



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 75.175/3
van 27 december 2023

over

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

Op 21 december 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van vijf werkdagen 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 22 december 2023. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, en Annemie GOOSSENS, griffier.

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

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 27 december 2023.

*

1. Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, moeten in de adviesaanvraag de redenen worden opgegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval wordt het verzoek om spoedbehandeling gemotiveerd als volgt:

“Dit verzoek om spoedbehandeling is gemotiveerd door de omstandigheid dat het voorliggend ontwerp van besluit een premie invoert bij de aankoop van zero-emissievoertuigen van de categorieën L7e-C, M1 en N1 en dit met ingang van 1 januari 2024. Met dit besluit wil de Vlaamse Regering de aankopen van fossiele brandstofwagens tegengaan door het zero-emissie alternatief aantrekkelijker te maken. De inwerkingtreding van het ontwerp op 1 januari 2024 is om meerdere redenen noodzakelijk.

Vooreerst is het vergroenen van het voertuigenpark via financiële stimuli een maatregel uit het Luchtbeleidsplan 2030 (VR 2019 2510 MED.0359/2) dat aangenomen is in uitvoering van artikel 23 van de richtlijn 2008/50/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 mei 2008 betreffende de luchtkwaliteit en schonere lucht voor Europa en artikel 6 van de richtlijn 2016/2284 betreffende de vermindering van de nationale emissies van bepaalde luchtverontreinigende stoffen, tot wijziging van Richtlijn 2003/35/EG en tot intrekking van Richtlijn 2001/81/EG (hierna: ‘herziene NEC-Richtlijn’). Dit laatste artikel legt aan de lidstaten de verplichting op om een nationaal programma ter beheersing van de luchtverontreiniging op te stellen en uit te voeren teneinde de nationale reductieverbintenissen voor de jaarlijks antropogene emissies die bepaald zijn in de bijlage II van de herziene NEC-Richtlijn te helpen verwezenlijken, zo ook inzake NOx.

Het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 voorziet dat er bekeken wordt op welke bijkomende manieren er stimulansen kunnen worden gegeven om milieuvriendelijke voertuigen, en zero-emissie voertuigen in het bijzonder, goedkoper te kunnen maken ‘om voor de zero-emissie voertuigen de prijskloof te overbruggen, de transitie op gang te trekken/houden en de vlootdoelstellingen te realiseren’ (pg. 92 van het Luchtbeleidsplan). Het Vlaams Luchtbeleidsplan voorziet dat het marktaandeel van diesel bij nieuw verkochte personenwagens in 2025 tot 14,5% is teruggedrongen en in 2030 tot 0%. Daarnaast voorzien het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP) en het Luchtbeleidsplan een forse toename van het aandeel zero emissievoertuigen. In de actualisatie van het Vlaams Energie- en Klimaatplan werd er beslist dat het de ambitie is dat er vanaf 2029 enkel nog zero-emissiewagens worden verkocht. Deze maatregel moet bijdragen aan de reductie van CO2-uitstoot met het oog op het bereiken van de Europese doelstellingen en het bekomen van de nodige maatschappelijke en klimatologische effecten.

Uit het Tweede voortgangsrapport over het Vlaams Luchtbeleidsplan 2030 (2023) van de Vlaamse Milieumaatschappij van 4 oktober 2023 blijkt dat het aandeel zero emissievoertuigen in de nieuwverkoop in 2022 in Vlaanderen 12,1% bedroeg. De sterkste groei zien we bij de bedrijfswagens. Deze nemen een aandeel van bijna 90% van het aantal ingeschreven elektrische voertuigen in. Met andere woorden: van de 12% zero emissievoertuigen in 2022 zijn er 11% bedrijfswagens. Voor natuurlijke personen blijft de hogere aankoopprijs voor elektrische modellen een drempel om over te stappen, dat blijkt ook uit de maandelijkse inschrijvingscijfers waarbij we in 2023 het aandeel van bedrijfswagens t.o.v. particulier aangekochte zero-emissie wagens nog verder zien toenemen.

De premie bij de aankoop van zero-emissievoertuigen is erop gericht om tot een snellere omschakeling naar zero-emissievoertuigen te komen voor andere wagens dan de bedrijfswagens. Deze snellere vergroening van het wagenpark via financiële stimuli zal

leiden tot een verdere daling van NO_x en CO₂-uitstoot en het halen van de doelstellingen die opgelegd worden door de Europese regels.

De inwerkingtreding op 1 januari 2024 is dienstig om de voormelde doelstellingen die vooropgesteld worden in het Luchtbeleidsplan 2030 en de Europese regels te halen.

Daarbij mag ook niet uit het oog verloren worden dat een snellere vergroening van het wagenpark niet tot een eenmalige daling leidt in 2024, maar een blijvend gunstig effect heeft op de NO_x-uitstoot voor de komende jaren. Deze zero-emissievoertuigen zullen immers jarenlang (eerst bij de initiële eigenaar en vervolgens via de tweedehandsmarkt) in omloop blijven en een gunstig effect hebben op het leefmilieu. Hoe sneller zero-emissievoertuigen aangekocht worden, hoe sneller ze ook op de tweedehandsmarkt verkocht zullen worden en dus ook de markt van de tweedehandsverkoop zal vergroenen. Een snelle invoering is dus ook nodig om de toekomstige cumulatieve effecten te maximaliseren. Ook om die reden is het noodzakelijk dat de maatregel zo snel als mogelijk in werking kan treden.

Tot slot draagt een snelle uitvoering bij aan de totstandkoming van een rechtszekere en evenwichtige oplossing in het kader van de stikstofproblematiek. Een snelle invoering en inwerkingtreding van de voorliggende maatregel draagt bij tot de noodzakelijke verdere significante daling van de stikstofdeposities, wat een gunstig effect heeft op het milieu én het vergunningenbeleid in het kader van de stikstofproblematiek.

Het is noodzakelijk dat die maatregel op 1 januari 2024 in werking treedt en uitgevoerd kan worden. Het besluit moet daartoe tijdig de regelgevingsprocedure doorlopen en tijdig in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd worden, wat rechtvaardigt waarom dit advies met hoogdringendheid wordt gevraagd.”

ONTVANKELIJKHEID VAN DE ADVIESAANVRAAG

2. Opdat een vraag om advies te geven binnen een termijn van vijf werkdagen ontvankelijk zou zijn, moet het spoedeisende karakter ervan in de adviesaanvraag met bijzondere redenen worden omkleed (artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State).

Er dient in dit verband aan te worden herinnerd dat de wetgever, door te eisen dat de adviesaanvragen met een termijn van vijf werkdagen van een “bijzondere” motivering worden voorzien, tot uiting heeft gebracht dat hij wil dat alleen in uitzonderlijke, werkelijk spoedeisende gevallen verzocht wordt om mededeling van het advies binnen die uiterst korte termijn en dat hij geoordeeld heeft dat als de adviesaanvragers die procedure te frequent zouden aanwenden, de werking van de afdeling Wetgeving daardoor zou worden verstoord; de Raad van State zou zelfs in de onmogelijkheid kunnen verkeren om de werkelijk spoedeisende zaken met de nodige zorg en de gewenste spoed te behandelen, alsook de zaken waarvoor de adviesaanvrager op grond van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State gevraagd heeft dat een termijn van dertig dagen wordt nageleefd.¹

¹ Adv.RvS 42.186/AV van 6 februari 2007 over een voorstel van bijzondere wet ‘tot wijziging van artikel 1 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Arbitragehof, teneinde het hof bevoegd te maken voor de toetsing aan de artikelen 41 en 162 van de Grondwet inzake de gemeentelijke en provinciale autonomie’, *Parl.St.* Senaat 2006-07, nr. 3-1054/2, 2.

3. Gelet op wat volgt bevat de aangehaalde motivering geen pertinente en voldoende concrete gegevens die het aannemelijk maken dat de ontworpen regeling dermate spoedeisend is dat noodzakelijkerwijze een beroep moet worden gedaan op de procedure bedoeld in artikel 84, § 1, eerste lid, 3°, van de wetten op de Raad van State (advies mede te delen binnen een termijn van vijf werkdagen). Inzonderheid blijkt niet waarom, op het ogenblik van de adviesaanvraag, geen beroep kon worden gedaan op de procedure bedoeld in artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van die wetten (advies mede te delen binnen een termijn van dertig dagen).

De spoedeisendheid van het thans voorliggende ontwerp wordt immers tegengesproken door artikel 3 van het ontwerp, naar luid waarvan “[i]n afwijking van artikel 2, §3 [lees: ‘§ 4’], eerste en tweede lid van dit besluit en artikel 74/1, eerste lid, van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 29 maart 2019” voor zero-emissievoertuigen die zijn besteld vóór de datum van de bekendmaking van het te nemen besluit in het Belgisch Staatsblad en na 25 september 2023, de aanmelding voor het bekomen van de subsidie moet worden gedaan binnen negentig dagen die volgen op die bekendmaking. Nog volgens die bepaling worden voor die voertuigen, als op het ogenblik van de aanmelding de termijn van negentig dagen na de inschrijving van het voertuig vermeld in artikel 2, § 4, van het te nemen besluit reeds is verlopen, de bijbehorende bewijsstukken ingediend bij de aanmelding.

Gelet hierop is er dan ook geen reden waarom niet kan worden volstaan met een adviesaanvraag op dertig dagen. De subsidie zal immers sowieso kunnen worden toegekend voor zero-emissievoertuigen die besteld zijn vanaf 25 september 2023, ook al zou het te nemen besluit in werking treden op een latere datum dan 1 januari 2024.

4. Uit wat voorafgaat volgt dat de adviesaanvraag niet ontvankelijk is.

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Jeroen VAN NIEUWENHOVE