

De stekker eruit, jaar vroeger dan beloofd

Het Laatste Nieuws - 26 Okt. 2019

De Vlaamse regering trekt een jaar eerder dan beloofd de stekker uit de zero-emissiepremie. Wie na 31 december nog een elektrische wagen koopt, krijgt daar geen subsidie meer voor. De premie - die tot 4.000 euro kon oplopen - volstond toch niet om de modale Vlaming te overtuigen, meent de overheid.

De Krant

Vlaanderen geeft vanaf 1 januari 2020 geen premies meer voor elektrische wagens. Volgens minister van Energie Zuhal Demir (N-VA) heeft de maatregel z'n verwachtingen nooit ingelost. "Voor de 3.648 nieuwe elektrische auto's die in 2018 werden ingeschreven, zijn er slechts 415 premies toegekend." Het merendeel van de Tesla's op onze wegen wordt door bedrijven en vennootschappen gebruikt, die een gunstige belastingaftrek van 120% genieten. "De premie heeft dus weinig invloed op de 'aankoopbereidheid' van de modale particulier." Nochtans worden er dit jaar beduidend meer premies aangevraagd. In de eerste helft van 2019 ging het al om 593 dossiers, goed voor 2,2 miljoen euro steun. De Vlaamse regering oordeelt dat ze het geld beter voor andere klimaat- en energiemaatregelen kan inzetten, zoals de installatie van extra laadpunten en het behoud van de sloop- en heropbouwpremie.

Nefast

Met amper 11.140 volledig groene auto's op een totaal van 3,57 miljoen personenwagens op de Vlaamse wegen, rijden we momenteel allerminst 'zero emission'. Toch overweegt liefst één op de vier Belgen een elektrische wagen aan te schaffen. Dat we dat niet doen, is vooral te wijten aan de hoge aankoopprijs, veelal nog een stuk boven de 30.000 euro. Dat blijkt uit onderzoek dat mobiliteitsverzekeraar Mobly vorige maand nog liet uitvoeren. Het wegvallen van de premie dreigt ervoor te zorgen dat nóg minder mensen de sprong wagen. Sowieso is de overheidsdoelstelling om binnen het jaar een wagenpark te hebben dat voor 7,5% elektrisch is, compleet onrealistisch. Momenteel zitten we aan 0,3%.

Automobielfederatie Febiac noemt de beslissing "nefast voor de vergroening" en "een rem op de toekomst van duurzame mobiliteitsoplossingen". "We betreuren het dat de regering nu al concludeert dat de subsidie haar doel gemist heeft: het moet juist nog allemaal beginnen". Tussen 1 augustus vorig jaar en 1 augustus dit jaar zijn 4.421 volledig elektrische personenwagens ingeschreven in Vlaanderen, een aantal dat jaarlijks toeneemt. Maar dat is nog altijd maar goed voor 0,8% van de gekochte of geleasete auto's. "Naast de uitrol van de nu nog ontbrekende laadinfrastructuur (momenteel slechts 3.000 punten in ons land, red.), is een sterke fiscale stimulans onontbeerlijk", zegt Luc Bontemps van Febiac. "Nergens ter wereld heeft deze markt zich écht snel ontwikkeld zonder een stevig pakket aan ondersteunende maatregelen."

Kunstmatig

Ook de zero-emissiepremie voor elektrische bromfietsen (750 euro) en motorfietsen (1.500 euro) gaat op de schop, ondanks hun stijgende succes. Demir wijst erop dat de vrijstelling op de inverkeerstelling en de jaarlijkse verkeersbelasting wel behouden blijft. Maar of premies echt dé oplossing zijn? Transporteconoom Eddy Van de Voorde, professor aan de UAntwerpen, is tegen een systeem dat door subsidies in stand gehouden wordt. "De sector roept dat de premies behouden moeten blijven, maar erkent tegelijk dat de auto's goedkoper aan het worden zijn. Dan zijn subsidies natuurlijk niet nodig. Die houden de prijzen kunstmatig hoger. Kijk maar naar de zonnepanelen en de woonbonus. Veelal verdwijnt de steun in de zakken van de producent of verkoper - degenen die nu het hardst roepen, natuurlijk."

UNKNOWN