

NOTA AAN DE LEDEN VAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft:

- **Besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van het Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de hoogte van de premie en de uitbreiding van de doelgroep die in aanmerking komt voor een zero-emissiepremie;**
- **Definitieve goedkeuring na adviesvraag aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State**

1. INHOUDELIJK

Het actieplan 'Clean power for transport' werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 18 december 2015 (VR 2015 1812 DOC.1438-1TER CPT). In het actieplan zijn een aantal maatregelpakketten voorzien. Een groot deel van de acties is gericht op het stimuleren van de prille markt en het opheffen van de eerste drempels tegen 2020. Tegelijk worden voorbereidingen getroffen om ook het streefbeeld op langere termijn (2030-2050) mogelijk te maken; nl. de transitie naar een zero emissie mobiliteit. De Vlaamse overheid wil hierbij stimulerend optreden. Om de aankoop van deze voertuigen te vergemakkelijken, werden bv. de belastingen verlaagd en aan de netbeheerders de opdracht gegeven om de uitrol van voldoende publiek toegankelijke laadpunten te coördineren. Er werd ook een premie ingevoerd voor particulieren.

Uit de cijfers blijkt dat het marktaandeel eind 2017 een eind verwijderd is van de indicatieve doelstelling (0,5% t.a.v. 3%). Om de doelstelling te halen zijn er, zeker voor de zero-emissievoertuigen, extra initiatieven nodig. Bovendien laten de beschikbare middelen dit ook toe. Dat kan o.m. door het uitbreiden van de doelgroep van de ingevoerde premie en het niet verder laten zakken van de premie.

2. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING VAN HET ONTWERP

Artikel 2 beschreef de wijzigingen die worden aangebracht.

Onder punt 1 werd de doelgroep uitgebreid met vzw's en aanbieders van autodelen. Er bestaat ondertussen aankoopsteun voor particulieren, bedrijven en de Vlaamse overheid, maar nog niet voor vzw's. Er is zeker potentieel voor zero-emissievoertuigen in de vloten van deze doelgroepen, te meer daar de gereden afstanden vaak beperkt zijn en de wagens op een centrale plek kunnen laden.

Met de aanbieders van deelsystemen werd door de Vlaamse overheid een green deal afgesloten, o.m. om hun vloten te vergroenen. De ondersteuning van de organisaties met een eigen vloot en een zetel

in Vlaanderen kan dit versnellen. Het wagenpark wordt hierbij door meerdere personen gebruikt met tal van voordelen (milieu, congestie, ruimtegebruik, ...), maar met ook een groot sensibiliserend effect bij elektrificatie van deze vloot. De steun is bedoeld voor organisaties, die zich focussen op autodelen. Vandaar dat ze moeten voldoen aan de volgende voorwaarden:

- De autodeelaanbieder beschikt over een eigen vloot van eigen (of geleasede) voertuigen.
- De wagens binnen de vloot kunnen eigendom zijn van de autodeelaanbieder of de wagens kunnen geleased worden.
- Een autodeelaanbieder stelt deelwagens 24/24 en 7/7 beschikbaar.
- Een autodeelaanbieder stelt deelwagens ter beschikking in de onmiddellijke omgeving van de gebruikers.
- Bij een autodeelaanbieder is het niet noodzakelijk om bij elke transactie een contract met het bedrijf te ondertekenen.
- Bij een autodeelaanbieder kan een deelwagen gebruikt worden voor korte termijn (minstens per uur).

Onder punt 2 werd een definitie van autodelen toegevoegd.

Onder punt 3 werd de oude paragraaf, die het delen van het voertuig voor particulieren verbood, geschrapt. Dit verbod is in tegenspraak met de ambitie om wagens in de toekomst zoveel mogelijk te delen, ook tussen particulieren.

Onder punt 4 werden de aangepaste premiebedragen vermeld. Voor de batterij elektrische wagens wordt het premiebedrag voor de jaren 2018 en 2019 bevroren op het niveau van 2017. Op die manier blijft de premie aantrekkelijk in een markt waar de kwaliteit (bv. actieradius) van de zero-emissiewagens toeneemt, maar waar de prijs nog niet echt daalt. Voor wagens met brandstofcellen wordt de premie opgetrokken en gelijk gelegd met de goedkoopste batterij elektrische wagen, kwestie van ook deze technologie (bij erg hoge prijzen) een kans te geven.

Onder punt 5 werd het controlesysteem verfijnd, zodat elk kwartaal, indien nodig, schotten kunnen worden aangebracht tussen de doelgroepen op het ogenblik dat de premies voor een bepaalde groep een te groot stuk van het budget zouden innemen.

Onder punt 6 werd het controlesysteem aangepast zodat het ook kan werken na het bevroren van de premies de komende jaren. De voorwaarde, dat de premie niet kan zakken onder die voor het volgende jaar, wordt daartoe geschrapt.

In artikel 3 werd deze regeling voor de personenwagens en de bestelwagens met terugwerkende kracht ingevoerd zodat er geen twee verschillende premiebedragen gelden in de loop van 2018.

3. ADVIES VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De afdeling Wetgeving van de Raad van State verstrekke betreffende het ontwerp van besluit op 28 februari 2018 haar advies nr. 62.933/3. Het advies gaat als bijlage 2.

De Raad van State maakt in haar advies de volgende opmerkingen:

- 3.1.** De Raad van State maakte een aantal wetgevingstechnische opmerkingen, waarmee bij de redactie van het besluit rekening werd gehouden.

3.2. De Raad van State geeft aan dat de toekenning van premies aan ondernemingen slechts mogelijk is binnen de grenzen van het staatsteunrecht van de Europese Unie.

Om het besluit conform te maken aan het staatsteunrecht worden artikelen toegevoegd die verwijzen naar de Algemene Groepsvrijstellingsverordening in dat kader. Hiermee kan investeringssteun worden toegekend aan ondernemingen om hen in staat te stellen het niveau van milieubescherming te verhogen.

3.3. De Raad van State vraagt zich af of de opheffing van de bepaling dat 'de aankoop van voertuigen die door de houder ervan gewoonlijk of bestendig ter beschikking worden gesteld van een derde door verhuur, leasing of een andere overeenkomst, niet in aanmerking voor deze premie.' geen onbedoelde neveneffecten kan hebben en of het niet beter was om de bepaling enkel te nuanceren voor de aanbidders van autodelen.

De bepaling werd echter bewust in volledigheid geschrapt, zodat het autodelen in algemeenheid niet wordt afgeremd; niet voor autodeelbedrijven, maar ook niet voor particulieren of vzw's. Om deze reden wordt op dit punt uit het advies van de Raad van State dan ook niet ingegaan.

3.4. De Raad van State merkt op dat er een verschil in behandeling is tussen batterij elektrische wagens en wagens met een brandstofcel, waarbij de laatste bevoordeeld worden. De Raad geeft aan dat volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof een verschil in behandeling slechts verenigbaar is met de grondwettelijke beginselen van gelijkheid en niet-discriminatie, wanneer dat verschil op een objectief criterium berust en het redelijk verantwoord is.

Zoals aangegeven in de nota bij het ontwerpbesluit wordt de premie voor wagens met brandstofcellen opgetrokken en gelijk gelegd met de goedkoopste batterij elektrische wagen, kwestie van ook deze technologie (bij erg hoge prijzen) een kans te geven. Om deze reden wordt op dit punt uit het advies van de Raad van State dan ook niet ingegaan.

3.5. De Raad van State heeft vragen bij de ontworpen wijzigingen m.b.t. de bevoegdheid om het premiebedrag zonder beperking te verlagen "en/of te beperken tot bepaalde doelgroepen". De versoepeling van de delegatievoorwaarden zal als gevolg hebben dat de minister beleidsmatige keuzes kan maken die niet meer te beschouwen zijn als uitvoeringsmaatregelen van bijkomstige of detailmatige aard. Behoudens indien de ministeriële bevoegdheid wordt beperkt door er precieze criteria aan te koppelen, kunnen de ontworpen wijzigingen daarom niet worden aanvaard.

Op basis hiervan wordt de uitbreiding van het evaluatiesysteem geschrapt.

4. AANPASSINGEN AAN HET ONTWERP VAN BESLUIT VAN DE VLAAMSE REGERING

De volgende wijzigingen werden aan het ontwerp van besluit aangebracht:

4.1. Op suggestie van de Raad van State wordt de rechtsgrond uit het Energiedecreet aangepast.

4.2. Op suggestie van de Raad van State wordt de definitie van autodelen integraal opgenomen en toegevoegd aan het oorspronkelijk Energiebesluit.

4.3. Op suggestie van de Raad van State wordt de steun voor ondernemingen gekaderd in het Europese staatsteunrecht. De verwijzing wordt toegevoegd in de aanhef. Voor de steun wordt gebruik gemaakt van de algemene groepsvrijstellingsverordening. In art 3 wordt deze steun gemotiveerd op basis van art. 36 van de groepsvrijstellingsverordening. De maximaal

toegelaten steunpercentages liggen daarbij tussen de 40% en 60% van de meerkost van de milieu-investering. Vermits de aankoopkost van een zero-emissiewagen minimaal 10.000 euro meer is dan een wagen met verbrandingsmotor voldoet een maximale steun van 4.000 euro aan deze voorwaarden. In art. 3 worden de voorwaarden uit de groepsvrijstellingsverordening expliciet opgenomen.

4.4. In art. 2, punt 2 wordt de mogelijkheid toegevoegd om een aankooppremie aan te vragen voor lichte elektrische voertuigen, meer bepaald de bromfietsen klasse B en de motorfietsen. Deze voertuigen hebben gemeen dat een inschrijving, nummerplaat, helm en een rijbewijs noodzakelijk zijn. Ze worden als een valabel alternatief gezien voor de wagen en zijn uitermate geschikt om bv. woon-werkverkeer te doen. Door hun kleiner gewicht en afmetingen zijn zij ook energie-efficiënter (en dus milieu/klimaatvriendelijker) en nemen ze bovendien minder ruimte in, wat o.m. interessant is in de strijd tegen congestie. De vergroening binnen de groep van de brom- en motorfietsen is ook een doel op zich; er valt met de elektrificatie immers veel milieuwinst (lucht en geluid) te boeken bij deze voertuigen. De premie wordt in art 2, punt 4 en 5 op respectievelijk 750 euro en 1500 euro gezet voor bromfietsen klasse B en motorfietsen met een maximum van 25% van de catalogusprijs. Ook een dergelijk (lage) premie zal voldoen aan de maximale steunpercentages uit de Groepsvrijstellingsverordening.

4.5. Op suggestie van de Raad van State wordt de uitbreiding van de tussentijdse evaluatie door de minister m.b.t. de doelgroepen, oorspronkelijk opgenomen in art. 2 punt 5, terug geschrapt.

4.6. Het jaarlijks opnemen van catalogusprijzen wordt in art. 2, punt 7 beperkt tot de wagens en bestelwagens. Voor de twee andere categorieën wordt dit niet voorzien omdat dit, gelet op de sterk bewegende markt, veel moeilijker is.

4.7. In art. 2, punt 8 wordt een aanvulling opgenomen waardoor particulieren niet slechts één milieuvriendelijk voertuig kunnen kopen maar wel één per voertuigcategorie; dus bv. en één elektrische wagen en één bromfiets klasse B.

4.8. Omdat het hier over een besluit met terugwerkende kracht gaat, waarbij de aanmelding (vanaf 1 januari 2018) in principe drie maand na de inschrijving van het voertuig dient te gebeuren, werd voor de nieuwe doelgroepen op dit vlak een overgangsregeling opgenomen in art. 2 punt 9. Op die manier krijgen zij wat langer de tijd om de vanaf 1 januari 2018 ingeschreven wagens te melden.

4.9. De oorspronkelijke voorwaarde om de wagen drie jaar te houden, bleek voor autodeelbedrijven niet altijd haalbaar. Door het intensieve gebruik kan een vervanging na twee jaar zich al opdringen. Voor deze doelgroep werd de verplichte periode om de wagen te houden in art. 2 punt 10 dan ook verlaagd tot twee jaar.

4.10. Omdat de mogelijkheden tot bijsturing van de verdeling bij de evaluatie geschrapt zijn en om een te grote concentratie van de steun bij bepaalde bedrijven te voorkomen, wordt in art. 3 een maximumsteun ingevoerd van 200.000 euro per onderneming per jaar. Dit komt ook overeen met de drempel waarop deze steun individueel gerapporteerd moet worden aan Europa.

4.11. De startdatum voor deze aangepaste premiereregeling voor zero-emissiewagens is 1 januari 2018. Om voor de nieuwe doelgroepen duidelijk te maken dat het moment van inschrijving bij deze bepalend is, werd dit in art. 4 verduidelijkt. Enkel voertuigen ingeschreven vanaf 1 januari 2018 komen bijgevolg in aanmerking. Voor de nieuwe categorie van de tweewielers is de inwerkingtreding voorzien op 15 april 2018.

5. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er werden aan het ontwerp van besluit geen wijzigingen aangebracht die een impact hebben op de begroting van Vlaamse overheid.

6. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Er werden aan het ontwerp van besluit geen wijzigingen aangebracht die een impact hebben op de lokale besturen.

7. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Er werden aan het ontwerp van besluit geen wijzigingen aangebracht die een impact hebben op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

8. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar definitieve goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering houdende wijziging van het Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de hoogte van de premie en de uitbreiding van de doelgroep die in aanmerking komt voor een zero-emissiepremie, zoals opgenomen als bijlage 1.

Bart TOMMELEIN
Viceminister-president van de Vlaamse Regering
Vlaams minister van Begroting, Financiën en Energie

Bijlagen:

- het definitief goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering;
- het advies nr. 62.933/3 van de Raad van State