

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
- Definitieve 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 rechtspersonen zonder winstoogmerk die niet onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting.

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

Vorige adviezen en beslissingen zie VR 2023 1011 DOC.1493/1TER.

Ingevolge de principiële goedkeuring van 10 november 2023 werden volgende adviezen ingewonnen:

Advies Vlaamse Toezichtcommissie

De Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens verleende advies nr.2023/140 op 28 november 2023.

De Vlaamse Toezichtcommissie is van oordeel dat het voorgelegde ontwerpbesluit voldoende waarborgen zou kunnen bieden wat de bescherming van de persoonsgegevens van de betrokkenen

betreft. Zij heeft hierbij wel drie opmerkingen met betrekking tot het ontwerpbesluit die behandeld moeten worden.

Ten eerste vraagt zij dat alle essentiële elementen van de geplande gegevensverwerkingen decretaal worden bepaald. Met het decreet van 15 december 2023 werd artikel 6 van het decreet van 16 juli 2021 over zero-emissievoertuigen en voertuigen aangedreven door alternatieve brandstoffen aangepast zodat hierin alle essentiële elementen voor de gegevensverwerking worden bepaald.

Ten tweede is de VTC van mening dat het niet voldoende duidelijk is welke identificatiegegevens en contactgegevens uit het Rijksregister noodzakelijk zijn voor de verwerking en uitbetaling van de subsidie. De noodzakelijke gegevens zijn de naam en voornaam, alsook de vaste woonplaats van de natuurlijke persoon die de subsidieaanvraag indient. In de context van de subsidieaanvraag, controle op de subsidievoorwaarden en de uiteindelijke uitbetaling, lijkt het gebruik van de term identificatiegegevens en contactgegevens voldoende duidelijk voor de betrokkene en moet dit niet verder worden gepreciseerd.

Tenslotte vraagt de VTC om transparantiemaatregelen uit te werken in het ontwerpbesluit. De bevoegde overheid, het departement Mobiliteit en Openbare werken zal als verwerkingsverantwoordelijke overeenkomstig de bepalingen van artikel 12 e.v. van de AVG de betreffende informatie via privacyverklaring en informatieclausules aan de betrokkene bezorgen. Deze verplichting is reeds duidelijk opgenomen in de artikelen van de AVG en het is daarom niet aangewezen om dit nogmaals op te nemen in het ontwerp. Regelgeving is daarenboven niet het meest geschikte middel om op begrijpbare, transparante en duidelijke wijze de betrokkene op de hoogte te brengen van zijn rechten.

Advies Gegevensbeschermingsautoriteit

Op de zitting van 18/12/2023, besliste het Kenniscentrum van de Gegevensbeschermingsautoriteit om voor het voorgelegde ontwerp te verwijzen naar het standaardadvies nr. 65/2023 van 24 maart 2023 betreffende de redactie van normatieve teksten dat beschikbaar is op het volgende adres: <https://www.gegevensbeschermingsautoriteit.be/publications/advies-nr.-65-2023.pdf>

Er werden geen aanpassingen doorgevoerd aan de principieel goedgekeurde tekst naar aanleiding van dit advies.

Advies Raad van State

De Raad van State heeft over voorliggend ontwerpbesluit advies nr. 75.267/3 gegeven op 30 januari 2024.

Algemene opmerking: het gelijkheids- en vertrouwensbeginsel

Algemeen gaat de Raad van State in de overwegingen 4.1.-4.6. van het advies in op het mechanisme uit artikel 2, §3, vierde lid, van het ontwerp dat toegepast kan worden, als het budget ontoereikend zou dreigen te worden. Door dit mechanisme kan het premiebedrag voor toekomstige aanvragen gedurende het lopende jaar, verlaagd worden.

De Raad van State gaat daarbij in op de hypothese dat er een “onvoorzien hoog aantal premieaanvragen” zouden worden ingediend, wat - aldus het aan de Raad van State voorgelegde ontwerp van besluit - tot een vermindering van de premies aanleiding kan geven.

De Raad van State wijst erop dat “zelfs indien tijdig, voor het budget is opgebruikt, een vermindering van de premie wordt aangekondigd en toegepast, [...] het mogelijk [is] dat de verenigbaarheid van een dergelijke werkwijze met het gelijkheidsbeginsel (...) en met het vertrouwensbeginsel in rechte wordt betwist “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 ontworpen regeling bepaalde premiebedrag krijgt.” (punt 4.4 van het advies).

De Raad van State besluit (onder punt 4.6) dat er een met het gelijkheidsbeginsel verenigbare wijze moet worden uitgewerkt om om te gaan met een onvoorzien hoog aantal premieaanvragen.

Gevolg van dit advies voor de ontworpen regeling

Om maximaal gevolg te geven aan deze bezorgdheden van de Raad van State wordt het mechanisme van herziening in het nu voorliggende ontwerp van besluit geschrapt .

Alle ontvankelijke aanvragen in 2024, waarbij overeenkomstig artikel 2, §4 het bewijs wordt geleverd dat aan alle gestelde voorwaarden is voldaan, worden gehonoreerd met een gelijk bedrag van hetzij 5.000 euro, hetzij 3.000 (overeenkomstig de tweede kolom van de tabel opgenomen in artikel 2§3, eerste lid).

Die bedragen zullen dus in de loop van 2024 niet worden aangepast, het volledige bedrag zal voor alle ontvankelijke aanmeldingen – indien aan alle gestelde voorwaarden is voldaan - steeds volledig worden uitbetaald.

Dankzij deze aanpassing genieten alle belanghebbenden van een waarborg op gelijke behandeling, ook het gewekte vertrouwen van kopers die de stap naar elektrificatie gezet hebben wordt gehonoreerd.

Hiermee wordt passend gevolg verleend aan de kritieken van de Raad van State. Hiermee verdwijnt immers het risico op een schending van het gelijkheids- en vertrouwensbeginsel.

Datum van aanmelding bepaalt het bedrag, datum van goedkeuring bepaalt volgorde van betaling

De Raad van State wijst er verder (punt 4.5) op dat uit het ontwerp niet duidelijk blijkt welk criterium gebruikt wordt om te bepalen met welke aanvragen rekening kan worden gehouden wanneer het budget is opgebruikt en met welke niet. Volgens de Raad zou er een tegenstrijdigheid bestaan tussen artikel 2, §3, derde lid (dat verwijst naar de datum van aanmelding) en artikel 2, §4, derde lid van het ontwerp (dat bepaalt dat de datum van goedkeuring de volgorde van uitbetaling bepaalt).

Met het schrappen van het mechanisme van een herziening bestaat er geen onduidelijkheid meer over het tijds criterium dat gebruikt zal worden om de hoogte van het premiebedrag te bepalen.

Zoals blijkt uit de tabel opgenomen in § 3 van artikel 2 is het jaar waarin de aanmelding gebeurt, bepalend voor het bedrag van de premie.

Waar artikel 2, §4, derde lid, laatste zin verwijst naar de datum van goedkeuring, heeft deze bepaling betrekking op “de volgorde van uitbetaling”. Deze bepaling heeft dus enkel betrekking op de *volgorde van uitbetaling* en is zonder relevantie voor het *toepasselijke premiebedrag*. Alle aanmeldingen in 2024 zullen hetzelfde premiebedrag ontvangen, hetzij 5000 euro voor een nieuw voertuig, hetzij 3000 euro voor een tweedehandsvoertuig.

De bedragen vermeld in de tabel opgenomen in artikel 2 § 3, eerste lid zijn vast en onveranderlijk. Deze kunnen niet worden bijgesteld in de loop van het jaar. Ongeacht het tijdstip waarop in de loop van het jaar een aanmelding gebeurt, zal het uitgekeerde premiebedrag zijn zoals vermeld in de tabel.

Met deze aangepaste regeling wordt het nodige gevolg verleend aan de opmerkingen van de Raad van State.

Tekstuele opmerkingen

De Raad van State geeft in punt 6 de opmerking dat de definitie in artikel 1, 1° (bevoegde overheid) kan worden geschrapt. Het ontwerp is in die zin aangepast.

In punt 7 merkt de Raad op dat de definitie van aankoopprijs in artikel 2, §1, 1° onduidelijk is door het gebruik van de termen 'inclusief werkelijk betaalde btw'. Het ontwerp is aangepast naar 'inclusief btw' om enige verwarring te vermijden.

Verder in punt 9 wijst de Raad van State erop dat 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 Raad van State wijst erop dat dit vanuit het oogpunt van het gelijkheidsbeginsel de vraag doet rijzen 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. De Raad van State merkt daarbij op dat ook natuurlijke personen in aanmerking komen voor de premie als zij een zero-emissievoertuig aanschaffen voor beroepsdoeleinden (voetnoot 10 van het advies). Deze verschillende behandeling moet volgens de Raad van State kunnen worden verantwoord, bijvoorbeeld in de nota aan de Vlaamse Regering naar aanleiding van de definitieve goedkeuring van het besluit.

In antwoord op het advies kan erop gewezen worden dat er drie van elkaar te onderscheiden doelgroepen zijn voor de premie:

- Natuurlijke personen;
- Verenigingen zonder winstoogmerk en
- Autodeelbedrijven.

Elke doelgroep heeft een eigen finaliteit die op zich rechtvaardigt waarom de categorie in aanmerking komt voor de premie. Dit wordt hierna toegelicht.

Wat de eerste doelgroep, de natuurlijke personen, betreft, geldt de premie ongeacht of de natuurlijke persoon een winstoogmerk nastreeft en het voertuig al dan niet aanschafft voor beroepsdoeleinden. Het is niet zo dat het criterium van het al dan niet hebben van een winstoogmerk waar de Raad van State naar verwijst, in het besluit een criterium is om binnen de categorie 'natuurlijke personen' de begunstigden te bepalen".

De verantwoording om alle natuurlijke personen als mogelijke begunstigden van de premie op te nemen, is de vaststelling dat er voor voertuigen die aangekocht worden door rechtspersonen waarop de vennootschapsbelasting van toepassing is, zich een sterke toename van zero-emissie voertuigen in de maandelijkse inschrijvingscijfers voordoet. Om de omschakeling naar zero-emissievoertuigen ook te versnellen voor de doelgroep van de natuurlijke personen, worden zij als begunstigde aangemerkt. 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. Het is daarbij irrelevant of de natuurlijke personen het voertuig al dan niet kopen voor beroepsdoeleinden en of deze aankoop al dan niet fiscaal afgetrokken kan worden in de personenbelasting. Uit de inschrijvingscijfers blijkt dat deze doelgroep in zijn geheel achterblijft. Bovendien wordt bij de inschrijving van voertuigen door natuurlijke personen ook geen melding gemaakt van de vraag of deze voor beroepsdoeleinden gebruikt zullen worden en al dan niet afgetrokken worden in de personenbelasting (wat overigens ook kan wisselen in de tijd, bv. bij het starten en stoppen van een eenmanszaak).

Een tweede doelgroep zijn de verenigingen zonder winstoogmerk. De reden hiervan is dat vzw's die onderworpen zijn aan de rechtspersonenbelasting geen gebruik kunnen maken van de federale verhoogde fiscale aftrek in de vennootschapsbelasting. De suggestie van de Raad van State wordt gevolgd om de premie ook open te stellen voor andere rechtspersonen zonder winstoogmerk die vallen onder de rechtspersonenbelasting, zoals de stichtingen. Verder wordt het ontwerp ook aangepast, zodat duidelijk is dat rechtspersonen zonder winstoogmerk die omwille van hun activiteiten onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting en bijgevolg wel gebruik kunnen maken van de federale verhoogde fiscale aftrek, niet in aanmerking komen voor de premie.

De derde doelgroep zijn de aanbieders van autodelen. Deze doelgroep heeft -anders dan de eerste en tweede doelgroep- (doorgaans) betrekking op vennootschappen. Deze doelgroep wordt echter meegenomen gezien de bijzondere beleidsfocus op deelmobiliteit en de bijdrage die elektrische deelwagens spelen in de toekomstige mobiliteitsoplossing.

Verder in punt 11 vraagt de Raad van State om het begrip nieuw voertuig en tweedehandsvoertuig te definiëren. In het aangepaste besluit (artikel 1) is een definitie opgenomen voor 'nieuw voertuig' en 'tweedehandsvoertuig'.

In punt 12 vraagt de Raad van State in hoeverre artikel 2, § 2, eerste lid, 5°, van het ontwerp dat bepaalt dat een tweedehandsvoertuig minimaal drie jaar voor de huidige inschrijving die voorwerp uitmaakt van de aanvraag bij de vorige eigenaar moet zijn ingeschreven en maximaal acht jaar voor de huidige inschrijving een eerste keer zijn ingeschreven, in overeenstemming is met het vrij verkeer van personen en goederen.

Deze bepaling was ingeschreven om te vermijden dat een carousel 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 carousel 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.

In punt 16 merkt de Raad op dat het woord 'cruciale' in artikel 2, § 6, tweede lid, van het ontwerp niet noodzakelijk is en tot verwarring kan leiden. Dit woord werd dan ook geschrapt.

In punt 17 gaat de Raad akkoord met de aanpassing van de inwerkingtredingsbepaling. Het besluit zal nu inwerking treden op de datum van de bekendmaking van het besluit in het Belgisch Staatsblad.

Tot slot merkt de Raad van State op dat er enkele vergissingen nog waren opgenomen in de tabellen van de bijlage bij het ontwerp. De bijlage werd aangepast.

Daarnaast werd door de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op 23 november 2023 een spontaan en vrijwillig advies geleverd bij het ontwerp van besluit.

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 alsmat 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 aangepaste 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, rechtspersonen zonder winstoogmerk die niet onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting 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 rechtspersonen zonder winstoogmerk die niet onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting 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. 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 voorzien worden.

Er zijn ook bepalingen toegevoegd om een dubbel gebruik van de premie uit te sluiten.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

De definitie van een 'nieuw voertuig' is gebaseerd op 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 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.

Artikel 2

In paragraaf 1 van dit artikel worden enkele termen gedefinieerd. Onder meer de aankoopprijs is een belangrijk element bij de beoordeling van de premie, de componenten die daarbij in aanmerking worden genomen, worden opgesomd.

In paragraaf 2 van dit artikel worden het voorwerp, de doelgroepen en de voorwaarden bepaald.

De premie wordt voorzien bij aankoop van voertuigen die worden ingeschreven vanaf 1 januari 2024 en die ten vroegste besteld werden op 25 september 2023.

De maximale aankoopprijs is bepaald op 40.000 euro, vermits dit bij zero-emissiewagens het goedkopere segment is maar er ook nog voldoende aanbod is aan modellen van diverse merken.

Voor het bewijs van 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 (cataloguswaarde) 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 van uit dat de verkoopprijs laag genoeg is en geen premie meer behoeft.

De voertuigen moeten – na ontvangst van de premie - minimaal drie jaar bij dezelfde persoon of zijn erfgenaam of rechtsopvolger en in het Vlaamse Gewest blijven. Het adres waarop het voertuig moet ingeschreven zijn, is de hoofdverblijfplaats als het gaat om natuurlijke personen en voor rechtspersonen het adres van de maatschappelijke zetel, zoals ook bepaald is in artikel 8 en 9 van het KB van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen.

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 31 december 2024.

Paragraaf 3 van artikel 2 bepaalt de premiehoogte.

De premiehoogte voor aanmeldingen in 2024 is bepaald op hetzij 5.000 euro voor nieuwe wagens hetzij 3.000 euro voor tweedehandswagens. De tabel in het eerste lid van §3 biedt de nodige verduidelijkingen.

Deze premie is vast en onveranderlijk en kan dus niet verminderd worden in het lopende jaar. De premie is dezelfde voor alle opgenomen doelgroepen, zowel natuurlijke personen, ondernemingen voor autodelen en rechtspersonen zonder winstoogmerk die niet onderworpen zijn aan de vennootschapsbelasting.

Rechtspersonen 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 rechtspersonen zonder alsook de ondernemingen voor autodelen. 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 Groepsvrijstellingsverordening¹.

Binnen de negentig dagen na de ondertekening van de verkoopovereenkomst dient een aanvrager zich aan te melden, overeenkomstig het eerste lid van §4 van artikel 2. Een uitzondering hiervoor geldt voor voertuigen besteld tussen 25 september 2023 en de datum van bekendmaking in het Belgische Staatsblad (overeenkomstig het eerste lid van artikel 3) die tegelijk mogen worden aangemeld met de aflevering van het inschrijvingsbewijs (ook gekend als kentekenbewijs) 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.

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 voor de aankoopprijs 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.

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

¹ Overeenkomstig het nieuwe artikel 36ter van de Algemene Groepsvrijstellingsverordening is er investeringssteun mogelijk gemaakt voor schone of emissievrije vervoermiddelen, waarbij de steunintensiteit ten hoogste 20 % van de in aanmerking komende kosten mag zijn. De steunintensiteit kan worden verhoogd met 10 procentpunten voor emissievrije voertuigen, en met 20 procentpunten voor middelgrote ondernemingen of met 30 procentpunten voor kleine ondernemingen. De in aanmerking komende kosten zijn deze van de aanschaf van schone of emissievrije vervoermiddelen, ook de extra kosten van de aanschaf worden meegeteld. Deze worden berekend als het verschil tussen de investeringskosten voor de aanschaf van het schone of het emissievrije vervoermiddel en de investeringskosten voor de aanschaf van een vervoermiddel van dezelfde categorie dat aan reeds van kracht zijnde toepasselijke Unienormen voldoet en dat zonder de steun zou zijn aangeschaft.

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.

Een eerste aanmelding gebeurt binnen de termijn en met de documenten zoals beschreven in het eerste lid van artikel 2, §4.

De aanvraag wordt vervolledigd binnen de termijn en aan de hand van de stukken vermeld en opgesomd in het tweede lid van dezelfde paragraaf. De aanvrager levert binnen negentig dagen na de inschrijving van het voertuig de nodige documenten af, 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.

Na ontvangst en controle van de aangeleverde informatie wordt de uit te betalen premie vastgelegd.

Paragraaf 5 van artikel 2 bepaalt vervolgens dat elke natuurlijke persoon en elk voertuig de premie slechts eenmaal kan ontvangen.

Paragraaf 6 van artikel 2 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 van artikel 2 wordt bepaald dat de gegevens met betrekking tot de steun toegekend aan ondernemingen en rechtspersonen zonder winsttoogmerk 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 aanmelding 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 na 25 september 2023. Voor deze bestellingen wordt de regeling met terugwerkende kracht toegepast. De stukken vereist voor de aanvraag zoals vermeld in het tweede lid van artikel 2§4 kunnen gevoegd worden bij de stukken van de aanmelding, zoals dit wordt beschreven in het tweede lid van artikel 3.

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 rechtspersonen zonder winsttoogmerk, 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 de datum van bekendmaking van het besluit in het Belgisch Staatsblad.

Artikel 6

Dit artikel behoeft geen verdere uitleg.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Zie VR 2023 1011 DOC.1493/1TER

Er werd een aangepast begrotingsakkoord verleend op 9 februari 2024. (ter) waarin verschillende voorwaarden opgenomen zijn. Aan deze voorwaarden zal worden voldaan.

In uitzondering op de bepalingen uit de mededeling VR 2023 2311 MED.0421/1TER m.b.t. de bewarende maatregelen, kan het volledige, op de begroting 2024 voorziene bedrag voor de uitvoering van dit BVR, met name 20 miljoen euro, vastgelegd worden.

B. ESR-TOETS

Zie VR 2023 1011 DOC.1493/1TER

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Zie VR 2023 1011 DOC.1493/1TER

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Zie VR 2023 1011 DOC.1493/1TER

4. VERDER TRAJECT

Het besluit van de Vlaamse Regering en de bijlage zullen integraal worden gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

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

2° het volledige, op de begroting 2024 voorziene bedrag voor de uitvoering van dit BVR, voor vastlegging vrij te geven;

3° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormelde ontwerp van besluit in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- het definitief goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- bijlage bij het BVR : lijst van oorspronkelijke cataloguswaarden, als vermeld in artikel 2, §2
- het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie nr.2023/140 van 28 november 2023.
- het bericht van de Gegevensbeschermingsautoriteit, d.d. 19 december 2023
- het advies van de Raad van State nr. 75.267/3 van 30 januari 2024.
- het begrotingsakkoord van 9 februari 2024 (ter)