

**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 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**

**Rechtsgronden**

Dit besluit is gebaseerd op:

- het Energiedecreet van 8 mei 2009, artikel 8.5.1 en artikel 8.7.1, eerste lid;
- het Besluit Vlaamse Codex Overheidsfinanciën van 17 mei 2019, artikel 71;
- 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.

**Vormvereiste**

De volgende vormvereiste is vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 12 maart 2024.

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, voor de oproep, vermeld in dit besluit, is maximaal 3.000.000 euro.

De maximale subsidie per project bedraagt 250.000 euro voor projecten als vermeld in artikel 4, eerste lid, 1° en 2°, en 25.000 euro voor projecten als vermeld in artikel 4, eerste lid, 3°.

**Art. 3.** Een subsidieaanvraag wordt uiterlijk op 30 april 2024 digitaal ingediend met het modelformulier dat is opgenomen in de bijlage die bij dit besluit is gevoegd.

**Art. 4.** Met toepassing van artikel 5 van het besluit van 7 mei 2021 kunnen subsidieaanvragen worden ingediend voor (piloot)projecten binnen de volgende thema's:

- 1° innovatieve vaste, mobiele of gedeelde laadoplossingen voor zware elektrische vrachtwagens;
- 2° op zichzelf staande private en (semi)publieke laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens, al dan niet binnen een energiemanagementsysteem dat gevoed wordt door hernieuwbare energie die ter plekke wordt geproduceerd binnen 'Clean Energy Hub';
- 3° softwareontwikkelingen die noodzakelijk zijn voor de integratie van reservatie-, laad- en planningsystemen en voor de energieaansturing die gekoppeld is aan de integratie van laadsystemen voor zware elektrische vrachtwagens.

Het aantal projecten per thema, vermeld in het eerste lid, wordt niet vooraf bepaald. Er wordt wel naar een mix van projecten uit al de thema's, vermeld in het eerste lid, gezocht.

**Art. 5.** Bij projecten waarbij een inname van het openbaar domein noodzakelijk is, bevat de projectaanvraag een voorafgaande goedkeuring van de beheerder.

**Art. 6.** De projecten kunnen op zijn vroegst van start gaan op de dag waarop de oproep wordt gesloten. Ze eindigen uiterlijk twee jaar na de kennisgeving van de selectie.

De periode waarin subsidieerbare uitgaven gedaan kunnen worden, loopt twee jaar vanaf de dag waarop de kennisgeving van de selectie plaatsvindt.

**Art. 7.** De volgende uitgaven voor projecten als vermeld in artikel 4, eerste lid, 1°, worden tegen maximaal 40% vergoed: projectwerking, onderbouwing en investeringen voor de laadinfrastructuur zelf, meer bepaald de ontwikkeling, plaatsing, aansluiting, slimme aansturing en balancering van de laadsystemen.

De volgende uitgaven voor projecten als vermeld in artikel 4, eerste lid, 2°, worden tegen maximaal 20% vergoed: investeringen voor de laadinfrastructuur zelf, meer bepaald de plaatsing, aansluiting, slimme aansturing en balancering van de laadsystemen.

De volgende uitgaven voor projecten als vermeld in artikel 4, eerste lid, 3°, worden tegen maximaal 20% vergoed: te ontwikkelen software.

**Art. 8.** De laadinfrastructuur, vermeld in artikel 4, eerste lid, 1°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° bij de ontwikkeling, plaatsing en uitbating van de projecten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH)-principe;
- 2° er is een principiële goedkeuring voor de plaatsing en uitbating van de laadinfrastructuur van de eigenaar, beheerder of concessiehouder van het domein nodig;
- 3° de projecten worden hoofdzakelijk aangewend om batterij-elektrische vrachtwagens van meer dan 4,25 ton op te laden;

- 4° de laadinfrastructuur in om het even welke vorm wordt voorzien van groene stroom.

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

- 1° alle gebruikers van elektrische vrachtwagens kunnen er via een ad-hocopladmogelijkheid laden, zonder dat een contract moet worden gesloten met de betrokken elektriciteitsleverancier of exploitant, als de laadinfrastructuur (semi)publiek toegankelijk is;
- 2° de principes van interoperabiliteit voor de uitbating en marktconforme prijzen worden gerespecteerd, als de laadinfrastructuur (semi)publiek toegankelijk is;
- 3° de laadinfrastructuur wordt van groene stroom voorzien;
- 4° de statische en dynamische informatie over de oplaadpunten wordt gedeeld via beheersystemen die een digitale gegevensuitwisseling mogelijk maken, als de laadinfrastructuur (semi)publiek toegankelijk is;
- 5° bij de plaatsing en de uitbating van de oplaadpunten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH)-principe;
- 6° er is een principiële goedkeuring voor de plaatsing en uitbating van de laadinfrastructuur van de eigenaar, beheerder of concessiehouder van het domein nodig;
- 7° de laadinfrastructuur wordt hoofdzakelijk aangewend om batterij-elektrische vrachtwagens van meer dan 4,25 ton op te laden.

De softwareoplossingen, vermeld in artikel 4, eerste lid, 3°, voldoet aan de volgende voorwaarden:

- 1° de software is compatibel met verschillende soorten laad-, planning- en energiebeheersystemen die worden gebruikt binnen de industrie. De software is in staat om te integreren met verschillende protocollen, formaten en technologieën;
- 2° de software is in staat zijn om te schalen naarmate de behoeften. De software kan omgaan met een groeiend aantal laadstations en planningstaken zonder aan prestaties in te boeten;
- 3° de software is betrouwbaar. De software is robuust en is in staat om fouten te detecteren en te herstellen;
- 4° de software voldoet aan de hoogste normen voor gegevensbescherming, authenticatie en autorisatie om ervoor te zorgen dat alleen geautoriseerde personen toegang hebben tot het systeem, en om de integriteit van de gegevens te waarborgen;
- 5° de software is flexibel en in staat om te gaan met veranderende eisen en omgevingen;
- 6° de software is in staat om gegevens snel te verwerken en realtime-informatie te leveren aan de belanghebbenden;
- 7° de software is intuïtief en gemakkelijk te gebruiken door technische en niet-technische gebruikers. Ze omvat een duidelijke gebruikersinterface, uitgebreide documentatie en ondersteuning;
- 8° de software biedt functies voor de monitoring van laadactiviteiten en planningsprestaties, en kan ook rapporten genereren om inzicht te bieden in het gebruik en de efficiëntie van het systeem;
- 9° de software voldoet aan de relevante wet- en regelgeving over laadsystemen, energievoorziening en gegevensbescherming;

- 10° bij de ontwikkeling, de plaatsing en de uitbating van de projecten wordt rekening gehouden met het 'do not significantly harm' (DNSH)-principe.

**Art. 9.** Projecten waarvoor met toepassing van andere regelingen vanwege de Vlaamse Gemeenschap of andere overheden subsidies worden ontvangen of waarvoor een aanvraag tot subsidie in behandeling is, komen niet in aanmerking voor de toekenning van een subsidie op grond van dit besluit als dit ertoe leidt dat dezelfde uitgaven voor die activiteit dubbel worden gesubsidieerd.

**Art. 10.** De aanvrager stelt al de volgende informatie ter beschikking via het modelformulier:

- 1° een beschrijving van het voorwerp en de locatie van het project;
- 2° een plan van aanpak met een duidelijke timing;
- 3° een beschrijving van het doel en de (op termijn) beoogde effecten;
- 4° informatie over de laadsystemen en de wijze van exploitatie;
- 5° gegevens over de aanvrager en zijn activiteiten en ook over de projectpartners;
- 6° een inschatting van de totale projectkosten en de gevraagde subsidie;
- 7° de vermelding dat een toetsing is verricht bij Fluvius over de beschikbaarheid van voldoende vermogen op de locatie en of de mogelijkheid bestaat om in bijkomend vermogen te laten voorzien binnen het tijdsbestek van de implementatie;
- 8° een verklaring dat het project voldoet aan de voorwaarden.

**Art. 11.** De projecten worden op basis van de volgende criteria beoordeeld:

- 1° de inhoudelijke kwaliteit van het voorgestelde project;
- 2° de bijdrage aan de doelstellingen uit het beleidskader over de conformiteit met Europese AFIR-regelgeving;
- 3° de haalbaarheid en resultaatgerichtheid;
- 4° het innovatiepotentieel of oplossend vermogen.

**Art. 12.** De indieners van de projecten stemmen ermee in om uiterlijk in 2026 deel te nemen aan een onderzoek naar het gebruik van de laadsystemen om best practices te delen. Ze stellen daarvoor de noodzakelijke data ter beschikking, waaronder gebruiksdata. Commercieel gevoelige informatie wordt vertrouwelijk behandeld.

Brussel,

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS