



# RAAD VAN STATE

## afdeling Wetgeving

advies 75.267/3  
van 30 januari 2024

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘over de  
invoering van een premie voor zero-emissievoertuigen’

Op 3 januari 2024 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 invoering van een premie voor zero-emissievoertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 23 en 30 januari 2024. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Jan VELAERS en Bruno PEETERS, assessoren, en Yves DEPOORTER, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 januari 2024.

\*

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 premie voor de aankoop van een zero-emissievoertuig van de categorie M1, N1 en L7e-C (artikel 2, § 2, derde lid, van het ontwerp) door natuurlijke personen, verenigingen zonder winstoogmerk en aanbieders van autodelen, binnen de perken van de beschikbare begrotingsmiddelen en tot het budget is opgebruikt (artikel 2, § 2, eerste lid).

Als subsidievoorwaarde geldt dat het voertuig minstens drie jaar in het bezit blijft van de aanvrager,<sup>1</sup> dat het voertuig minstens drie jaar na ontvangst van de premie ingeschreven is op een adres in het Vlaamse Gewest, dat de aankoopprijs niet hoger is dan 40.000 euro, dat de oorspronkelijke waarde van een tweedehandsvoertuig niet hoger is dan 60.000 euro, dat het tweedehandsvoertuig minimaal drie jaar bij de vorige eigenaar was ingeschreven en maximaal acht jaar geleden voor de eerste keer is ingeschreven, dat de verkoopovereenkomst voor het voertuig is afgesloten bij een onderneming met als economische activiteit de verkoop van voertuigen, dat deze overeenkomst dateert van ten vroegste 25 september 2023 en dat de aanvraag uiterlijk op 24 september 2026 wordt aangemeld (artikel 2, § 2, eerste lid).

De hoogte van de premie is bepaald als volgt (artikel 2, § 3, eerste lid):

zero-emissievoertuig	aanmelding in 2024	aanmelding in 2025	aanmelding in 2026
nieuw aangekocht door natuurlijke personen, kleine en middelgrote ondernemingen	5000 euro	4000 euro	3000 euro
nieuw aangekocht door grote ondernemingen	3000 euro	3000 euro	3000 euro
tweedehands	3000 euro	2500 euro	2000 euro

Als het voorziene budget ontoereikend dreigt te worden, zal de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen mobiliteitsbeleid (hierna: de minister) op basis van een evaluatie beslissen om het premiebedrag voor toekomstige premieaanvragen gedurende het lopende jaar te verlagen (artikel 2, § 3, vierde lid).

De aanvraag van de premie verloopt via een webapplicatie waarop de aanvrager zich binnen negentig dagen na de ondertekening van de verkoopovereenkomst moet aanmelden en

<sup>1</sup> Of zijn erfgenaam of rechtsopvolger.

waarin hij binnen negentig dagen na de inschrijving van het voertuig een aantal documenten moet opladen (artikel 2, § 4, eerste en tweede lid).

Een natuurlijk persoon kan de premie maximaal één keer ontvangen en per voertuig kan de premie maximaal één keer worden betaald (artikel 2, § 5).

Er wordt voorzien in een overgangsregeling voor voertuigen die zijn besteld na 25 september 2023 en vóór de datum van de bekendmaking van het te nemen besluit (artikel 3), en er worden voorwaarden opgelegd ter uitvoering van de algemene groepsvrijstellingsverordening<sup>2</sup> (artikel 4).

Het te nemen besluit treedt in werking op (lees: heeft uitwerking met ingang van) 1 januari 2024 (artikel 5).

### RECHTSGROND

3. Het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 6 van het decreet van 16 juli 2021 ‘over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen’. In die bepaling wordt de Vlaamse Regering gemachtigd om een steunprogramma op te stellen met tegemoetkomingen ten voordele van natuurlijke of rechtspersonen, ondernemingen of iedere andere organisatie zonder rechtspersoonlijkheid voor de aanschaf en voor het faciliteren van het gebruik van zero-emissievoertuigen, om de voorwaarden en modaliteiten (lees: nadere regels) te bepalen waaraan dat steunprogramma voldoet, alsook om dat steunprogramma te beperken tot bepaalde categorieën of toepassingen van zero-emissievoertuigen.

### ALGEMENE OPMERKINGEN

4.1. Overeenkomstig artikel 2, § 2, eerste lid, van het ontwerp wordt de premie voor zero-emissievoertuigen verleend “binnen de perken van de daarvoor op de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap beschikbare middelen en tot het budget is opgebruikt”.

Het lijkt mogelijk dat het budget in de loop van dit jaar – en wellicht zelfs veel eerder – zal zijn opgebruikt, aangezien uit het adviesdossier blijkt dat voor 2024 een budget van 20 miljoen euro wordt gehanteerd, wat betekent dat, afhankelijk van de uit te keren premies, tussen de 4.000 en 6.666 aanvragen<sup>3</sup> kunnen worden ingewilligd, terwijl in 2022 in Vlaanderen 28.464 elektrische wagens op batterij werden ingeschreven.<sup>4</sup> Ook al komen volgens de ontworpen regeling slechts bepaalde categorieën elektrische wagens op batterij in aanmerking voor een subsidiëring en worden onder meer bedrijfswagens uitgesloten, toch valt allerminst uit te sluiten

---

<sup>2</sup> Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 ‘waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard’.

<sup>3</sup> Zie de tabel in opmerking 2.

<sup>4</sup> <https://www.vlaanderen.be/milieuvriendelijke-voertuigen/cijfers-en-statistieken>.

dat in 2024 (of in de twee erop volgende jaren) meer aanvragen zullen worden ingediend dan kunnen worden ingewilligd. Daar komt nog bij dat verkoopovereenkomsten die zijn afgesloten tussen 25 september en 31 december 2023 ook in aanmerking komen voor de premieaanvragen die kunnen worden ingediend vanaf de inwerkingtreding van het te nemen besluit, zoals ook reeds is aangekondigd op de website van de Vlaamse overheid.<sup>5</sup>

De gemachtigde gaf in dat verband de volgende toelichting:

“De datum van 25 september 2023 (zoals vermeld in art. 2, §1, eerste lid, 6° en in art. 3, eerste lid wordt aangehouden, aangezien dit de datum is waarop de minister-president van de Vlaamse regering in zijn septemberverklaring deze premie heeft aangekondigd. Om te vermijden dat de verkoop van zero-emissiewagens, omwille van deze aankondiging, zou stilvallen in afwachting van het vastleggen van een latere datum waarop een geldige verkoopovereenkomst mag worden afgesloten, werd steeds gecommuniceerd dat het zou gaan om voor wagens ingeschreven vanaf 1 januari, maar dat deze reeds besteld konden worden vanaf dat moment, nl. 25 september. Persberichten waarin gesteld wordt dat een voor de premie in aanmerking komende wagen zou aangekocht zijn voorafgaand aan de bekendmaking kloppen dus niet. Het is immers zo dat door de lange wachttijd voor de levering van e-wagens, het noodzakelijk was om een eerdere datum voor de bestelling van de wagens aan te duiden. Het is nu eenmaal zo dat je een wagen niet op dezelfde wijze kan kopen als dakisolatie, maar dat er hier meestal een tijdsspanne van verschillende maanden tussen zit. Bij renovatie van de woning wordt de beslissing ook eerder genomen dan de datum van uitvoering. Met deze tijdsbepaling over de verkoopovereenkomst, willen we zo correct mogelijk de grens trekken tussen wie er bij de beslissing wel en niet geanticipeerd heeft op de premie. Deze grens ligt duidelijk op 25 september.

Het is ons niet duidelijk op basis van welke cijfers de persberichten over de Tomorrowland-toestanden opgesteld zouden zijn. Voor de bepaling van de premiehoogte en het budget door de Vlaamse Regering is gebruik gemaakt van scenario's die gevoed zijn met de verkoopcijfers van de voorbije jaren en de scenario's en ambities voor de toekomst die beschreven staan in het VEKP. Een belangrijke bijkomende factor daarbij is het beoogde segment (tot 40.000 euro). In het verleden was dit goed voor ca. 19% van de particuliere markt. Op basis van de inschrijvingscijfers zouden in 2023 1.000 nieuwe voertuigen in aanmerking zijn gekomen voor een premie. De verschillende parameters vallen uiteraard niet te voorspellen, maar op basis van dit cijfer is er marge aanwezig.”

4.2. Uit het voorgaande blijkt dat het principe “wie eerst komt, eerst maalt” wordt gehanteerd. Een dergelijke regeling staat evenwel op gespannen voet met het gelijkheidsbeginsel, aangezien de datum van de aanmelding of de goedkeuring bepalend kan zijn voor het al dan niet verkrijgen van de premie of voor de hoogte van het premiebedrag (zie daarover opmerking 4.4). Een dergelijk criterium lijkt evenwel geen pertinent criterium te zijn waarvoor een deugdelijke, met het gelijkheidsbeginsel verenigbare verantwoording bestaat. Dat lijkt trouwens ook het geval te zijn als zou worden geopteerd voor de datum van aanschaf of van inschrijving van het voertuig als criterium, in plaats van de datum van de aanvraag of de goedkeuring van de premie (zie daarover opmerking 4.5).

---

<sup>5</sup> <https://www.vlaanderen.be/premie-voor-aankoop-van-een-elektrische-wagen>.

4.3. De stellers van het ontwerp hebben tot op zekere hoogte rekening gehouden met de mogelijkheid van een ontoereikend budget om alle aanvragen in te willigen, zoals blijkt uit artikel 2, § 3, vierde lid, van het ontwerp, dat luidt als volgt:

“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 [lees: aanmeldingen] gedurende het lopende jaar te verlagen.”

Daaruit blijkt dat, tenzij het beschikbare budget wordt verhoogd, het premiebedrag wordt verlaagd in de loop van het betrokken jaar, waardoor aanvragen vanaf bepaalde tijdstippen tot lagere premies zullen leiden.

Op de vraag of de ontworpen bepaling niet moet worden herzien om rekening te houden met de mogelijkheid dat de erin vermelde percentages te snel worden bereikt om een evaluatie te kunnen doorvoeren en de premiebedragen tijdig aan te passen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“De bepaling van art. 2, §3, derde lid, kan inderdaad best verduidelijkt worden. Hierin wordt namelijk bepaald dat het premiebedrag bepaald wordt op basis van de datum van aanmelding. Op het moment van aanmelding en indien de aanmelding aan de gestelde voorwaarden voldoet, zal er immers een bedrag op de begroting vastgelegd worden en wordt dus bijgehouden wat het nog resterende bedrag is dat aan premies kan toegekend worden. Afhankelijk van de voorziene drempelwaarden in het vierde lid, maar ook afhankelijk van het tijdstip binnen het begrotingsjaar, kan de minister dan beslissen en communiceren om voor toekomstige aanmeldingen het premiebedrag te verlagen. In eerste instantie kan hierbij bv. de premie zakken tot de hoogte van het jaar nadien. Verwijzend naar het tweede lid van de toelichting [weergegeven in opmerking 4.1] lijkt het onwaarschijnlijk dat het voorziene mechanisme niet tijdig kan geactiveerd worden.”

4.4. De Raad van State beschikt niet over het vereiste inzicht om een voldoende inschatting te kunnen maken van het aantal aanvragen dat zal worden ingediend na de inwerkingtreding van het te nemen besluit.<sup>6</sup> Niettemin moet hij twee bedenkingen formuleren bij de wijze waarop de stellers van het ontwerp zelf met deze onzekerheid omgaan.

In de eerste plaats creëert de aankondiging van een premie onvermijdelijk legitieme verwachtingen bij geïnteresseerde kopers. Er kan worden aangenomen dat een dergelijke aankondiging met de vermelding van de terugwerking tot 25 september 2023 ongewenste economische effecten tegengaat (namelijk het massale uitstel van de aankoop van zero-emissievoertuigen tot 2024), maar dat neemt niet weg dat juridische betwistingen mogelijk zijn als er teveel aanvragen worden ingediend en er toch wordt vastgehouden aan het budget van 20 miljoen euro voor 2024. Zelfs indien tijdig, voor het budget is opgebruikt, een vermindering

---

<sup>6</sup> Tegelijkertijd kan wel de vraag worden gesteld in welke mate de stellers van het ontwerp zelf die inschatting hebben onderbouwd. In het adviesdossier zijn daarover geen elementen aan te treffen, niet in de documenten over de begrotingscontrole en niet in de nota aan de Vlaamse Regering, waardoor de vraag rijst op welke objectieve gegevens de budgetten van 20, 23 en 32 miljoen euro voor respectievelijk de begrotingsjaren 2024 tot 2026 zijn gebaseerd.

van de premie wordt aangekondigd en toegepast,<sup>7</sup> is het mogelijk dat de verenigbaarheid van een dergelijke werkwijze met het gelijkheidsbeginsel (zie opmerking 4.2) en met het vertrouwensbeginsel in rechte wordt betwist.<sup>8</sup> Ofschoon met die vermindering wordt vermeden dat voor een latere aanvraag helemaal geen premie wordt toegekend, blijft er een verschil in behandeling bestaan tussen de aanvrager die het verminderde premiebedrag krijgt en de aanvrager die het in de ontworpen regeling bepaalde premiebedrag krijgt.

In de tweede plaats wordt in artikel 2, § 3, vierde lid, van het ontwerp een delegatie verleend aan de minister om het premiebedrag te verlagen voor toekomstige premieaanvragen gedurende het lopende jaar. Zoals de Raad van State in het verleden reeds meermaals heeft opgemerkt, kan het toekennen van een verordenende bevoegdheid door de Vlaamse Regering aan een van haar leden, enkel toelaatbaar worden geacht in zoverre die delegatie slechts regels van bijkomstige aard of van beperkt belang betreft. Het is dan ook de Vlaamse Regering die (door een wijziging van het te nemen besluit) het bedrag van de premie moet aanpassen, tenzij indien de beoordelingsbevoegdheid van de minister in voldoende mate wordt beperkt door in het ontwerp criteria op te nemen voor de verlaging van het bedrag van de premie door de minister.

4.5. Nog afgezien van hetgeen zo-even is uiteengezet, blijkt niet duidelijk uit het ontwerp welk criterium wordt gebruikt om te bepalen met welke aanvragen rekening kan worden gehouden wanneer het budget is opgebruikt en met welke niet. Volgens artikel 2, § 3, derde lid, van het ontwerp bepaalt de *datum van aanmelding* het premiebedrag dat van toepassing is, terwijl volgens artikel 2, § 4, derde lid, van het ontwerp de *datum van goedkeuring* de volgorde van uitbetaling bepaalt. Die onduidelijkheid moet in elk geval worden uitgeklaard.

4.6. De conclusie is dat, indien wordt vastgehouden aan de reeds vermelde budgettaire bedragen, er een met het gelijkheidsbeginsel verenigbare wijze moet worden uitgewerkt om om te gaan met een onvoorzien hoog aantal premieaanvragen.

In elk geval moet rekening worden gehouden met de tijd die volgens artikel 2, § 3, vierde lid, van het ontwerp nodig is voor de in het vooruitzicht gestelde evaluatie en voor het normatief optreden van de minister of van de Vlaamse Regering. Het argument dat de gemachtigde aanvoert voor de aankondiging van de ontworpen maatregel (namelijk de economische gevolgen van het uitstel van de aankoop van zero-emissievoertuigen) speelt overigens net zo goed een rol bij de latere vermindering van het premiebedrag voor het resterende deel van het betrokken begrotingsjaar.

Dit zijn allemaal risico's die inherent zijn aan de invoering van een algemeen stimuleringsmechanisme voor nieuwe zero-emissievoertuigen, veeleer dan een meer specifiek en doelgericht mechanisme.<sup>9</sup> Het staat niet aan de Raad van State om een dergelijke beleidskeuze in

---

<sup>7</sup> Overigens rijst de vraag of, wanneer het bedrag van de premie aldus wordt verminderd tot onder het bedrag dat voor het erop volgende jaar geldt, de aankopen van zero-emissievoertuigen voor het resterende deel van het betrokken jaar niet gaan worden uitgesteld, wat eveneens leidt tot ongewenste economische effecten.

<sup>8</sup> Zie RvS 5 december 2011, nr. 216.678, *nv AC Recycling*, nrs. 13 en 14; RvS 15 oktober 2012, nr. 221.001, *bvba Suipor*, nrs. 25 tot 28.

<sup>9</sup> Zie in dat verband het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) van 23 november 2023 (<https://www.mobiliteitsraad.be/mora/publicatie/advies-premie-zero-emissievoertuigen>).

vraag te stellen, maar het staat wel aan de Vlaamse Regering om te waken over de budgettaire gevolgen en over de werkzaamheid van een dergelijke beleidskeuze, met inachtneming van het gelijkheidsbeginsel.

## ONDERZOEK VAN DE TEKST

### Aanhef

5. In de rubriek “Vormvereisten” in de aanhef van het ontwerpbesluit moet de motivering van de spoedeisendheid in het laatste streepje worden weggelaten en moet enkel worden verwezen naar dit advies, met vermelding van artikel 84, § 1, eerste lid, 2° (niet: 3°), van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

### Artikel 1

6. De gemachtigde beaamde dat artikel 1, 1°, van het ontwerp kan worden weggelaten.

### Artikel 2

7. Bij artikel 2, § 1, 1°, van het ontwerp wordt de aankoopprijs (van een zero-emissievoertuig) gedefinieerd als “de aankoopprijs op de factuur in conformiteit met het voertuig, *inclusief werkelijk betaalde btw*, opties, accessoires en kortingen, met uitzondering van overnamekortingen”.

In het advies van de Inspectie van Financiën van 24 oktober 2023 wordt daarover het volgende vermeld:

“Sommige van de begunstigen van de premie hebben (gedeeltelijk) recht op aftrek van de BTW en anderen niet. In de definitie van aankoopprijs staat de werkelijke betaalde BTW. De IF interpreteert dit als de werkelijk betaalde BTW aan de leverancier ongeacht de aftrekmogelijkheden van de BTW.”

De gemachtigde bevestigde deze zienswijze. Niettemin schrijve men duidelijkheidshalve “inclusief btw” in plaats van “inclusief werkelijk betaalde btw”.

8. Wat betreft de toepasselijkheid van de ontworpen regeling op zero-emissievoertuigen die worden aangeschaft door aanbieders van deelwagens om als deelwagen te worden gebruikt (zie artikel 2, § 2, eerste lid, inleidende zin, van het ontwerp), verklaarde de gemachtigde het volgende:

“De markt van de aanbieders van elektrische deelwagens wordt bewust wel meegenomen ongeacht fiscale voordelen (zie ook de vraag van de MORA) en geniet van dezelfde premiebedragen mede om het precaire en nog onvoldoende mature karakter (sluitende business cases) van deze markt en diens transitie naar zero-emissie te blijven ondersteunen (cfr. enkele recente beslissingen van aanbieders van deze deelmobiliteit om de Vlaamse markt (gedeeltelijk) te verlaten).”



9. Bij artikel 2, § 2, eerste lid, inleidende zin, van het ontwerp wordt verwezen naar “natuurlijke personen, verenigingen zonder winstoogmerk en aanbieders van autodelen” als begunstigden van de premie. De vraag rijst evenwel, vanuit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel, waarom andere rechtspersonen zonder winstoogmerk, zoals stichtingen, niet in aanmerking komen, en waarom andere rechtspersonen met een winstoogmerk evenmin in aanmerking komen, terwijl natuurlijke personen evenzeer een winstoogmerk kunnen nastreven.<sup>10</sup> Deze verschillende behandeling moet kunnen worden verantwoord, bijvoorbeeld in de nota aan de Vlaamse Regering naar aanleiding van de definitieve goedkeuring van het besluit.

10. Artikel 2, § 2, eerste lid, 2°, van het ontwerp bepaalt als subsidievoorwaarde dat het voertuig gedurende minstens drie jaar na de ontvangst van de premie moet zijn ingeschreven op een adres in het Vlaamse Gewest.

Op de vraag op welk adres het voertuig moet worden ingeschreven, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Voor natuurlijke personen gaat het om de hoofdverblijfplaats en voor rechtspersonen het adres van de maatschappelijke zetel (zie artikel 8 en 9 van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen).”

Gevraagd om een verantwoording van dit vereiste in het licht van het vrij verkeer van personen en goederen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Verwijzend naar de aanbevelingen uit de studie van Deloitte en naar het advies van de MORA om ‘beproeft (buitenlandse) recepten’ te gebruiken, werd er beslist om een minimale periode van bezit van de wagen door de aanvrager vast te leggen om fraude te voorkomen (snelle doorverkoop naar buitenland zonder intentie van eigen gebruik).

De maatregel is bedoeld om de uitlaatemissies van CO<sub>2</sub> en luchtverontreinigende stoffen in Vlaanderen te verminderen. Dat kan alleen als de wagen na aankoop ook (voornamelijk) in Vlaanderen wordt gebruikt. Een wagen die hier wordt gekocht en meteen naar het buitenland wordt verscheept, zal geen reële reducties van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Vlaanderen met zich meebrengen.

Aangezien deze maatregel deel uitmaakt van het VEKP met als doel te voldoen aan de Europese klimaatwet en het ‘Fit for 55’-pakket, is het verdedigbaar om de uitvoering van de in het VEKP opgenomen maatregelen zo te implementeren dat de beoogde baten ook effectief gerealiseerd worden en zo elke lidstaat zijn specifieke doelstelling kan behalen.”

Met die verantwoording kan worden ingestemd.

Ook de voorwaarde dat het voertuig minstens drie jaar in het bezit blijft van de aanvrager, of zijn erfgenaam of rechtsopvolger, vervat in artikel 2, § 2, eerste lid, 1°, van het ontwerp, lijkt te kunnen worden aanvaard in het licht van het vrij verkeer van personen en goederen. Indien de eerste eigenaar het voertuig verkoopt binnen die periode van drie jaar, zal hij weliswaar de premie moeten terugstorten, overeenkomstig artikel 2, § 6, van het ontwerp, maar zal de tweede eigenaar desgevallend in aanmerking kunnen komen voor een (lagere) premie voor een

---

<sup>10</sup> Natuurlijke personen komen immers ook in aanmerking voor de premie als zij een zero-emissievoertuig aanschaffen voor beroepsdoeleinden.

tweedehandsvoertuig, wat in de verkoopprijs kan worden verrekend (zie in dat verband ook de uitleg van de gemachtigde in opmerking 12).

11. Op de vraag wat precies moet worden beschouwd als een tweedehandsvoertuig en wat als een nieuw voertuig, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Er zal worden verduidelijkt wat een nieuw voertuig is. De definitie haalt haar inspiratie uit de BTW-regelgeving en het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. Aan de definitie van een nieuw voertuig wordt in vergelijking met de definitie in het KB van 20 juli 2001 een bijkomende uitzondering geformuleerd rond de inschrijving van het voertuig. Op deze manier worden demowagens die ondanks dat zij normaal gezien niet hoeven ingeschreven te worden en mogen rondrijden met een handelaarsplaat, toch regelmatig zijn ingeschreven bij DIV op naam van de onderneming die het voertuig verkoopt, beschouwd als nieuwe voertuigen in het opzicht van deze maatregel. Een tweedehandsvoertuig is dan een voertuig dat geen nieuw voertuig is.”

Met die suggestie kan worden ingestemd, mits de beoogde definities van “nieuw voertuig” en “tweedehands voertuig” voldoende precies zullen zijn.

12. Overeenkomstig artikel 2, § 2, eerste lid, 5°, van het ontwerp moet het tweedehandsvoertuig minimaal drie jaar voor de huidige inschrijving die voorwerp uitmaakt van de aanvraag bij de vorige eigenaar zijn ingeschreven en maximaal acht jaar voor de huidige inschrijving een eerste keer zijn ingeschreven. Gevraagd naar een verantwoording van deze voorwaarde in het licht van het vrij verkeer van personen en goederen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“Deze bepaling kan inderdaad geschrapt worden. Deze bepaling was ingeschreven om te vermijden dat een carrousel van premie-aanvragen zou ontstaan waarbij tweedehandswagens waarvoor een premie ontvangen werd, snel opnieuw zou doorverkocht worden, om nogmaals de premie te kunnen opstrijken. Deze mogelijke carrousel wordt echter al ondervangen door de bepaling onder art. 2, §2, 1° en maakte de bijkomende bepaling onder 5° met betrekking tot de vorige eigenaar overbodig. Daarom wordt voorgesteld om art. 2, §2, 5° te vervangen door ‘het tweedehandsvoertuig minimaal drie jaar voor de huidige inschrijving die voorwerp uitmaakt van de aanvraag in gebruik genomen was en maximaal acht jaar voor de huidige inschrijving een eerste keer in gebruik genomen werd.’ Hierbij wordt niet langer gesproken over inschrijving maar over ingebruikname om te voorkomen dat een wagen die eerder in het buitenland gebruikt werd, niet in aanmerking zou komen voor de premie en daarmee de eengemaakte Europese vrije marktwerking zou verstoren.”

Met die aanpassing kan worden ingestemd.

13. In artikel 2, § 2, eerste lid, 7°, van het ontwerp wordt bepaald dat de premieaanvraag uiterlijk op 24 september 2026 moet worden aangemeld. Op de vraag waarom precies voor deze datum werd gekozen, antwoordde de gemachtigde als volgt:

“De datum van 24 september 2026 werd, na ontvangst van het begrotingsakkoord en na overleg tussen de verschillende kabinetten ter voorbereiding van de Vlaamse regering van 10 november 2023 bepaald door de termijn van toekenning van de premie te beperken tot een periode van 3 jaar waarbinnen afgesloten verkoopovereenkomsten in aanmerking

konden komen. Gezien de datum van 25 september 2023 (dag van de septemberverklaring van minister-president van de Vlaamse regering die het voornemen om een premie toe te kennen hierin uitdrukkelijk vermeldt) als vroegste datum voor de datering van een geldige verkoopovereenkomst in het BVR werd ingeschreven, werd in lijn hiermee 24 september 2026 als uiterste datum opgenomen. Dit is 6 dagen vroeger dan de in het begrotingsakkoord vooropgestelde uiterste datum van 30 september 2026.”

Met die verantwoording kan worden ingestemd, maar daarbij moet wel worden aangestipt dat de uiterste datum van 24 september 2026 volgens het ontwerp en in lijn met het begrotingsakkoord van 10 november 2023 slaat op het aanvragen van de premie (door de aanmelding via de webapplicatie), terwijl de datum van 25 september 2023 slaat op het afsluiten van de verkoopovereenkomst.

14. De delegatie aan de minister, in artikel 2, § 2, derde lid, van het ontwerp, om nadere regels te bepalen en technische vereisten vast te leggen waaraan de in aanmerking komende zero-emissievoertuigen van de categorieën M1, N1 en L7e-C moeten voldoen, kan enkel doorgang vinden in zoverre slechts regels van bijkomstige aard of van beperkt belang worden beoogd (zie ook opmerking 4.4, derde alinea).

15. In artikel 2, § 4, eerste lid, tweede inleidende zin, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van een webapplicatie voor de aanmelding van de premieaanvraag. De gemachtigde verklaarde daarover het volgende:

“Via de URL <https://www.vlaanderen.be/premie-voor-aankoop-van-een-elektrische-wagen> zal de burger verder geïnformeerd worden over de premie, en zal ook de link naar het loket (momenteel nog niet toegankelijk) voorzien worden.”

Er kan worden overwogen om die link in de ontworpen bepaling te vermelden.

16. In artikel 2, § 6, tweede lid, van het ontwerp wordt gewag gemaakt van de verplichte melding van “*cruciale* wijzigingen over de eigendom van het voertuig met betrekking tot vervreemding, uitschrijving, verhuizing buiten het Vlaamse Gewest, of een andere wijziging waardoor de voorwaarden, vermeld in paragraaf 2, niet langer zijn vervuld”.

Het wil de Raad van State voorkomen dat, in het licht van de precisering die volgt na het woord “wijzigingen”, het adjectief “*cruciale*” overbodig is of zelfs tot onduidelijkheid kan leiden en dus beter kan worden weggelaten.

### Artikel 5

17. Het te nemen besluit treedt in werking op (lees: heeft uitwerking met ingang van) 1 januari 2024. De gemachtigde verklaarde dat in de plaats daarvan zal worden verwezen naar de datum van de bekendmaking van het te nemen besluit in het Belgisch Staatsblad. Met die aanpassing kan worden ingestemd.

### Bijlage

18. Het ontwerp bevat een bijlage met een lijst van cataloguswaarden. De gemachtigde bezorgde aan de Raad van State drie Excel-tabellen, waarvan de relevante gegevens in de plaats zouden komen van die bijlage. De gemachtigde verklaarde dat daarmee een verdere precisering en correctie wordt beoogd van die bijlage, die inderdaad een aantal vergissingen bevat.<sup>11</sup>

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

---

<sup>11</sup> Zie de cataloguswaarden die worden vermeld voor bepaalde modellen van Audi, Mercedes en Smart.