

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de invoering van een premie voor zero-emissie voertuigen

## Principiële goedkeuring

### Samenvatting

Voorliggend ontwerp van besluit heeft als bedoeling om een premie in te voeren bij de aankoop van zero-emissievoertuigen van de categorieën M1, N1 en L7e-C. De doelgroep zijn natuurlijke personen, autodeelbedrijven en vzw's.

## 1. SITUERING

### A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld "algemeen mobiliteitsbeleid". Het creëert het regelgevend kader waarbinnen een premie kan worden verstrekt voor zero-emissie voertuigen.

### B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

De Inspectie van Financiën verleende een gunstig advies op 24/10/2023.

Het wetgevingstechnisch en taaladvies van 26/10/2023 werd verwerkt in het ontwerpbesluit.

Het Begrotingsakkoord werd verleend op XX/XX/2023.

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens verleende XX advies op XX/XX/2023.

De Gegevensbeschermingsautoriteit heeft advies gegeven op XX/XX/2023

De Raad van State verleende een XX advies op XX/XX/2023.

## 2. INHOUD

### A. ALGEMENE TOELICHTING

Het beleid m.b.t. Clean Power for Transport schrijft zich in in de Europese strategie 'Duurzame en slimme mobiliteit' en geeft o.m. uitvoering aan de Europese AFID-regelgeving (Alternative fuels infrastructure directive). In uitvoering van deze regelgeving werd een CPT-visie 2030 (VR 2021 0907 DOC.0840/2BIS) goedgekeurd. Vlaanderen onderschrijft daarin de Europese doelstellingen, waarbij een almaar groter aandeel voertuigen met alternatieve aandrijving het doel zijn met een focus op zero-emissie voertuigen. In het Vlaams Energie- en Klimaatplan werd ondertussen ook de ambitie geformuleerd om de aankoop van fossiele verbrandingsmotoren bij nieuwe wagens en bestelwagens vanaf 1 januari 2029 uit te faseren en dus te evolueren naar een markt waarbij nieuwe wagens en bestelwagens zero-emissie zijn.

In 2021 werd ook een CPT-kaderdecreet gestemd in het Vlaams Parlement, namelijk het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen. Daarin werd in artikel 6 de juridische basis gelegd om steun te verlenen voor de aanschaf en voor het faciliteren van het gebruik van zero-emissievoertuigen. Een gelijkaardige basis werd ook voorzien in de geactualiseerde Europese regelgeving m.b.t. staatssteun (Algemene Groepsvrijstellingsverordening).

Om tot een snelle omschakeling naar zero-emissievoertuigen te komen, kan een ondersteuning van de markt helpen. Voor bedrijfswagens is dat al het geval via de verhoogde aftrek in de federale vennootschapsbelasting. Als gevolg hiervan zien we een sterke toename van batterij elektrische modellen in de maandelijkse inschrijvingscijfers van bedrijfswagens. In het ontwerp van aanpassing van het Vlaamse Energie-en Klimaatplan van 12 mei 2023 werd voorzien in een aanvullende ondersteuning voor de andere voertuigen. De doelgroepen van de hier voorziene premie zijn natuurlijke personen, vzw's en autodeelbedrijven. Voor natuurlijke personen blijft de hogere aankoopprijs voor elektrische modellen een drempel om over te stappen, dat blijkt ook uit de maandelijkse inschrijvingscijfers. Om de ambitie van uitfasering te halen, zijn er voor deze doelgroep financiële incentives nodig. Aangezien VZW's geen gebruik kunnen maken van de federale fiscale aftrek, zijn ook voor deze doelgroep incentives nodig voor de omschakeling. Hoewel de laatste doelgroep betrekking heeft op bedrijven, worden deze meegenomen gezien de bijzondere beleidsfocus op deelmobiliteit en de bijdrage die elektrische deelwagens spelen in de toekomstige mobiliteitsoplossingen.

Om de premie zo effectief mogelijk te maken, wordt gemikt op het goedkopere segment. De premie is specifiek gericht op wagens, zowel die die bedoeld zijn voor personenvervoer (M1) als die die gericht zijn op het vervoer van goederen maar met een beperkt gewicht (tot 3500 kg) (N1), als de zware micro-stadswagens (L7e-C). Zowel nieuwe wagens als tweedehandswagens komen in aanmerking. De ondersteuning van de tweedehandsmarkt is belangrijk om te vermijden dat zero-emissie

bedrijfswagens na gebruik naar het buitenland verscheept worden. Bovendien liggen de prijzen op de tweedehandsmarkt lager waardoor de kans vergroot dat de steun bij minder begoede particulieren terecht kan komen.

De premie zal via een webapplicatie bij dMOW moeten worden aangevraagd. Het besluit vermeldt de informatie die moet worden meegestuurd om na te gaan of aan de voorwaarden is voldaan. Er zijn ook bepalingen toegevoegd om een dubbel gebruik van de premie uit te sluiten.

## B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

### Artikel 1

Dit artikel behoeft geen verder uitleg.

### Artikel 2

In paragraaf 1 van dit artikel worden enkele termen gedefinieerd. De aankoopprijs is een belangrijk element bij de beoordeling van de premie.

In paragraaf 2 van dit artikel worden het voorwerp, de doelgroepen en de voorwaarden bepaald. De steun is er enkel voor voertuigen die worden ingeschreven vanaf 1 januari 2024 en die ten vroegste besteld werden op 25 september 2023. De drempelwaarde is gelegd op 40.000 euro, vermits dit bij zero-emissiewagens het goedkopere segment is maar er ook nog voldoende modellen van diverse merken onder vallen zodat er keuze is. Voor de aankoopprijs wordt gewerkt met facturen en betalingsbewijzen. De aankoop dient te gebeuren bij een onderneming met als economische activiteit de verkoop van voertuigen (NACE-code 45.11). Voor de tweedehandswagens wordt een extra voorwaarde ingebouwd m.b.t. de oorspronkelijke nieuwwaarde van het voertuig (catalogus) om misbruiken te voorkomen. Die oorspronkelijke cataloguswaarde wordt vooraf vastgesteld en gecommuniceerd; zodat daarover geen discussie kan ontstaan. Er werd bij tweedehandswagens ook een leeftijdsdrempel ingevoerd. Wagens die jonger zijn dan drie jaar en ouder zijn dan acht jaar zullen geen premie kunnen ontvangen. We gaan er bij oudere wagens vanuit dat de verkoopprijs laag genoeg is en geen premie meer behoeft. De voertuigen moeten minimaal drie jaar bij dezelfde persoon of zijn erfgenaam of rechtsopvolger en in het Vlaamse Gewest blijven.

De lijst met de oorspronkelijke cataloguswaarden van de tweedehandsvoertuigen is opgenomen in de bijlage die bij dit besluit is gevoegd.

De uiterste datum waarop men zich kan aanmelden om deze steun te ontvangen is 24 september 2026.

Paragraaf 3 bepaalt de premiehoogte. Die is 5.000 euro voor nieuwe wagens en 3.000 euro voor tweedehandswagens in 2024. De premie is dezelfde voor alle opgenomen doelgroepen, zowel natuurlijke personen, ondernemingen voor autodelen en verenigingen zonder winstoogmerk. Verenigingen zonder winstoogmerk vallen onder de definitie van onderneming die een economische

activiteit uitvoert conform de Algemene Groepsvrijstellingsverordening en staan niet apart vermeld in de tabel. Het begrip onderneming in de tabel omvat bijgevolg alle rechtspersonen zowel de ondernemingen voor autodelen alsook verenigingen zonder winstoogmerk. Voor sommige autodeelbedrijven is er ook al fiscale ondersteuning. Deze extra ondersteuning is bewust even hoog gehouden. Dat is geoorloofd omwille van hun maatschappelijke meerwaarde en het duurzaam karakter van hun activiteiten. De premie is enkel lager voor 'grote bedrijven'.

Om in de regel te zijn met de Europese voorwaarde voor staatsteun aan bedrijven wordt voor 'grote bedrijven' slechts een premie van 3000 euro voorzien. Dat is 30% van het verschil in aankoopprijs tussen een zero-emissiewagen en een vergelijkbaar brandstofmodel, zoals bepaald in artikel 36 ter van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. Ook in 2025 en 2026 is er een premie, maar die wordt elk jaar lager. De datum van aanmelding bepaalt het premiebedrag en de premievoorwaarden die van toepassing zijn. Voor aankopen gebeurt de aanmelding uiterlijk negentig dagen na de ondertekening van de verkoopovereenkomst. Een uitzondering hiervoor geldt voor voertuigen besteld tussen 25 september 2023 en de datum van bekendmaking in het Belgische Staatsblad, die tegelijk mogen worden aangemeld met de aflevering van het inschrijvingsbewijs bij verkoop. De premie wordt beperkt tot 25% van de aankoopprijs, zodat hij niet te groot wordt bij goedkope wagens. In dit geval zal de premie pro rata verlaagd worden. Om te vermijden dat de budgetten te snel op zouden zijn, wordt een mechanisme van bijsturing voorzien. De voortgang van de budgetten zal ook, via de website, kenbaar worden gemaakt aan de potentiële aanvragers. Tevens wordt voorzien dat op de website regelmatig zal gerapporteerd worden over de resultaten (aantal aangevraagde en goedgekeurde premies) en de doelmatigheid en effecten van de premie (marktaandeel van zero-emissiewagens bij particulieren) en dit op basis van een permanente monitoring.

De steun is er enkel voor voertuigen die worden ingeschreven vanaf 1 januari 2024 en voertuigen met een verkoopovereenkomst na 25 september 2023. De drempelwaarde is gelegd op 40.000 euro, vermits dit bij zero-emissiewagens het goedkopere segment is maar er ook nog voldoende modellen van diverse merken onder vallen zodat er keuze is. Voor de aankoopprijs wordt gewerkt met facturen en betalingsbewijzen. Voor de tweedehandswagens wordt een extra voorwaarde ingebouwd m.b.t. de oorspronkelijke nieuwwaarde van het voertuig (catalogus) om misbruiken te voorkomen. Die oorspronkelijke cataloguswaarde wordt vastgesteld als bijlage bij dit besluit en gecommuniceerd; zodat daarover geen discussie kan ontstaan. Er werd bij tweedehandswagens ook een leeftijdsdrempel ingevoerd. Wagens die jonger zijn dan drie jaar en ouder zijn dan acht jaar zullen geen premie kunnen ontvangen. We gaan er bij oudere wagens vanuit dat de verkoopprijs laag genoeg is en geen premie meer behoeft.

In paragraaf 4 worden de informatie en documenten bepaald die in het loket opgevraagd zullen worden. Deze is noodzakelijk om de voorwaarden te controleren. Het gaat daarbij over informatie over de aanvrager, over het voertuig en over het betaalde bedrag. Uit de documenten moet duidelijk blijken dat de wagen gekocht is door de aanvrager en ook op diens naam wordt ingeschreven. Na ontvangst en controle van de aangeleverde informatie wordt de uit te betalen premie vastgelegd. Bij de verdeling en de controle op de toereikendheid van het budget wordt vertrokken van de correct aangemelde premie-aanvragen. Vervolgens levert de aanvrager binnen negentig dagen na de

inschrijving van het voertuig de nodige documenten af om dit te bewijzen, zodat zijn aanvraag tot uitbetaling kan goedgekeurd worden. De datum van goedkeuring bepaalt de volgorde van uitbetaling. Zo lang een dossier onvolledig of onontvankelijk is, komt het niet in de wachtrij. Het is immers mogelijk dat er nooit een goedkeuring volgt omdat het dossier niet vervolledigd wordt of omdat niet voldaan is aan de voorwaarden.

Paragraaf 5 bepaalt vervolgens dat elke natuurlijke persoon en elk voertuig de premie slechts eenmaal kan ontvangen.

Paragraaf 6 tenslotte vermeldt de gevolgen indien niet meer wordt voldaan aan de subsidievoorwaarden en de verplichting van de subsidieontvanger om cruciale wijzigingen met betrekking tot de eigendom van het voertuig mee te delen aan de bevoegde overheid. Er zal hiertoe een controlemechanisme worden uitgewerkt, waarbij onder meer drie jaar na ontvangst van de premie door dMOW gecontroleerd zal worden of het voertuig nog ingeschreven is op een adres in het Vlaams Gewest en op naam van de aanvrager of diens erfgenaam of rechtsopvolger. Indien niet langer aan de voorwaarden voldaan is, zal de premie teruggevorderd worden.

In paragraaf 7 wordt bepaald dat de gegevens met betrekking tot de steun toegekend aan ondernemingen en verenigingen zonder winstoogmerk openbaar zullen worden gemaakt in het subsidieregister, conform artikel 4, §1 van het decreet van 19 november 2021 tot oprichting van een Vlaams subsidieregister.

### Artikel 3

Dit artikel voorziet de mogelijkheid om de aanvraag voor een premie later in te dienen voor wagens die voldoen aan de voorwaarden zoals bepaald in artikel 2, §2 en reeds besteld zijn voor de regelgeving gepubliceerd wordt, maar wel met terugwerkende kracht wordt toegepast.

### Artikel 4

In dit artikel wordt de link gelegd met de Algemene Groepsvrijstellingsverordening. De premie vanuit de overheid voor bedrijven die onder de vermelde doelgroepen vallen, dient te voldoen aan de voorwaarden die zijn opgenomen in artikel 36 ter, specifiek bedoeld voor investeringssteun bij de aanschaf van emissievrije vervoermiddelen. In dit artikel wordt ook voorzien dat de maximale steun per begunstigde 400.000 euro bedraagt. Dat geldt voor alle doelgroepen, zowel ondernemingen als verenigingen zonder winstoogmerk, benoemd in artikel 2. Hiermee wordt voorkomen dat een te groot aandeel van het beschikbare budget naar een beperkt aantal begunstigden zou gaan.

### Artikel 5

De steunregeling is van kracht vanaf 1 januari 2024. De datum van aanmelding in het loket bepaalt de hoogte van de premie.

## Artikel 6

Dit artikel behoeft geen verdere uitleg.

### 3. BESTUURLIJKE IMPACT

#### A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Deze maatregel wordt gefinancierd door de toekenning in de begroting voor de jaren 2024 t/m 2026 van de volgende budgetten: 20 miljoen euro in 2024, 23 miljoen euro in 2025 en 32 miljoen euro in 2026.

Voor de omkadering worden de nodige middelen voorzien binnen het beleidsdomein MOW. Meer specifiek worden middelen voorzien voor de ontwikkeling van een digitaal loket (voor een eerste versie zonder automatische koppelingen wordt een bedrag van 200.000 euro voorzien, voor een tweede versie met zoveel mogelijk automatische koppelingen (o.a. rijksregister, DIV, ...) wordt een bedrag van 400.000 euro voorzien), en voor de inzet van 2 VTE voor de verwerking en controle van de aanvragen (het toenemend aantal aanvragen en controles wordt door de voorziene automatiseringen gecompenseerd). Voor dit laatste wordt verwezen naar het afsprakenkader zoals dit door de Vlaamse Regering op 9 september 2022 werd goedgekeurd. In deze context wordt er nog een nieuwe procedure opgestart.

Er werd door de Inspectie van Financiën op 24 oktober een gunstig advies verleend, mits:

- Wordt voorzien dat enkel voertuigen gekocht of geleased na de inwerkingtreding van het besluit in aanmerking komen voor subsidies. Indien men hier wil van afwijken zal dit decretaal dienen te worden geregeld; (1)
- De budgettaire gevolgen volledig in kaart worden gebracht en de nota aan de Vlaamse Regering op dit vlak wordt vervolledigd en alle bijkomende uitgaven worden opgevangen binnen de bestaande referte kredieten; (2)
- Het OBVR wordt aangevuld rekening houdend met de bemerkingen onder artikel 3.1. van het advies o.a. inzake een verdelingsmechanisme en de verplichtingen die worden voorzien in de VCO; (3)
- De nodige evaluaties gebeuren en middelen hiervoor worden voorzien zodat op basis hiervan de subsidie kan worden bijgestuurd indien dit nodig blijkt. (4)

Aan deze voorwaarden is voldaan doordat:

(1) in het bijgaande ontwerp van besluit werd in Art. 3 volgende bepaling opgenomen: "In afwijking van artikel 2, §3, eerste lid, van dit besluit en artikel 74/1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019, kan voor zero-emissievoertuigen die zijn besteld vóór de

datum van de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad en na 25 september 2023, binnen negentig dagen die volgen op die bekendmaking, de aanmelding worden gedaan.”

(2) zoals hierboven vermeld worden de nodige middelen voor de omkadering voorzien binnen het beleidsdomein MOW. Met dien verstande dat er vanaf 1 januari 2024 wel extra menskracht nodig zal zijn om de ingeschatte aantallen dossiers te verwerken, maar dat dit intern zal worden gecompenseerd.

(3) in Art. 2 §3 werd voorzien volgende bepaling met betrekking tot het verdelingsmechanisme opgenomen: “Als er in totaal premieaanvragen zijn aangemeld voor meer dan 25, 50 of 75% van het budget dat in de begroting beschikbaar is gesteld, wordt er een cijfermatig onderbouwde evaluatie gemaakt. De informatie hierover zal ook aan mogelijke aanvragers via de website kenbaar worden gemaakt. Als het voorziene budget ontoereikend dreigt te worden, zal de minister op basis van deze evaluatie beslissen om het premiebedrag voor toekomstige premieaanvragen gedurende het lopende jaar te verlagen.” Door de extra toevoeging van de openbaarmaking van de (tussentijdse) resultaten en de effecten van de premie werd tegemoetgekomen aan de verplichtingen die worden voorzien in de VCO en die nog niet opgenomen waren in ontwerp van besluit en de bijhorende toelichting.

(4) in de toelichting bij Art. 2 §3 werd voorzien dat op de website ook regelmatig zal gerapporteerd worden over de resultaten van de evaluaties, de mogelijk daaropvolgende bijstelling en de permanent gemonitorde effecten van de premie.

De repliek op de andere bemerkingen die de Inspectie van Financiën in de tekst van het advies zelf nog meegaf, werd in de bovenstaande toelichting bij de artikelen (zie 2.) verwerkt. Onder meer:

- De voorwaarde inzake het verbod op doorverkoop binnen 3 jaar na aankoop, die geïmpliceerd werd in bepalingen over terugbetalingen, werd op vraag van de Inspectie van Financiën geconcretiseerd als voorwaarde in artikel 2, § 1, 1° van het BVR.
- Wat betreft de cataloguswaarden van wagens, ouder dan 3 jaar die binnen de voorwaarden van de premie voor tweedehandswagens zouden kunnen vallen, worden deze waarden als bijlage bij dit besluit vastgesteld en gecommuniceerd.
- Het feit dat er geen onderscheid gemaakt wordt in het BVR tussen begunstigden met of zonder fiscale voordelen, is gebaseerd op de nood aan ondersteuning voor de autodeelsector om de transitie naar zero-emissie te maken.
- De premie moet inwerking treden vanaf 1 januari 2024. Indien de regelgeving pas na 1 januari zou gepubliceerd worden, kan de premie toch de nodige impact genereren vanaf 1 januari 2024.

## B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het ontwerp van besluit heeft geen rechtstreekse impact op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid. Met dien verstande dat er vanaf 1 januari 2024 wel extra menskracht nodig zal zijn om de ingeschatte aantallen dossiers te verwerken, maar dat dit intern zal worden gecompenseerd. Hiervoor wordt verwezen naar het afsprakenkader zoals dit door de Vlaamse Regering op 9 september 2022 werd goedgekeurd. In deze context wordt er nog een nieuwe procedure opgestart.

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het ontwerp van besluit heeft geen impact op de lokale besturen en de provinciale besturen.

## **4. VERDER TRAJECT**

Het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering wordt met hoogdringendheid voor advies voorgelegd aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens (VTC), de federale Gegevensbeschermingsautoriteit en de Raad van State.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de invoering van een premie voor zero-emissie voertuigen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering advies in te winnen van de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van vijftien dagen;

2.2. te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering advies in te winnen van de Gegevensbeschermingsautoriteit, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van vijftien dagen;

2.3. te machtigen te beoordelen of voornoemde adviezen aanleiding kunnen geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurd tekst;

2.4. te gelasten over het voormelde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Raad van State in te winnen, met het verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van vijf werkdagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 3°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State als de Vlaamse minister oordeelt dat voornoemde adviezen geen aanleiding geven tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.



De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

**Bijlagen:**

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- de lijst van oorspronkelijke cataloguswaarden, als vermeld in artikel 2, §2
- het advies van de Inspectie van Financiën van 24 oktober 2023
- het begrotingsakkoord van 10 november 2023