



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 71.793/1/V

van 29 juli 2022

over

een ontwerp van ministerieel besluit ‘tot vaststelling van de beschikbaarheid van laadpunten als vermeld in artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van artikel 5, 6 en 9’

Op 30 juni 2022 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, van rechtswege verlengd tot 16 augustus 2022*, een advies te verstrekken over een ontwerp van ministerieel besluit ‘tot vaststelling van de beschikbaarheid van laadpunten als vermeld in artikel 5 van het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en tot vaststelling van de datum van inwerkingtreding van artikel 5, 6 en 9’.

Het ontwerp is door de eerste vakantiekamer onderzocht op 26 juli 2022. De kamer was samengesteld uit Marnix VAN DAMME, kamervoorzitter, voorzitter en Paul LEMMENS, kamervoorzitter, Chantal BAMPs, staatsraad, Bruno PEETERS, assessor, en Astrid TRUYENS, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 29 juli 2022.

*

* Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, *in fine*, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat deze termijn van rechtswege verlengd wordt met vijftien dagen wanneer hij begint te lopen tussen 15 juli en 31 juli of wanneer hij verstrijkt tussen 15 juli en 15 augustus.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan. Dit onderzoek geeft enkel aanleiding tot de hierna volgende opmerkingen.

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van ministerieel besluit beoogt nadere uitvoering te geven aan het besluit van de Vlaamse Regering van 17 december 2021 ‘over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen’ (hierna: besluit van 17 december 2021).

2.1. In de eerste plaats wordt bepaald wanneer een laadpunt als beschikbaar moet worden beschouwd in de zin van artikel 5, § 3, 4°, § 4, 4°, en § 5, eerste lid, 2°, van dat besluit (artikelen 2 tot 4 van het ontwerp).

Voor de drie categorieën van aanvragers van een laadpaal (een natuurlijke persoon, een rechtspersoon, onderneming of andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid, en een houder van een vergunning voor taxidiensten en dergelijke) gelden verschillende voorwaarden, die elk steunen op een aantal criteria. De gemachtigde heeft die criteria toegelicht als volgt:

“1. Het is belangrijk dat [rijders met een elektrisch voertuig] bij een eventuele aanvraag Paal volgt Wagen niet verwezen worden naar laadpunten in parkeergarages en daar geconfronteerd worden met hoge parkeerkosten als ze hun voertuig willen laden. Met de opgenomen bepaling wordt dit vermeden en wordt de vergelijking gemaakt met de mogelijkheid voor (andere) wagens om bij de woning tegen een beperkt tarief te parkeren; al dan niet met een bewonerskaart.

2. In de concessie die Gent heeft uitgeschreven wordt er sowieso een laadpaal bijgeplaatst als men de drempelwaarde van 350 kWh per punt per maand overschrijdt - volgens Paal volgt Paal. Voor het nagaan van de beschikbaarheid is het logisch om wat lager te mikken; vandaar dat de waarde van 300 kWh per maand wordt gehanteerd. Ter vergelijking: de laadpalen uit de voorbije concessies (Allego) halen een gemiddeld verbruik van 100 kWh per punt; ze zijn gemiddeld genomen dan ook niet zo bezet en dus beschikbaar. 300 kWh komt ook overeen met ca. 20 laadsessies over een maand (aan vastgestelde gemiddelden (in Nederlandse steden) van 17,5 kWh). Dat geeft een idee van de grootte-orde.

3. Als de bezettingsgraad 50% of hoger is aan beide laadpunten van een laadpaal, dan is er (meer dan) de helft van de tijd een andere wagen aan de laadpaal gekoppeld en zijn de mogelijkheden om te laden te beperkt voor een nieuwe gebruiker. Op dat ogenblik beschouwen we de bestaande laadpaal als onvoldoende beschikbaar en is het ook voldoende rendabel voor een laadpaalexploitant om een nieuwe laadpaal in de buurt te plaatsen.”

2.2. Voorts wordt de datum van inwerkingtreding van de artikelen 5, 6 en 9 van het besluit van 17 december 2021 bepaald (artikelen 6 en 7).

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikelen 5 tot 7

3. Om nadere toelichting gevraagd over de artikelen 5 tot 7 van het ontwerp, heeft de gemachtigde verklaard dat het niet de bedoeling is om aan het ontworpen besluit, of aan sommige bepalingen ervan, terugwerkende kracht te verlenen:

“Het is inderdaad niet de bedoeling om terugwerkende kracht te verlenen aan de opgenomen bepalingen; wel om duidelijk te maken wanneer de artikels in voege treden - in de veronderstelling dat het MB nog getekend kan worden voor de vermelde data. In het andere geval schuift de startdatum mee op.”

Algemeen

4. De tekst van het ontwerp wordt best nog aan een grondig formeel nazicht onderworpen.¹

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Marnix VAN DAMME

¹ Zo dient bijvoorbeeld in het opschrift *in fine* eerder te worden geschreven “van *de artikelen* 5, 6 en 9” en dient in artikel 2, tweede lid, eerder te worden geschreven “artikel 1.1.1., 78°/1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 november 2010”.