokken weggebruikers (85,2%). Andere factoren zoals weersomstandigheden (4,4%), infrastructuur (5,1%) of technische problemen aan het voertuig (5,3%) spelen een beperktere rol.

Belangrijke ongevalsfactoren zijn snelheid in combinatie met controleverlies (onaangepaste snelheid), onvoldoende afstand houden, vermoeidheid en afleiding in het algemeen.

De meeste ongevallen gebeuren op een kruispunt, in de file, ten gevolge van het afwijken van de rijstrook of ten gevolge van een inhaalbeweging, maar daarnaast blijven ook dodehoekongevallen een aandachtspunt en gebeuren er meer ongevallen met stilstaande vrachtwagens dan met andere stilstaande voertuigen.

Uit de cijfers leiden we af dat het aantal gewonden in ongevallen met vrachtwagens sterk is afgenomen, maar dat deze afname de laatste 10 jaar ook sterk stagneert.

Aangezien 85,2 % van de ongevallen veroorzaakt wordt door een menselijke fout door één van de betrokken weggebruikers, is de nood aan extra hulp binnen en rondom de vrachtwagen toch nog steeds hoog, niet alleen om sneller en beter te detecteren en te reageren op het gedrag van

andere weggebruikers, maar ook om de chauffeur zelf te ondersteunen in verkeersveilig gedrag.

Daarenboven was 39% van de uitstoot van stikstofoxides, 30% van de uitstoot van fijn stof (PM10-fractie) en ongeveer 29% van de CO₂ uitstoot door het wegverkeer in Vlaanderen in 2014 afkomstig van vrachtwagens. Door de introductie van de Euro VI norm voor vrachtwagens wordt verwacht dat, ondanks de groei van het vrachtverkeer, de NO_x emissies zullen dalen. Daarnaast biedt de installatie van NO_x-katalysatoren (SCR) op bestaande vrachtwagens een potentieel om de NO_x emissies te verminderen.

Door de introductie van roetfilters in nieuwe vrachtwagens wordt verwacht dat de uitstoot van fijn stof zal dalen. Voor bestaande vrachtwagens kunnen gesloten roetfilters achteraf geïnstalleerd worden. Deze hebben een reductiepotentieel van meer dan 90%.

Het aandeel CO₂ sterk zal toenemen in de toekomst door de groei van het vrachtverkeer. Voor CO₂ zijn er geen normen voor vrachtverkeer en de laatste jaren wordt een stabilisatie van het verbruik (en dus CO₂) per vrachtwagen vastgesteld. Een betere aerodynamica, alsook rijsassistentiesystemen en rijstijl analysesystemen, bieden potentieel om het verbruik en CO₂ emissies te verminderen.

Ook hier is de nood aan ondersteuning van uitstoot-reducerende maatregelen hoog en aangewezen om de vergroening van deze voertuigen te helpen bewerkstelligen.

Om de omschakeling naar een veiliger en meer ecologisch transport te ondersteunen, voorziet de Vlaamse overheid in een subsidiesysteem voor een pakket aan investeringen die online kunnen aangevraagd worden. Zo zal er een versnelling gerealiseerd kunnen worden op het gebied van groenere en veiligere voertuigen, wat niet alleen ten goede komt van de sector, maar ook van de burger.

Dit zal gebeuren door het toepassen van een volledig gereguleerde subsidie. Om er voor te zorgen dat het budget niet ontspoot, zal het jaarlijks maximaal uit te keren subsidiebedrag vastgelegd worden op 36,3 miljoen euro. Hierbij wordt rekening gehouden met de beperkte financiële draagkracht van de kleine ondernemingen.

Om de administratieve rompslomp van zowel de ondernemer (aanvrager) als overheid zo beperkt mogelijk te houden, werd geopteerd om de aanvraagprocedure volledig online te laten verlopen. Hierdoor kunnen ondernemers op een laagdrempelige manier toegang krijgen tot de subsidies waar ze recht op hebben. Via het ondernemersloket zal de aanvrager toegang krijgen tot deze aanvraagprocedure, waarna de aanvraag zelf door middel van steekproefsgewijze controle zal worden nagekeken en uitbetaald. Verdere steekproefsgewijze controle op de effectieve toepassing op het terrein zal worden opgenomen binnen de controles van de bedrijfsinspectie.

Het voorliggende ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt decretaal verankerd aan het decreet van 16 maart 2012 betreffende het economisch ondersteuningsbeleid.

Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1 bepaalt de definities die gebruikt worden in het besluit.

Artikel 2 geeft aan dat de subsidies die zullen worden toegekend op basis van het voorliggende besluit onder het toepassingsgebied van de Europese de-minimisverordening (EU) nr. 1407/2013 vallen. Artikel 3 volgt uit artikel 3 van de Verordening. Artikel 6 bepaalt voor de toepassing van deze verordening dat de steun de vorm aanneemt van een subsidie.

Artikel 4 en 5 bepalen welke ondernemingen een subsidieaanvraag kunnen indienen. Overheidsinstellingen of andere publiekrechtelijke entiteiten komen niet in aanmerking voor de subsidies.

Artikel 6 bepaalt de vorm van toekenning

Art 7: De Vlaamse minister van mobiliteit bepaalt de lijst van uitgaven. Deze lijst zal tot stand komen na overleg met de transportsector. De vaststelling per MB laat toe soepel in te spelen op innovatie en technische evoluties. Het MB zal voor advies worden voorgelegd aan de Raad van State.

Art 8: Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

Art 9: Het subsidiebedrag per onderneming wordt op 100.000 euro per onderneming begrensd gedurende een periode van drie belastingjaren. Deze periode start op 1 januari 2017 en loopt dus tot 31 december 2019.

Art. 10. Het bedrag van subsidie per voertuig wordt vastgelegd op maximum 3000 euro. Een voertuig komt slechts éénmaal in aanmerking om het maximale subsidiebedrag per onderneming te berekenen. De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit kan dit bedrag aanpassen.

Alle uitgaven vanaf 1 januari 2017 komen in aanmerking voor de subsidie.

Art 11. Het terugbetalingspercentage ligt op maximaal 80%. De Vlaamse minister bevoegd voor mobiliteit bepaalt per uitgave die voor subsidie in aanmerking komt het terugbetalingspercentage

Art 12. Dit artikel bepaalt het minimumbedrag per aanvraag

Art 13. De aanvraag van de subsidie zal volledig digitaal gebeuren. Hiervoor wordt momenteel een digitaal loket ontwikkeld. De Vlaamse minister bevoegd voor Economie kan de nadere regels van de aanvraag- en toekenningsprocedure bepalen.

Art 14. Bepaalt welke acties een onderneming dient te nemen bij situatiewijzigingen die invloed kunnen hebben op de subsidie

Art 15. De controle kan steekproefsgewijs gebeuren door opvraging van de facturen of andere documenten

Art 16. Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

Art 17. Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

Art 18. Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

Art 19. Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

Art 20. Dit artikel behoeft geen verdere uitleg

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

Het maximale subsidiebedrag per onderneming wordt berekend op basis van het maximale subsidiebedrag per voertuig, vermenigvuldigd met het aantal in aanmerking komende voertuigen van de onderneming..

Het bedrag waarop een aanvrager recht heeft wordt bepaald op maximum 3000 euro per voertuig.

Het maximum subsidiebedrag per onderneming wordt vastgelegd op 100.000 euro per 3 jaar. Dit impliceert dat ondernemingen tot voor maximum 33 vrachtwagens het volledige bedrag van 3000 euro per vrachtwagen kunnen aanvragen.

Er werd een inschatting gemaakt van het te verwachten aantal aanvragen en de daaraan verbonden budgettaire impact. Op basis van de inkohieringen voor zware vrachtwagens in het kader van de jaarlijkse verkeersbelastingen in 2015 werd onderzocht hoeveel vrachtwagens binnen het toepassingsgebied vallen van het subsidiesysteem.

Indien elke rechthebbende een maximale aanvraag indient voor 3000 euro, heeft dit een maximale budgettaire impact van 226,2 miljoen euro over de periode van 3 jaar, of circa 75,4 miljoen euro per jaar.. Er kan verwacht worden dat dit maximum nooit bereikt zal worden:

- niet elke rechthebbende onderneming zal een aanvraag doen;
- niet elke onderneming zal een maximale aanvraag doen;
- niet elke onderneming zal in aanmerking komen wegens het reeds ontvangen van de-minimissteun in het kader van andere subsidiemaatregelen.

We schatten in dat het totaal aantal aanvragen in 3 jaar op circa 109,2 miljoen euro zal komen of ongeveer 36,4 miljoen euro jaarlijks. Hiervoor werden volgende aannames genomen:

- ondernemingen met 1 tot 3 vrachtwagens: 30% van de maximale aanvraag;
- ondernemingen met 4 tot 6 vrachtwagens: 40% van de maximale aanvraag;
- ondernemingen met 7 tot 19 vrachtwagens: 60% van de maximale aanvraag;
- ondernemingen met minimum 20 vrachtwagens: 80% van de maximale aanvraag.

Om ervoor te zorgen dat het budget niet ontspoot, zal het jaarlijks maximaal uit te keren subsidiebedrag worden vastgelegd op 36,3 mio euro. Na het bereiken van dit maximumbedrag wordt de terugbetaling uitgesteld tot januari van het volgende kalenderjaar.

Een eenmalige overheadkost voor de uitwerking van het digitaal aanvraagloket zal bij de opstart mee worden gefinancierd binnen de voorziene budgetten. Hier wordt 117.649,32 euro (incl. 21% BTW) voor voorzien. Voor het digitaal loket komt daar nog maandelijks 4.252,36 euro (incl. 21% BTW) bij voor de exploitatiekost. Ook deze recurrente kost zal uit de voorziene budgetten komen.

Op begrotingsartikel MBO-IMFX2AG-PR (provisie kilometerheffing) is 40 miljoen euro voorzien voor flankerende maatregelen binnen de transportsector. Hiervan is recurrent 36,3 miljoen euro voorzien voor de uitgaven in het kader van voorliggend subsidiesysteem. Dit budget zal op basis van de jaarlijkse noden verdeeld worden naar het passende begrotingsartikel. De niet aangewende vastleggingskredieten binnen deze provisie zullen op basis van het uitgavendecreet overgedragen worden naar het volgende begrotingsjaar.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd gevraagd op 8 mei 2017. De IF bracht op 28 juni 2017 advies uit.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 5 juli 2017

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale besturen.

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

Er is geen impact op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het subsidiesysteem werd reeds besproken op de Vlaamse Regering via een mededeling van 21 oktober 2016: "Uitvoering van de engagementsverklaring van de Vlaamse Regering: naar een coherent logistiek beleid". (2016 2110 MED.0405/1). Hier werd het budget en de modaliteiten van het subsidiesysteem reeds besproken. Het budget werd ook reeds voorzien op de begroting. Het subsidiesysteem werd via intens overleg met de transportsector verder ontwikkeld. Omwille van deze redenen en de proportionaliteit werd geen RIA uitgevoerd.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies werd ontvangen op 10 juli 2017.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot toekenning van subsidies aan ondernemingen voor investeringen in maatregelen ter bevordering van het milieu en de verkeersveiligheid;
- 2° de Vlaamse minister, bevoegd voor Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van dertig dagen zoals bepaald in artikel 84, §1, eerste lid, 2° van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn.

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Werk, Economie, Innovatie en Sport

Philippe MUYTERS

Joke SCHAUVLIEGE

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;
- het advies van de Inspectie van Financien;
- het begrotingsakkoord.