



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 70.452/3
van 8 december 2021

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de
laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen’

Op 9 november 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 30 november 2021. De kamer was samengesteld uit Wilfried VAN VAERENBERGH, kamervoorzitter, Jeroen VAN NIEUWENHOVE en Koen MUYLLE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Astrid TRUYENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 8 december 2021.

*

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.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering voorziet in een regeling van de laadinfrastructuur voor elektrische laadpalen (artikelen 1 tot 8 van het ontwerp). Er wordt in een aantal definities voorzien (artikel 1) en de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid (hierna: de minister) wordt gemachtigd om de doelstellingen die gelden voor de uitrol van semipubliek en publiek toegankelijke laadpunten te bepalen en te evalueren (artikel 2). De bevoegde overheid of de gemeente organiseert plaatsingsprocedures voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van laadpunten (artikel 3). De bevoegde overheid organiseert tevens een digitaal loket waarop de stukken en gegevens over de aanvraag van een laadpunt elektronisch uitgewisseld worden en keurt de aanvragen voor een (publiek toegankelijk) laadpunt goed (artikel 4). Na die goedkeuring moet de aanvraag binnen een ordetermin van zes maanden worden uitgevoerd (artikel 5). Voorts wordt de minister gemachtigd om de nadere regels te bepalen voor de vereiste interoperabiliteit en technische specificaties van de semipubliek en publiek toegankelijke laadpunten en voor de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn (artikel 6) en worden laadpuntexploitanten verplicht een aantal gegevens bekend te maken (artikelen 7 en 8).

Ten gevolge hiervan worden de artikelen 6.4.2 tot 6.4.12 van het Energiebesluit van 19 november 2010, die in openbaredienstverplichtingen voorzien voor de uitbouw van infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen, opgeheven (artikel 9).

Ten slotte wordt de inwerkingtreding geregeld van sommige bepalingen van het te nemen besluit (artikel 10).

RECHTSGROND

3.1. Het ontwerp vindt, onder voorbehoud van wat volgt, rechtsgrond in de in de rubriek ‘Rechtsgronden’ in de aanhef vermelde artikelen 7, § 1, § 2, tweede lid, § 3, eerste lid, en § 4, en 8 en 10 van het decreet van 16 juli 2021 ‘over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen’.

3.2. In artikel 3, tweede tot vierde lid, van het ontwerp wordt in de mogelijkheid voorzien dat de gemeenten zelf een plaatsingsprocedure uitschrijven voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van de laadpunten door een laadpuntexploitant en uit het vierde lid van die bepaling blijkt dat de gemeenten ook een eigen digitaal loket kunnen oprichten via hetwelk een laadpunt kan worden aangevraagd.

Naar luid van artikel 7, § 2, eerste lid, van het decreet van 16 juli 2021 coördineert de bevoegde overheid¹ de uitrol van de publiek toegankelijke en de semipubliek toegankelijke laadpunten. Diezelfde bevoegde overheid beoordeelt de aanvragen voor een publiek toegankelijk laadpunt of een laadpunt voor een normaal of hoog vermogen voor een specifieke toepassing op het openbaar domein die de eigenaars en gebruikers van batterijelektrische voertuigen doen via het door de Vlaamse Regering opgericht digitaal loket (artikel 8, § 2, van hetzelfde decreet).

Ofschoon in de toelichting bij het voorstel dat tot het decreet van 16 juli 2021 heeft geleid werd gesteld dat de *uitrol* van de laadpunten gebeurt *in samenwerking met*, onder meer, de lokale besturen, werd tevens beklemtoond dat “de bevoegde overheid (...), omwille van de eenvormigheid en schaalvoordelen, centraal coördineert”.² In het verlengde hiervan moet worden vastgesteld dat het decreet van 16 juli 2021, en in het bijzonder het voormelde artikel 8, voorziet in een aanvraagprocedure voor laadpunten op het niveau van het Vlaamse Gewest en niet op het niveau van een gemeente.

De mogelijkheid, waarin het ontwerp voorziet, voor de gemeenten om een digitaal loket op te richten, naast dat vermeld in artikel 8 van het decreet van 16 juli 2021, en om zelf een plaatsingsprocedure uit te schrijven voor de installatie, het onderhoud en de commerciële exploitatie van de laadpunten door een laadpuntexploitant, zonder dat er in enige coördinatie met de bevoegde overheid is voorzien, lijkt dan ook op gespannen voet te staan met het uitgangspunt van de decreetgever. Weliswaar kan de Vlaamse Regering overeenkomstig artikel 7, § 3, van het voormelde decreet verplichtingen opleggen aan de gemeenten in het kader van de uitrol van een passend aantal laad en tankpunten voor alternatieve brandstoffen, maar die machtiging reikt niet zover dat de Vlaamse Regering in een parallelle procedure voor de aanvraag en plaatsing van laadpunten kan voorzien, die de decreetgever niet voor ogen lijkt te hebben gehad.

Bijgevolg kan artikel 3, tweede tot vierde lid, van het ontwerp geen doorgang vinden.³

¹ Zijnde het Departement Mobiliteit en Openbare Werken: zie artikel 3, 2°, van het decreet van 16 juli 2021.

² *Parl.St.* VI.Parl. 2020-21, nr. 840/1, 7.

³ En moet in het vijfde lid van die bepaling de verwijzing naar de gemeente worden weggelaten.

3.3. De opheffing van de artikelen 6.4.2 tot 6.4.12 van het Energiebesluit van 19 november 2010 (artikel 9 van het ontwerp) vindt rechtsgrond in artikel 7.5.1 van het Energiedecreet van 8 mei 2009, dat ook rechtsgrond bood voor de invoeging van die bepalingen.⁴

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Aanhef

4. In de rubriek ‘Rechtsgronden’ van de aanhef moet bijkomend worden verwezen naar artikel 7.5.1 van het Energiedecreet van 8 mei 2009 (zie opmerking 3.3).

Artikel 1

5. In artikel 1, 1°, van het ontwerp schrijve men “zero-emissievoertuigen” (in plaats van “zero emissievoertuigen”).

Artikel 4

6.1. In artikel 4, § 5, eerste lid, van het ontwerp schrijve men “één standplaats voor taxi’s of parkeerplaats voor autodelen” (in plaats van “één voorbehouden parkeerplaats voor taxi’s of autodelen”) teneinde de terminologie van het ontwerp in overeenstemming te brengen met de regelgeving voor het individueel bezoldigd personenvervoer.

6.2. In artikel 4, § 6, van het ontwerp moet worden verwezen naar “paragraaf 4, 4°” (in plaats van “paragraaf 4, 3°”).

Artikel 5

7. Uit artikel 5, eerste lid, van het ontwerp vloeit voort dat de laadpuntexploitant de aanvraag uitvoert binnen een ordetermin van zes maanden na de goedkeuring ervan. Daarbij pleegt hij onder meer *overleg* met “in voorkomend geval, een andere beheerder van het openbare domein waarop het laadpunt zal worden geïnstalleerd”.

Op de vraag welk openbaar domein wordt bedoeld, antwoordde de gemachtigde:

“Het gaat (...) vooral over de domeinen van de Vlaamse overheid en de lokale besturen. In elk geval is er bij elke realisatie een goedkeuring van de wegbeheerder nodig. Het zou kunnen dat er zich sporadisch een opportuniteit voordoet op een domein van een andere overheid, bv. aan treinstations. Op dat ogenblik zal contact worden gezocht met de desbetreffende beheerder.”

⁴ Zie adv.RvS 58.994/3 van 23 maart 2016 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 25 maart 2016 tot wijziging van het Energiebesluit van 19 november 2010, wat betreft de activiteiten en openbardienstverplichtingen van de distributienetbeheerders ter stimulering van de infrastructuur voor elektrische voertuigen”, opmerking 5.2.

Gevraagd of de laadpuntexploitant dan de locatie van het laadpunt kan bepalen, weliswaar in overleg met, maar zonder dat de beheerder van het openbaar domein zich kan verzetten tegen de door hem gekozen plaats, antwoordde de gemachtigde:

“Dat is niet de bedoeling. Het vertrekpunt is wel dat de laadpuntexploitant vanuit de plaatsingsprocedure de opdracht heeft om een laadpunt te plaatsen binnen de aangegeven straal. Hij zal daarbij uiteraard rekening moeten houden met de andere betrokkenen. De wegbeheerder zal moeten nagaan of hij een toelating of vergunning kan verlenen om het laadpunt op de beoogde plaats te realiseren (en ook de wegmarkeringen moeten aanbrengen), de elektriciteitsnetbeheerder zal de aansluiting op het net moeten realiseren. De plaatsing zal dus in consensus moeten plaatsvinden.”

Vermits het niet de bedoeling is dat de laadpuntexploitant tot de installatie kan overgaan zonder de instemming van de beheerder van het openbare domein waarop het laadpunt zal worden geïnstalleerd, moet dit in de tekst van het ontwerp worden verduidelijkt. Thans wekt artikel 5, eerste lid, ervan immers de indruk dat indien het overleg waarin wordt voorzien, niet tot een overeenkomst zou leiden, de laadpuntexploitant alsnog tot de installatie kan overgaan.

Wel rijst de vraag of een dergelijke instemmingsvereiste niet tot moeilijkheden aanleiding kan geven wanneer de installatie van laadpunten betrekking heeft op een plaats waar reeds een bestaande concessie is toegekend, bijvoorbeeld voor de uitbating van een tankstation, en die concessiehouder, die als een beheerder van het openbaar domein lijkt te kunnen worden beschouwd, zich verzet tegen de installatie. Desgevallend zou hiervoor in een regeling moeten worden voorzien.

Artikel 6

8.1. Naar luid van artikel 6 van het ontwerp kan de minister nadere regels bepalen voor de vereiste interoperabiliteit en technische specificaties van de semipubliek en publiek toegankelijke laadpunten en voor de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn.

Gevraagd of die nadere regels de vorm kunnen aannemen van productnormen, antwoordde de gemachtigde:

“Dit is niet bedoeld als ‘normalisatie’ van de laadpalen, wel als een specificering waaraan (semi-)publieke laadpunten in Vlaanderen moeten voldoen. Het gaat hierbij vooral over de aspecten toegankelijkheid en bruikbaarheid in de brede zin van het woord voor deze groep van laadpalen. De basis hiervoor is voorzien in art. 10 van het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen.”

8.2. Een delegatie aan een minister kan enkel betrekking hebben op bijkomstige of detailmatige aangelegenheden, wat impliceert dat die aangelegenheden exhaustief worden vermeld, wat – mede gelet op wat hieronder wordt uiteengezet in opmerking 8.3 – thans niet het geval is.

In artikel 10 van het decreet van 16 juli 2021 wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om voorwaarden op te leggen aan laadpuntexploitanten, met inbegrip van onder meer regels voor de vereiste interoperabiliteit van de publiek en semipubliek toegankelijke laadpunten, de technische specificaties, en de wijze waarop ze toegankelijk moeten zijn. In de toelichting bij die bepaling wordt onder meer het volgende uiteengezet:

“Om het laadproces voor de EV-gebruikers zo eenvoudig mogelijk te maken, moeten laadpunten gemakkelijk vindbaar, aantrekkelijk in gebruik, bereikbaar en toegankelijk zijn, moet er betrouwbare informatie over bijvoorbeeld de beschikbaarheid en de prijs voorhanden zijn, en moet de interoperabele toegang tot de laadpunten en laaddiensten gegarandeerd zijn. Ook de uniformiteit van laadpunten zal het gebruiksgemak verhogen. Goede verlichting, afscherming, duidelijke wegmarkering, strategische ligging, regelmatig onderhoud en veiligheid *zijn bijkomende aspecten die bijdragen tot de gebruiksvriendelijkheid van laadpunten.*”⁵

Aan de hand hiervan moeten de aangelegenheden die aan de minister worden gedelegeerd nader worden gepreciseerd.

8.3. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde dat de nadere regels waarin artikel 6 van het ontwerp voorziet, betrekking hebben op alle semipubliek en publiek toegankelijke laadpunten, en dus niet enkel op de laadpunten die worden geplaatst overeenkomstig de artikelen 3 tot 5 van het te nemen besluit.

Dit moet worden verduidelijkt in de tekst van die bepaling.

Vermits, volgens de gemachtigde, ook de artikelen 7 en 8 van het ontwerp van toepassing zijn op alle laadpuntexploitanten, geldt hetzelfde voor die bepalingen.

Artikel 7

9. Naar luid van artikel 7, § 1, eerste lid, 1°, k), van het ontwerp moet de laadpuntexploitant de volledige “ID-code” van het laadpunt ter beschikking stellen. Er moet nader worden omschreven wat met het begrip “ID-code” wordt bedoeld.

Artikel 8

10. In de inleidende zin van artikel 8, eerste lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van “kwartaalgegevens”, terwijl het tweede lid van dat artikel het heeft over “gegevens”. Hieromtrent om nadere toelichting gevraagd, verduidelijkte de gemachtigde dat het woord “kwartaalgegevens” moet worden vervangen door “gegevens”.

⁵ Parl.St. Vl.Parl. 2020-21, nr. 840/1, 9-10.

Slotopmerking

11. Vermits het te nemen besluit, net als het decreet van 19 juli 2021 tot uitvoering waarvan het strekt, in de gedeeltelijke omzetting voorziet van richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 ‘betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen’, moet aan het ontwerp een bepaling worden toegevoegd waarin melding wordt gemaakt van die omzetting.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Astrid TRUYENS

Wilfried VAN VAERENBERGH