

**VLAAMSE OVERHEID**  
**Mobiliteit en Openbare Werken**

[C – 2022/32915]

**20 JUNI 2022. — Ministerieel besluit houdende een oproep tot indiening van projecten als vermeld in artikel 3 van**

**het besluit van de Vlaamse Regering van 7 mei 2021 betreffende de subsidiëring van projecten ter uitvoering van het beleid voor de omschakeling naar zero-emissieervoermiddelen en voermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen**

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Energiedecreet van 8 mei 2009, artikel 8.5.1 en 8.7.1, eerste lid;
- het Besluit Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 17 mei 2019;
- het besluit van de Vlaamse Regering van 7 mei 2021 tot vaststelling van de regels voor de subsidiëring van projecten ter uitvoering van het beleid voor de omschakeling naar zero-emissieervoermiddelen en voermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen, artikel 3, 6 en 9.

**Vormvereisten**

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- de Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 7 juni 2022.

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN BESLUIT:

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder het besluit van 7 mei 2021: het besluit van de Vlaamse Regering van 7 mei 2021 tot vaststelling van de regels voor de subsidiëring van projecten ter uitvoering van het beleid voor de omschakeling naar zero-emissieervoermiddelen en voermiddelen aangedreven door alternatieve brandstoffen.

**Art. 2.** Het budget, vermeld in artikel 3 van het besluit van 7 mei 2021, wordt voor deze oproep vastgelegd op maximum 10.000.000 euro. De maximale subsidie per project bedraagt 300.000 euro.

**Art. 3.** De steunaanvragen worden ten laatste op 15 september 2022 digitaal ingediend via het ter beschikking gestelde modelformulier.

**Art. 4.** Binnen het onderwerp, vermeld in artikel 5 van het besluit van 7 mei 2021, kunnen steunaanvragen worden ingediend voor:

1° de uitrol van (semi-)publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische personenwagens en bestelwagens op plaatsen die niet behoren tot het publiek domein;

2° de uitrol van (semi-)publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische personenwagens en bestelwagens op plaatsen die behoren tot het publiek domein, waarbij de privaatrechtelijke rechtspersoon een zakelijk recht heeft op een deel van het publiek domein;

3° de uitrol van (semi-)publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische voertuigen in parkeergebouwen die behoren tot het publiek domein;

4° de uitrol van niet publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische bestelwagens bestemd voor emissievrije beleving van stedelijke kernen;

5° de uitrol van (semi-)publieke laadinfrastructuur voor hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens;

6° de uitrol van niet publieke laadinfrastructuur voor hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens.

**Art. 5.** De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 1°, 2° en 3°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° de oplaadpunten zijn minstens 10 uur per etmaal publiek toegankelijk;

2° alle gebruikers van elektrische voertuigen kunnen er via een ad-hoc oplaadmogelijkheid laden, zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant;

3° de principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd;

4° de palen worden van groene stroom voorzien;

5° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken;

6° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe.

De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° het principe van marktconforme prijzen wordt gerespecteerd;

2° de palen worden van groene stroom voorzien;

3° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;

4° de laadinfrastructuur wordt uitsluitend aangewend voor voertuigen die bestemd zijn voor emissievrije beleving van stedelijke kernen.

De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 5°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° de oplaadpunten zijn minstens 10 uur per etmaal publiek toegankelijk;

2° alle gebruikers van elektrische voertuigen kunnen er via een ad-hoc oplaadmogelijkheid laden, zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant;

3° de principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd;

4° de palen worden van groene stroom voorzien;

5° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken;

6° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;

7° er is een principiële goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de eigenaar, beheerder en/of de concessiehouder van het domein.

De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 6°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° het principe van marktconforme prijzen wordt gerespecteerd;

2° de palen worden van groene stroom voorzien;

3° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;

4° er is een principiële goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de eigenaar, beheerder en/of de concessiehouder van het domein.

**Art. 6.** De periode waarin de uitgaven gedaan kunnen worden, is twee jaar vanaf de kennisgeving van de selectie van het project.

**Art. 7.** Investerings voor de plaatsing, aansluiting en slimme aansturing van laadinfrastructuur worden aan 20% vergoed met een maximum van 1.000 euro per gerealiseerde charge point equivalent (CPE).

Op parkings of plaatsen, die voornamelijk bedoeld zijn om de eigen bedrijfsvoertuigen te parkeren, kunnen per locatie maximaal 20 laadpunten of laadpunten op 20% van de parkeerplaatsen voor subsidie worden aangemeld.

**Art. 8.** Bij laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 5°, wordt de maximale vergoeding per gerealiseerde CPE opgetrokken tot 1.100 euro als er wordt voorzien in een reservatiesysteem in combinatie met een installatie die op fysieke wijze de aan de laadinfrastructuur bijhorende parkeerplaats vrijhoudt.

**Art. 9.** Ter uitvoering van artikel 8 van het besluit van 7 mei 2021 geeft de aanvrager de volgende informatie door via het modelformulier:

- 1° een beschrijving van het voorwerp en de locatie van het project;
- 2° informatie over de te plaatsen laadinfrastructuur en de beoogde wijze van exploitatie;
- 3° een duidelijke timing;
- 4° gegevens over de aanvrager en zijn activiteiten alsook over de projectpartners;
- 5° een inschatting van de projectkosten en de gevraagde subsidie;
- 6° een verklaring dat het project voldoet aan de vermelde voorwaarden.

**Art. 10.** Alleen projecten die conform zijn met de bepalingen uit artikel 4 en 5 komen in aanmerking voor steun.

**Art. 11.** De projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 1°, 2°, en 3°, worden op basis van de volgende criteria beoordeeld:

- 1° bijdrage aan de doelstellingen uit het beleidskader;
- 2° geografische spreiding en schaalgrootte.

Bij de beoordeling zal in de volgende volgorde voorrang worden gegeven aan:

1° projecten waarbij de projectindieners geen gebruik kan maken van de fiscale aftrek in het kader van de vennootschapsbelasting;

2° projecten voor de uitrol van publieke laadinfrastructuur;

3° projecten die worden uitgerold op parkings of plaatsen, die niet voornamelijk bedoeld zijn om de eigen bedrijfsvoertuigen te parkeren.

**Art. 12.** De projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, 5°, en 6° worden op basis van de volgende criteria beoordeeld:

- 1° bijdrage aan de doelstellingen uit het beleidskader;
- 2° haalbaarheid en resultaatgerichtheid.

Bij de beoordeling zal in de volgende volgorde voorrang worden gegeven aan:

1° projecten waarbij de projectindieners kan aantonen dat er twee jaar na de kennisgeving van de selectie van het project aan de betrokken laadpalen een verzekerde afname is van elektriciteit door de eigen vloot of door de vloot van een klant;

2° projecten waarbij de projectindieners kan aantonen dat er geen verzwaring van het elektriciteitsnet nodig is.

Commercieel gevoelige informatie zal hierbij vertrouwelijk worden behandeld.

**Art. 13.** De beoordeling van de projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 1°, 2°, en 3°, zal afzonderlijk worden gemaakt van de beoordeling van de projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, 5°, en 6°. Hierbij worden eerst de projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, 5°, en 6°, beoordeeld.

Het maximale budget voor de projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, 5°, en 6°, bedraagt 3.000.000 euro. Dit kan verhoogd worden indien er onvoldoende ontvankelijke projecten voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 1°, 2°, en 3° worden ingediend.

**Art. 14.** De indieners van steunaanvragen voor laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 4°, 5°, en 6°, stemmen ermee in om ten laatste in 2025 deel te nemen aan een onderzoek naar het gebruik van de laadinfrastructuur, onder meer met het oog op het delen van best-practices. Ze stellen daartoe de noodzakelijke data, waaronder gebruiksdata, ter beschikking. Commercieel gevoelige informatie zal hierbij vertrouwelijk worden behandeld.

Brussel, 20 juni 2022.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,  
L. PEETERS