

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 Overheidsfinancien 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 Financien heeft gunstig advies gegeven op 10 februari 2023.

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-emissievervoermiddelen en vervoermiddelen 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 5.000.000 euro. De maximale subsidie per project bedraagt 300.000 euro.

Art. 3. De steunaanvragen worden ten laatste op 31 maart 2023 digitaal ingediend via het ter beschikking gestelde modelformulier. Ook projectvoorstellen met een onderwerp vermeld in artikel 4, die bij de CPT-projectcall gesloten op 15 september 2022 werden ingediend, kunnen worden meegenomen in de beoordeling.

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 niet publieke laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische bestelwagens bestemd voor emissievrije beleving van stedelijke kernen, op plaatsen die niet behoren tot het publiek domein;
- 2° de uitrol van publieke laadinfrastructuur voor hoog vermogen voor elektrische bestelwagens bestemd voor emissievrije beleving van stedelijke kernen, op plaatsen die behoren tot het publiek domein; waarbij er al dan niet een privaatrechtelijke rechtspersoon is, die een zakelijk recht heeft op een deel van het publiek domein;
- 3° de uitrol van laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens en bussen, met uitzondering van bussen van de Lijn, op plaatsen die behoren tot het publiek domein waarbij er al dan niet een privaatrechtelijke rechtspersoon is, die een zakelijk recht heeft op een deel van het publiek domein;
- 4° de uitrol van laadinfrastructuur voor normaal en hoog vermogen voor elektrische vrachtwagens en bussen, met uitzondering van bussen van de Lijn, op plaatsen die niet behoren tot het publiek domein.

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

- 1° de palen worden van groene stroom voorzien;
- 2° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;
- 3° de laadinfrastructuur wordt voornamelijk aangewend voor voertuigen die bestemd zijn voor emissievrije beleving van stedelijke kernen.

De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 2°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° 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;
- 2° de principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd;
- 3° de palen worden van groene stroom voorzien;

4° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken;
5° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;
6° er is een principiele goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de beheerder of de concessiehouder van het domein.
7° de laadinfrastructuur wordt voornamelijk aangewend voor voertuigen die bestemd zijn voor emissievrije beleving van stedelijke kernen.

De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, 3°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1° 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;
2° de principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd;
3° de palen worden van groene stroom voorzien;
4° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken;
5° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe;
6° er is een principiele goedkeuring voor het plaatsen en uitbaten van de laadinfrastructuur van de beheerder of de concessiehouder van het domein.
7° de laadinfrastructuur wordt voornamelijk aangewend voor het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens en/of bussen.

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

1° 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;
2° de principes van interoperabiliteit met betrekking tot de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd;
3° de palen worden van groene stroom voorzien;
4° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld door middel van beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken;
5° bij het plaatsen en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH) principe.
6° de laadinfrastructuur wordt voornamelijk aangewend voor het opladen van batterij-elektrische vrachtwagens en/of bussen.

Art. 6. 1° De periode waarin de uitgaven gedaan kunnen worden, vangt aan op de dag waarop de oproep wordt gesloten en eindigt twee jaar na de kennisgeving van de selectie van het project.

2° Voor projectvoorstellen, die bij de CPT-projectcall gesloten op 15 september 2022 werden ingediend, kunnen uitgaven gedaan worden vanaf 23 december 2022 tot twee jaar na 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).

Art. 8. 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. 9. Alleen projecten of delen van projecten die conform zijn met de bepalingen uit artikel 4 en 5 komen in aanmerking voor steun.

Art. 10. De projecten worden op basis van de volgende criteria beoordeeld:

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

Art. 11. De indieners van steunaanvragen 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, 1-0 FEB. 2023

