

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-2024/63686, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-  
emissie mobiliteit in verband met subsidie private laadinfrastructuur

**HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN**

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op artikel 2, eerste lid, 4, 6, zesde lid, 8, 10, tweede lid, 13, 16, 22, tweede  
lid, 23, derde en vijfde lid, 24, derde lid, en 26 van het Kaderbesluit subsidies I  
en M;

BESLUIT:

### **Artikel I**

De Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit als volgt te wijzigen:

A

Artikel 1.1 komt te luiden:

#### **Artikel 1.1. Begripsbepalingen**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*groep*: groep als bedoeld in artikel 2:24b van het Burgerlijk Wetboek;

*grote onderneming*: onderneming als bedoeld in artikel 2, onderdeel 24, van de  
algemene groepsvrijstellingsverordening;

*Kaderbesluit*: Kaderbesluit subsidies I en M;

*Minister*: Minister van Infrastructuur en Waterstaat;

*mkb-onderneming*: onderneming in de zin van artikel 2, onderdeel 2, van de  
algemene groepsvrijstellingsverordening;

*RVO*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;

*verordening (EU) 2018/858*: verordening (EU) 2018/858 van het Europees  
Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het  
markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen,  
onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd,  
tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot  
intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L151);

*verordening 2023/1804*: verordening (EU) 2023/1804 van het Europese  
Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van  
infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn  
2014/94/EU van het Europese Parlement en de raad (PbEU 2023, L234).

B

Paragraaf 2.3 komt te luiden:

#### **Paragraaf 2.3 Private laadinfrastructuur elektrische voertuigen**

##### **Artikel 2.3.1 Begripsbepalingen**

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

*concessiehouder*: vergunninghoudende vervoerder als bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, van een concessie voor openbaar busvervoer;  
*hernieuwbare elektriciteit*: elektriciteit als bedoeld in artikel 2, punt 102 quinquies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;  
*laadinfrastructuur*: oplaadinfrastructuur als bedoeld in artikel 2, punt 102bis, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;  
*laadlocatie*: locatie met een of meer laadstations met daarbij behorende laadplekken of laadparkeervakken;  
*laadpunt*: laadpunt als bedoeld in artikel 2, punt 48, van verordening 2023/1804;  
*laadstation*: laadstation als bedoeld in artikel 2, punt 52, van verordening 2023/1804;  
*MIA*: Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009.

### **Artikel 2.3.2 Doel van de subsidie**

Subsidieverlening op grond van deze paragraaf heeft tot doel het stimuleren van investeringen gericht op versnelling van de uitrol van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

### **Artikel 2.3.3 Subsidiabele activiteiten**

1. De Minister kan op grond van deze paragraaf subsidie verstrekken voor:
  - a. advisering door een bij de Kamer van Koophandel ingeschreven adviseur over de realisatie van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is; of
  - b. investeringen in de aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen die niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is.
2. De advisering bedoeld in het eerste lid, onderdeel a, bestaat uit een na 1 april 2024 opgesteld advies dat de volgende elementen bevat:
  - a. het aantal benodigde laadpunten, type laadpaal en de meest geschikte locaties passend bij de bedrijfsvoering, beschikbare netcapaciteit en de verwachte groei van het elektrische wagenpark van de aanvrager, diens klanten of huurders;
  - b. de voorziene netcapaciteit, de grootte van de benodigde netaansluiting en, bij ontbreken van voldoende netcapaciteit, de verwachte duur tot realisatie of aanpassing van de netaansluiting; en
  - c. een situatietekening waarin de fysieke inpassing van de laadinfrastructuur is weergegeven.
3. De laadinfrastructuur bedoeld in het eerste lid, onderdeel b, bestaat uit een of meer laadstations en bevat ten minste:
  - a. de basislaadinfrastructuur, bestaande uit het totaal van de infrastructuur behorende bij het laadpunt, waaronder de hoofdaansluiting en de bekabeling, waarop laadpunten die voldoen aan mode 3 of mode 4 als bedoeld in NEN 1010 kunnen worden aangesloten; en
  - b. of een laadstation met een vermogen van meer dan 22 kW bestaande uit ten minste een laadpunt;
  - c. of een of meer laadstations met een vermogen van maximaal 22 kW die in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten.

### **Artikel 2.3.4 Aanvrager**

1. Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door een onderneming die staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid kan een samenwerkingsverband van ondernemingen als bedoeld in het eerste lid subsidie aanvragen.
3. In afwijking van het eerste en tweede lid geldt dat alleen een concessiehouder subsidie kan aanvragen voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, indien de investering de aanleg van een laadstation betreft met een vermogen van 600 kW of meer.

#### **Artikel 2.3.5 Subsidiabele kosten**

1. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, zijn subsidiabel de kosten van het advies.
2. Voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking kunnen komen.
3. In afwijking van het tweede lid komen investeringskosten als bedoeld in artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor on-site productie van hernieuwbare elektriciteit of voor opslageenheden voor de opslag van hernieuwbare elektriciteit niet voor subsidie in aanmerking.

#### **Artikel 2.3.6 Hoogte subsidie**

1. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, 50% van de subsidiabele kosten tot een maximum van € 3.500, met dien verstande dat de subsidie per aanvrager, of indien meerdere aanvragers tot dezelfde groep behoren, per groep, maximaal € 10.000 per kalenderjaar bedraagt.
2. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b:
  - a. voor een grote onderneming:
    - i. € 452 voor een laadstation met een vermogen van 11 tot en met 22 kW;
    - ii. € 515 voor een laadstation met een vermogen van meer dan 22 tot 50 kW;
    - iii. € 5.220 voor een laadstation met een vermogen van 50 tot 150 kW;
    - iv. € 15.540 voor een laadstation met een vermogen van 150 tot 350 kW;
    - v. € 35.140 voor een laadstation met een vermogen van 350 tot 600 kW;
    - vi. € 60.000 voor een laadstation met een vermogen van 600 kW of meer.
  - b. voor een mkb-onderneming:
    - i. € 904 voor een laadstation met een vermogen van 11 tot en met 22 kW;
    - ii. € 1.030 voor een laadstation met een vermogen van meer dan 22 tot 50 kW;
    - iii. € 10.440 voor een laadstation met een vermogen van 50 tot 150 kW;
    - iv. € 31.080 voor een laadstation met een vermogen van 150 tot 350 kW;
    - v. € 70.280 voor een laadstation met een vermogen van 350 tot 600 kW;
    - vi. € 120.000 voor een laadstation met een vermogen van 600 kW of meer.
3. De subsidie voor aanvragen als bedoeld in artikel 2.3.11 wordt verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de gemelde in aanmerking komende investeringskosten bedoeld in artikel 2.3.11, tweede lid, onderdeel h.
4. In aanvulling op het tweede en derde lid bedraagt de subsidie per aanvrager maximaal € 350.000 per kalenderjaar.

5. In afwijking van het vijfde lid geldt geen maximum indien de aanvrager concessiehouder is.

### **Artikel 2.3.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen**

1. Het subsidieplafond bedraagt voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, voor het jaar 2024:
  - a. € pm voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die laadstations met een vermogen van 11 tot 50 kW betreft;
  - b. € pm voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die laadstations met een vermogen vanaf 50 kW betreft voor andere aanvragers dan concessiehouders;
  - c. € pm voor advisering en voor de aanleg van laadinfrastructuur die laadstations met een vermogen vanaf 50 kW betreft voor concessiehouders.
2. In aanvulling op het eerste lid geldt dat de Minister in totaal ten hoogste 400 subsidies verstrekt voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a.
3. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
4. In afwijking van het derde lid geldt voor een volledige aanvraag voor een subsidie van minder dan € 25.000 die is ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond voor het betreffende jaar is bereikt, als tijdstip van indiening de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan.
5. In afwijking van het derde lid vindt, indien een gevraagde subsidie niet geheel doch voor ten minste 70 procent kan worden verstrekt omdat het subsidieplafond, bedoeld in het eerste lid, bijna is bereikt, overleg plaats met de aanvrager.

### **Artikel 2.3.7a tot en met 2.3.7d**

[gereserveerd voor subsidieplafonds voor de jaren 2025 tot en met 2028]

### **Artikel 2.3.8 Aanvraagperiode**

1. Een aanvraag tot subsidieverstrekking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend van < datum>, 9.00 uur tot en met < datum>, 12.00 uur.

### **Artikel 2.3.9 Aanvraag algemeen**

1. Een aanvrager kan bij de Minister een aanvraag om subsidie indienen door middel van een daartoe vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.
2. Een aanvrager kan voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, per laadlocatie een aanvraag indienen.
3. Een aanvrager kan voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, per laadlocatie een aanvraag per kalenderjaar indienen.
4. Indien de aanvraag wordt ingediend door de penvoerder van het samenwerkingsverband bevat deze:
  - a. naam en adres van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
  - b. contactpersoon met contactgegevens van de deelnemers aan het samenwerkingsverband;
  - c. inschrijfnummer van de deelnemers aan het samenwerkingsverband bij de Kamer van Koophandel.

#### **Artikel 2.3.10 Aanvraag advisering**

Een aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, bevat in afwijking van artikel 10, derde lid, van het Kaderbesluit de volgende gegevens:

- a. naam en adres van de aanvrager;
- b. adresgegevens van de locatie waarvoor het laadadvies wordt opgesteld;
- c. contactpersoon met contactgegevens;
- d. inschrijfnnummers van de aanvrager en de adviseur bij de Kamer van Koophandel;
- e. de doelgroep waartoe de gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
- f. het opgestelde advies;
- g. factuur en betaalbewijs voor het advies bedoeld in onderdeel e;
- h. de-minimisverklaring.

#### **Artikel 2.3.11 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur onder € 25.000**

1. Indien de aangevraagde subsidie minder dan € 25.000 bedraagt, wordt de aanvraag voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, ingediend binnen 13 weken na de datum waarop de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd.

2. De aanvraag bevat, naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens, ten minste:

- a. gegevens over de aanvrager, waaronder het inschrijfnummer bij de Kamer van Koophandel en het post- en bezoekadres;
- b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
- c. de doelgroep waartoe de gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
- d. de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur is aangelegd;
- e. een factuur voor de aanleg van de laadstations, voorzien van merk, type en specificaties van de laadstations, waaruit het vermogen van elk laadstation blijkt en waaruit blijkt op welke datum de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd;
- f. de-minimisverklaring;
- g. een document waaruit blijkt dat de laadinfrastructuur permanent met het internet is verbonden en waarbij de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol versie 2.01 met CS-certificaat of hoger verloopt teneinde sturing van het laden mogelijk te maken; en
- h. hoogte van de gemelde in aanmerking komende investeringskosten op grond van de MIA.

3. In aanvulling op het tweede lid overlegt de aanvrager een gebruikersverklaring rolstoelvervoer indien de aanvraag een laadstation met een vermogen van 150 tot 350 kW betreft en de aanvrager doelgroepenvervoer uitvoert.

#### **Artikel 2.3.12 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur vanaf € 25.000**

1. Indien de aangevraagde subsidie ten minste € 25.000 bedraagt, bevat een aanvraag tot subsidieverlening voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, naast de in artikel 10 van het Kaderbesluit genoemde gegevens ten minste:

- a. gegevens over de aanvrager, waaronder het nummer waarmee de onderneming is geregistreerd bij de Kamer van Koophandel, het post- en bezoekadres en het bankrekeningnummer;
  - b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
  - c. de doelgroep waartoe de gebruikers van de laadinfrastructuur behoren;
  - d. de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur wordt aangelegd;
  - e. een contract met de netbeheerder dat de voorziene netcapaciteit dekt;
  - f. een offerte met merk, type en specificaties van de laadstations en met de installatiekosten waaruit het vermogen van elk laadstation blijkt en waaruit blijkt dat:
    - i. het laadsysteem permanent met het internet is verbonden en waarbij de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol versie 2.01 met CS-certificaat of hoger verloopt teneinde sturing van het laden mogelijk te maken; en
    - ii. het project gelet op de realisatiedatum uiterlijk 24 maanden na de verlening kan worden afgerond;
  - g. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie voor de aanleg van laadinfrastructuur op dezelfde locatie.
2. In aanvulling op het eerste lid overlegt de aanvrager een capaciteitsberekening waarin wordt aangetoond dat de benodigde netcapaciteit binnen 24 maanden na de verlening gerealiseerd wordt, indien de benodigde netcapaciteit meer dan 50% is van het gecontracteerde transportvermogen bedoeld in het eerste lid, onderdeel e.
3. In aanvulling op het eerste lid overlegt de aanvrager een gebruikersverklaring rolstoelvervoer indien de aanvraag een laadstation met een vermogen van 150 tot 350 kW betreft en de aanvrager doelgroepenvervoer uitvoert.

#### **Artikel 2.3.13 Afwijzingsgronden**

1. Onverminderd artikel 1.3 beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie indien de aanvraag niet voldoet aan het bepaalde in deze paragraaf.
2. In aanvulling op het eerste lid beslist de Minister afwijzend op een aanvraag om subsidie voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onder a, indien de adviseur tot dezelfde groep of onderneming behoort als de aanvrager.

#### **Artikel 2.3.14 Subsidieverstrekking**

1. De subsidie wordt direct vastgesteld indien de subsidieverlening minder dan € 25.000 bedraagt.
2. Op grond van artikel 16 van het Kaderbesluit zijn de regels inzake een subsidie van € 25.000 tot € 125.000 van toepassing op subsidies van € 125.000 of meer.

#### **Artikel 2.3.15 Verplichtingen subsidieontvanger**

In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht binnen 24 maanden na de subsidieverlening het project af te ronden en de laadinfrastructuur in gebruik te nemen.

#### **Artikel 2.3.16 Voorschot**

De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 50 procent van het totaal verleende bedrag.

#### **Artikel 2.3.17 Aanvraag subsidievaststelling**

1. Binnen dertien weken nadat de subsidiabele activiteit is afgerond, dient de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling in met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat op de website van RVO is geplaatst.
2. De subsidieontvanger kan bij de Minister een eenmalig verzoek doen tot uitstel van ten hoogste 12 maanden van de indiening van de aanvraag, bedoeld in het eerste lid, indien hij kan aantonen dat de benodigde tijd voor de realisatie van de laadinfrastructuur langer is dan de periode, genoemd in artikel 2.3.15.
3. In aanvulling op artikel 24, derde lid, van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, in elk geval de postcode van de locatie waar de laadinfrastructuur op het elektriciteitsnet is aangesloten.

#### **Artikel 2.3.18 Staatssteun**

1. Subsidie voor de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel a, wordt verleend op basis van de de-minimisverordening.
2. Subsidie voor de activiteiten bedoeld in artikel 2.3.3, eerste lid, onderdeel b, wordt:
  - a. verleend op basis van de de-minimisverordening indien de aangevraagde subsidie minder dan € 25.000 bedraagt;
  - b. in andere gevallen verleend op basis van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening.

#### **Artikel II**

Deze regeling treedt in werking met ingang van [datum] 2024.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.L.W.A. Heijnen

## TOELICHTING

### 1. Inleiding

Op [datum] is de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in werking getreden. Deze wijzigingsregeling voegt aan hoofdstuk 2 van die regeling een paragraaf toe. Op grond van deze paragraaf kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.

### 2. Hoofdpijnen van de regeling

#### Doel

In de Nationale Agenda Laadinfrastructuur hebben gemeenten, provincies, rijksoverheid, netbeheerders, bedrijfsleven en brancheorganisaties afgesproken dat laden geen belemmering mag zijn voor de transitie naar elektrisch vervoer. Desalniettemin ondervinden bedrijven in verschillende modaliteiten op dit moment knelpunten bij het realiseren van laadinfrastructuur.

De volgende algemene knelpunten zijn geïdentificeerd:

- De transitie naar emissieloze mobiliteit vraagt investeringen in zowel voertuigen als infrastructuur. Deze kosten kunnen zwaar drukken op een onderneming.
- Bestaande fiscale regelingen hebben een te beperkte impact op de totale kosten van realisatie van laadinfrastructuur en dragen hierdoor onvoldoende bij aan de uitrol van laadinfrastructuur.
- Een gebrek aan kennis over oplaadinfrastructuur bij de bedrijven is een belangrijk knelpunt. Bedrijven zijn vaak van tevoren niet op de hoogte van kosten bij het realiseren van laadinfrastructuur. Potentiële extra kosten komen bijvoorbeeld door de verzwarende van de netaansluiting, extra veiligheidsmaatregelen in parkeergarages of een complexe installatie. Het is voor bedrijven vaak lastig om dit van tevoren in te schatten. Bovendien is onbekend hoe deze problematiek zich de komende jaren zal ontwikkelen.

Met deze subsidieregeling voor stimulering van kennis over, advies voor en realisatie van private laadinfrastructuur wordt beoogd bovenstaande knelpunten op te lossen en de instroom van voldoende private laadpunten te versnellen. Laadinfrastructuur is een cruciale voorwaarde om gebruik te maken van zero emissie voertuigen en zal bovendien bijdragen aan een vermindering van CO<sub>2</sub>-uitstoot.

#### Keuze voor subsidie

Er zijn momenteel verschillende regelingen die gericht zijn op de ingroei van emissieloze voertuigen. Deze regelingen richten zich echter niet op de ingroei van de benodigde laadinfrastructuur. Kijkend naar de grote interesse voor deze regelingen dient ook de aanschaf van laadinfrastructuur te worden gestimuleerd. Tijdige beschikbaarheid van adequate laadinfrastructuur is namelijk een belangrijke factor in de beoogde transitie.

Deze transitie brengt hoge investeringskosten met zich mee en de wens van het kabinet is om dit waar mogelijk zo veel mogelijk te ondersteunen - ook voor het behoud van draagvlak voor de invoering van nul-emissiezones en andere duurzaamheidsdoelstellingen. Om ondernemers financieel tegemoet te komen bij



de aanschaf van private laadinfrastructuur, hebben zij reeds recht op Milieu inversteringsaftrek (MIA). Dit levert een fiscaal voordeel op. Uit evaluatie blijkt echter dat meerdere bedrijven dit niet hebben aangevraagd bij de aanschaf van laadinfrastructuur. Redenen hiervoor waren de onbekendheid van de regeling, het feit dat alleen ondernemers met eigen voertuigen kunnen aanvragen en/of het relatief kleine financiële voordeel van de regeling. Extra financiële steun met een duidelijke scope lijkt dus noodzakelijk.

#### Doelgroep

De subsidieverlening waarop deze wijzigingsregeling ziet, is gericht op ondernemers of samenwerkingsverbanden van ondernemers die voornemens zijn laadinfrastructuur te realiseren of daar advies over willen inwinnen. Potentiële aanvragers zijn daarmee voornamelijk ondernemers met eigen elektrische voertuigen (auto's, bestelauto's, taxi's, OV-bussen en/of vrachtwagens), ondernemers met werknemers en/of klanten met elektrische voertuigen of vastgoedeigenaren met huurders die laadinfrastructuur behoeven. Deze regeling is niet van toepassing op ondernemers die laadinfrastructuur exploiteren.

De subsidie is daarnaast uitsluitend bedoeld voor ondernemingen die zijn ingeschreven bij de Kamer van Koophandel met een vestiging in Nederland. Zowel natuurlijke personen (éénmanszaak, VOF, CV en maatschap) als rechtspersonen (BV, NV, coöperatie en onderlinge waarborgmaatschappij) kunnen voor subsidie in aanmerking komen. Publiekrechtelijke zelfstandige bestuursorganen (ZBO's) met rechtspersoonlijkheid, provincies, gemeenten, waterschappen of openbare lichamen als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen komen niet in aanmerking voor de subsidie omdat zij al publieke financiering ontvangen. Andere onderdelen van de Rijksoverheid dan de genoemde ZBO's komen niet voor subsidie in aanmerking omdat de subsidieverstrekking een geldstroom zou betreffen binnen één publiekrechtelijke rechtspersoon, namelijk de Staat. Gelet op de definitie van het begrip subsidie in artikel 4:21, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) worden dergelijke geldstromen niet als subsidie aangemerkt.

#### Subsidiabele activiteiten

De paragraaf biedt de mogelijkheid om voor twee activiteiten subsidie te verstrekken:

- a. een advies dat ingaat op de specifieke laadbehoefte van de aanvrager en de realisatie van de benodigde oplaadinfrastructuur;
  - b. de aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Bij het advies hoeft het niet noodzakelijkerwijze om advies van een adviesbureau te gaan. Het kan ook gaan om een persoon die bij Kamer van Koophandel staat ingeschreven, en die zodanige kennis en expertise heeft dat een opdrachtgever aan de hand van het advies de laadinfrastructuur kan laten aanleggen.

De private aard van de laadinfrastructuur ligt vast in de eis dat deze niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk is. Het gaat hierbij om de tijdstippen waarop bij de laadlocatie kan worden geladen. Wanneer een terrein bijvoorbeeld 18 uur per dag open is, en de laadinfrastructuur gedurende die tijd beschikbaar is voor alle mogelijke gebruikers, dan gaat het om laadinfrastructuur die te allen tijde voor het publiek toegankelijk is: op elk tijdstip waarop bij de laadlocatie kan worden geladen, is dat voor alle mogelijke gebruikers het geval. Een aanvraag voldoet in dat geval niet aan de eis dat de laadinfrastructuur niet te allen tijde

voor het publiek toegankelijk is. Laadinfrastructuur die een dergelijke toegang biedt, is immers te allen tijde voor het publiek toegankelijk.

Bevat een terrein laadinfrastructuur die bijvoorbeeld 18 uur per dag beschikbaar is voor groep A, en 6 uur per dag voor groep B, dan voldoet de aanvraag wel aan de eis. Deze is dan immers niet te allen tijde voor het publiek toegankelijk. Een ander voorbeeld van laadinfrastructuur die voldoet aan de eis is een laadstation op een parkeerterrein dat slechts toegankelijk is voor gemachtigde bezoekers van een kantoorgebouw. De laadinfrastructuur kan dus wel door derden worden gebruikt, zo lang deze maar niet te allen tijde voor publiek toegankelijk is.

#### Verwachte impact van de regeling

Met de subsidie voor private laadinfrastructuur krijgen ondernemingen die private laadinfrastructuur willen realiseren een deel van de kosten vergoed. De verwachting is dat het aantal private laadpunten zal groeien. Hiermee voorkomt deze regeling dat opladen van elektrische voertuigen een belemmering wordt voor de transitie naar elektrisch vervoer. De wijzigingsregeling bevat nu alleen subsidieplafonds en een openstellingsperiode voor 2024. Voor de jaren vanaf 2025 worden de subsidieplafonds en data van de openstellingsperiodes nog concreet ingevuld.

### **3. Verhouding tot bestaande regelgeving**

#### Nationaal recht

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Awb. Meer specifiek kan gewezen worden op de hoofdstukken 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers.

#### Kaderbesluit

Deze wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit is gebaseerd op het Kaderbesluit subsidies I en M (hierna: het Kaderbesluit) en de daaraan ten grondslag liggende Kaderwet Subsidies I en M. De bepalingen van het Kaderbesluit zijn dan ook van toepassing op de subsidieverstrekking op grond van de onderhavige wijzigingsregeling, ook wanneer er niet expliciet in de wijzigingsregeling (lees, in de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit) naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze wijzigingsregeling, maar ook het Kaderbesluit van belang. In het Kaderbesluit zijn onder andere artikelen opgenomen over de subsidiabele kosten (hoofdstuk 3), het indienen van de aanvraag (hoofdstuk 5), afwijzingsgronden van een aanvraag (hoofdstuk 6), verplichtingen voor de subsidieontvanger (hoofdstuk 8) en de subsidievaststelling (hoofdstuk 10).

#### Europeesrechtelijke aspecten

De subsidieverstrekking op grond van paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit aan ondernemingen is aan te merken als staatssteun in de zin van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie.

De subsidieverstrekkings worden onder de vrijstellingen van de artikel 36bis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) gebracht. Deze

wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit wordt bij aanvang kennisgegeven aan de Europese Commissie. Uitzonderingen hierop vormen de steun die verstrekt wordt voor advisering en de steun voor de aanleg van laadinfrastructuur die minder dan € 25.000 bedraagt. Deze steun wordt verstrekt op basis van een de-minimisverordening<sup>1</sup>. De-minimissteun heeft volgens de Europese Commissie slechts beperkt effect op het handelsverkeer tussen lidstaten, waardoor deze steun niet aan voldoet aan het staatssteuncriterium dat er sprake moet zijn van een grensoverschrijdend effect. De-minimissteun vormt daarom geen staatssteun en is dan ook vrijgesteld van de aanmeldingsplicht bij de Europese Commissie.

Bij het bepalen van de hoogte van de subsidie is rekening gehouden met het maximaal toegestane steunpercentage in de AGVV. Mocht het toepassen van artikel 2.3.6 van de regeling in een specifieke situatie toch leiden tot een overschrijding van dat steunpercentage, dan zal in dat geval het bedrag van de subsidie worden verlaagd. Daarnaast geldt op grond van artikel 5, eerste lid, van het Kaderbesluit dat reeds eerder verstrekte subsidies voor de subsidiabele kosten of een deel daarvan in mindering moeten worden gebracht op de subsidie.

#### **4. Uitvoerbaarheid en privacy**

##### Uitvoering

Paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling wordt uitgevoerd door Rijksdienst voor ondernemend Nederland (RVO), onderdeel van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat. RVO heeft aantoonbare en jarenlange ervaring met de uitvoering van diverse subsidieregelingen voor bedrijven en particulieren. Mandaat en machtiging voor de uitvoering van de Tijdelijke subsidieregeling (inclusief voor deze wijzigingsregeling) is verleend middels aanpassing van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RVO is betrokken geweest bij het opstellen van deze wijzigingsregeling.

##### Privacy

Parallel aan de internetconsultatie wordt een Data Protection Impact Assessment (DPIA) opgesteld voor deze wijzigingsregeling. Deze zal vervolgens worden voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna AP). De AP adviseert om **PM**

#### **5. Financiële gevolgen**

---

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2023/2831 van de Commissie van 13 december 2023 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PbEU 2023, Serie L), Verordening (EU) nr. 1408/2013 van de Commissie van 18 december 2013 inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun in de landbouwsector (PbEU 2013, L 352), of Verordening (EU) nr. 717/2014 van de Commissie van 27 juni 2014 inzake de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun in de visserij- en aquacultuursector (PbEU 2014, L 190).

De op grond van deze wijzigingsregeling te verlenen subsidies zullen leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen om laadinfrastructuur aan te schaffen. Aanvragers kunnen de impuls uit deze regeling in sommige gevallen combineren met de MIA. Indien sprake is van een aanvraag om een subsidie van minder dan € 25.000 bevat paragraaf 2.3 bepalingen die voorkomen dat door subsidieverstrekking de maximale staatssteunintensiteit kan worden overschreden. Voor aanvragen om subsidie vanaf € 25.000 zijn de aanvragers ervoor verantwoordelijk dat ze binnen de grenzen van de staatsteunregels en de fiscale regels blijven.

#### Financiering

Middelen voor deze subsidieregeling zijn afkomstig uit twee verschillende bronnen, namelijk het Klimaatfonds en de zogenaamde "Terugsluis Vrachtwagenheffing"(zie hoofdstuk 6 respectievelijk artikel 12 Wet vrachtwagenheffing). In het laatste geval gaat het in de jaren 2024 en 2025 specifiek om de voorfinanciering van de Terugsluis Vrachtwagenheffing. Dat betreft een lening uit het Mobiliteitsfonds van € 70 miljoen en € 100 miljoen voor respectievelijk 2024 en 2025 om de verduurzaming van het vrachtvervoer te versnellen. Deze middelen worden overgeboekt naar de beleidsbegroting en een deel daarvan zal worden gebruikt voor deze subsidieregeling, zoals beschreven in het stimuleringspakket 2024-start van de vrachtwagenheffing vanuit de heffingsopbrengsten terugbetaald aan het Mobiliteitsfonds. Met deze voorfinanciering is invulling gegeven aan de motie Van Ginneken c.s. (Kamerstuk II, 2021/22, 35910, nr. 15). Vanaf 2026 is op grond van artikel 12 van de Wet vrachtwagenheffing de financiering afkomstig uit de netto-opbrengsten van de vrachtwagenheffing en daarmee komt de regeling te laste van de terugsluis. Dit betreft dus een andere wijze dan financiering op grond van de Comptabiliteitswet of de Wet mobiliteitsfonds en om die reden is een voorhangprocedure geen vereiste.

## **6. Advies en consultatie**

#### Regeldruk

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de wijzigingsregeling. Binnen deze regeling zien we drie groepen van aanvragers. Per groep wordt de regeldruk in kaart gebracht. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemingen wordt een standaarduurtarief van € 60 gehanteerd.

#### Subsidie voor advies voor private laadinfrastructuur

De inspanning die gevraagd wordt van de van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling. Naar verwachting worden de aanvragen voornamelijk ingediend door adviseurs die namens een klant een aanvraag doen, en zijn er enkele individuele ondernemingen die het zelfstandig doen. Met gemiddeld 5 adviezen per adviseur, en enkele individuele aanvragen, gaat het om circa honderd ondernemingen die kennis moeten nemen van de regeling voor het doen van een aanvraag. Zij kunnen een aanvraag doen via het digitale loket van RVO. Voor het aanleveren van de benodigde stukken moeten een de-minimisverklaring, het uitgebrachte advies, de factuur en het betalingsbewijs worden verzameld.

De tijd die een onderneming aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door het kennisnemen van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van de aanvraag. De subsidie voor dit onderdeel van de regeling valt onder de de-minimisverordening. Na het beoordelen en toekennen van de subsidieaanvraag wordt direct 100% van het subsidiebedrag uitbetaald. De verwachting is dat een onderneming om één aanvraag te kunnen doen in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de regeling en maximaal een uur besteedt aan het verzamelen van de benodigde stukken. In totaal is de regeldruk daarmee maximaal € 180 per onderneming. Per extra aanvraag is de regeldruk maximaal € 60. Uitgaande van 100 ondernemingen en 400 aanvragen is de macro regeldruk € 36.000. Bij een gemiddeld subsidiebedrag van € 2.500 betekent dit een regeldruk van 3,6%.

#### Subsidie voor private laadinfrastructuur < € 25.000

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling. Aanvragers zijn vooral mkb-ondernemingen en intermediairs die namens een onderneming een aanvraag doen. Ruim 80% wordt van de aanvragen wordt via een intermediair verwacht. Met gemiddeld 5 aanvragen per individuele intermediair, en een gemiddeld subsidiebedrag van € 5.000 per aanvraag, wordt voor deze groep gerekend op 4.000 aanvragen van bijna 1.500 ondernemingen. Zij kunnen een aanvraag doen via het digitale loket van RVO. Voor het aanleveren van de benodigde stukken moeten onder meer een de-minimisverklaring en de factuur worden verzameld.

De tijd die een onderneming aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door de bestede tijd aan het kennisnemen van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van de aanvraag. De verwachting is dat een onderneming om één aanvraag te kunnen doen in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de regeling en maximaal een uur besteedt aan het verzamelen van de benodigde stukken. De subsidie voor dit onderdeel van de regeling valt onder de de-minimisverordening. Na het beoordelen en toekennen van de subsidie wordt direct 100% van het subsidiebedrag uitbetaald. In totaal is de regeldruk daarmee maximaal € 180 per onderneming. Per extra aanvraag is de regeldruk maximaal € 60. Uitgaande van 1.500 ondernemingen en 4.000 aanvragen is de macro regeldruk € 420.000. Bij een gemiddeld subsidiebedrag van € 5.000 betekent dit een regeldruk van 2,1%.

#### Subsidie voor private laadinfrastructuur > € 25.000

Voor dit onderdeel van de regeling worden circa 600 aanvragen verwacht. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennisnemen van de nieuwe paragraaf 2.3 van de Tijdelijke subsidieregeling en maximaal twee uur besteedt aan het verzamelen en eventueel het digitaliseren van de benodigde stukken, het doen van de aanvraag en het doen van de vaststellingsaanvraag.

Om te borgen dat laadinfrastructuur binnen twee jaar gerealiseerd kan worden, moeten aanvragers gegevens over de netaansluiting en over de huidige transportcapaciteit verzamelen. Vanwege netcongestie is de verwachting dat de meerderheid van de aanvragers tevens een capaciteitsberekening moet (laten) maken om aannemelijk te maken dat de aan te schaffen laadinfrastructuur binnen 2 jaar operationeel kan zijn. Voor het (laten) maken van een

capaciteitsberekening wordt ook twee uur gerekend. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 360 per aanvraag.

Uitgaande van een subsidiebedrag van € 25.000 tot € 350.000 per aanvraag betekent dit een regeldruk van 0,1% tot 1,44%.

#### Advies Adviescollege toetsing regeldruk

Deze wijzigingsregeling is aan het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op <datum> heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. **PM**

#### Internetconsultatie

Deze wijzigingsregeling heeft van Datum tot en met Datum open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn x reacties ontvangen waarvan x openbaar.

**PM** gevolgen reacties.

### **7. Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van [datum] 2024. Uiterlijk vijf jaar na inwerkingtreding van de regeling wordt een verslag gepubliceerd over de doeltreffendheid en effecten van de subsidie in de praktijk (conform artikel 4:24 van de Awb). Voorafgaand aan deze evaluatie wordt jaarlijks bekeken of aanpassingen wenselijk om het doel beter te kunnen behalen.

### **Artikelsgewijs deel**

#### **Artikel I, onderdeel B**

#### **Paragraaf 2.3 Subsidie private laadinfrastructuur**

##### *Artikel 2.3.1 Begripsbepalingen*

Artikel 2.3.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor de in paragraaf 2.3 genoemde subsidiabele activiteiten. Bepalingen die in de AGVV zijn gedefinieerd, zijn niet in de opsomming opgenomen. Deze subsidieregeling is gebaseerd op het Kaderbesluit. Het Kaderbesluit kent onder meer definities voor: aanvrager, AGVV, ondernemer, onderneming, penvoerder en samenwerkingsverband. Deze begrippen zijn ook voor onderhavige paragraaf van toepassing.

Enkele begripsbepalingen worden hieronder nader toegelicht.

##### hernieuwbare elektriciteit

Hernieuwbare elektriciteit als bedoeld in de AGVV betreft uit hernieuwbare bronnen geproduceerde elektriciteit zoals gedefinieerd in artikel 2, punt 1, van Richtlijn (EU) 2018/2001<sup>2</sup>: energie uit hernieuwbare niet-fossiele bronnen, namelijk windenergie, zonne-energie (thermische zonne-energie en fotovoltaïsche energie) en geothermische energie, omgevingsenergie, getijdenenergie, golflagenenergie en andere energie uit de oceanen, waterkracht, en energie uit biomassa, stortgas, gas van rioolzuiveringsinstallaties, en biogas.

---

<sup>2</sup> Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen ( PbEU 2018, L 328).

#### laadinfrastructuur

De begripsbepaling verwijst naar de term 'oplaadinfrastructuur' uit de AGVV. Bij (op)laadinfrastructuur gaat het gelet op de vereisten in deze paragraaf om vaste laadinfrastructuur die vervoermiddelen van elektriciteit voorziet.

#### laadpunt

Bij een laadpunt gaat het om een al dan niet op het internet aangesloten interface voor het overbrengen van elektriciteit naar een elektrisch voertuig die eventueel weliswaar beschikt over een of meer connectoren zodat zij compatibel is met verschillende typen connectoren, maar die slechts in staat is één elektrisch voertuig tegelijk op te laden.

#### laadstation

Een laadstation is een fysieke installatie op een specifieke locatie, bestaande uit een of meer laadpunten.

#### *Artikel 2.3.3 Subsidiabele activiteiten*

##### derde lid

De laadinfrastructuur bestaat uit een of meer laadstations. Deze omschrijving houdt in dat mobiele laadinfrastructuur niet voor subsidie in aanmerking komt. Deze soort laadinfrastructuur past niet onder de omschrijving van een laadstation, te weten een fysieke installatie op een specifieke locatie.

De laadinfrastructuur bevat ten minste de basislaadinfrastructuur, te weten het totaal van de infrastructuur behorende bij het laadpunt waaronder de hoofdaansluiting en de bekabeling. Het laadpunt is van deze omschrijving uitgezonderd, vandaar dat er wordt gesproken over basislaadinfrastructuur. Verder moeten op de basislaadinfrastructuur oplaadpunten kunnen worden aangesloten die voldoen aan mode 3 of 4 als bedoeld in NEN 1010. Met mode 3 is bedoeld dat het voertuig wordt opgeladen met een laadkabel. Deze kabel heeft een stekker die in het voertuig gaat en een stekker die op een oplaadpunt past. Onder mode 4 wordt een zogenaamde snellader op gelijkstroom verstaan.

#### *Artikel 2.3.4 Aanvrager*

De aanvrager in deze regeling is de onderneming die investeert in de laadinfrastructuur en de bouw en installatie ervan. In principe kan dit elke onderneming zijn. De regeling is gebaseerd op het uitgangspunt dat de gebruikers van de laadinfrastructuur tot een van de volgende doelgroepen behoren:

- a. personen- en bestelauto's;
- b. taxi's en doelgroepenvervoer;
- c. vrachtvervoer; of
- d. OV-bussen.

Om dit uitgangspunt te kunnen monitoren, geeft de aanvrager in het aanvraagformulier aan tot welke van deze doelgroepen de gebruikers behoren.

#### *Artikel 2.3.5 Subsidiabele kosten*

##### tweede lid

Bij de subsidie voor de investering in aanleg van private laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen komen de kosten genoemd in artikel 36bis van de AGVV als

subsidiabele kosten in aanmerking. Het gaat bijvoorbeeld om de kosten voor de bouw en installatie van de laadinfrastructuur. Hoewel de subsidie in de vorm van een vast bedrag wordt uitgekeerd, moeten de kosten die een aanvrager maakt onder artikel 36bis van de AGVV passen. Hiervan uitgezonderd zijn de kosten voor (on site) productie van energie. Dit betreft activiteiten die niet het concrete beleidsdoel van deze subsidieregeling dienen, en die kostbaar zijn. Daarnaast zijn voor on-site productie van duurzame energie andere subsidies beschikbaar, zoals de SDE++.

#### *Artikel 2.3.6 Hoogte subsidie*

##### derde lid

Het tweede bevat subsidiebedragen voor zes categorieën laadinfrastructuur. Het gaat hierbij om het totale vermogen van het laadstation. Stel dat een laadstation van 150 kW twee laadpunten heeft, waardoor het vermogen wordt verdeeld als er twee voertuigen laden. Bij dit laadstation is het per laadpunt mogelijk 150 kW te leveren wanneer er 1 voertuig laadt. Dit is niet het geval als er twee voertuigen tegelijk laden. Het basisbedrag voor de subsidie voor dit laadstation bedraagt dan € 77.700. De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt.

Wanneer de aanvraag laadinfrastructuur laadstations met een vermogen van 11 tot en met 22 kW betreft, dan geldt het volgende. De aanvraag moet gaan om een of meer laadstations met een vermogen van maximaal 22 kW, die in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten. Stel dat de aanvraag twee laadstations betreft met elk een vermogen van 22 kW, en dat elk laadstation twee laadpunten heeft. In dat geval voldoet de aanvraag aan de eis uit artikel 2.3.3, derde lid, onderdeel c, dat de laadstations in totaal bestaan uit ten minste vier laadpunten. De subsidie is in dit geval gebaseerd op twee maal het basisbedrag (twee laadstations met in totaal vier laadpunten). De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt.

Het maximale subsidiepercentage is 40 procent van de basisbedragen die voor de zes categorieën laadinfrastructuur gelden. Dit subsidiepercentage is afhankelijk van de grootte van de onderneming. Voor grote bedrijven is dit 20%, voor mkb-ondernemingen 40%. Bij het bepalen van deze percentages is rekening gehouden met de toegestane steunpercentages in de AGVV. Dit steunpercentage is 20% voor grote bedrijven, en 40% voor mkb-ondernemingen. De vaste bedragen per categorie zijn gebaseerd op een onderzoek (doelgroepanalyse laadinfrastructuur) dat APPM en RVO op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hebben uitgevoerd.

Categorie	Basisbedrag	Subsidie groot	Subsidie mkb
AC11: laadstation voor vermogen van 11 tot en met 22 kW	2.260	452	904
AC22: laadstation voor vermogen van meer dan 22 tot 50 kW	2.575	515	1.030



FC50: laadstation voor vermogen van 50 tot 150 kW	26.100	5.220	10.440
HPC150: laadstation voor vermogen van 150 tot 350 kW	77.700	15.540	31.080
HPC350: laadstation voor vermogen van 350 tot 600 kW	175.700	35.140	70.280
OC-lader 600: laadstation voor vermogen van 600 kW of meer	300.000	60.000	120.000

vierde lid

De subsidie wordt verminderd met 11,25% forfaitaire milieu-investeringsaftrek over de investeringskosten. Dit betreft investeringskosten op grond van de MIA<sup>3</sup> die de aanvrager doorgeeft op grond van artikel 2.3.11, tweede lid, onderdeel h van deze regeling.

*Artikel 2.3.7 Subsidieplafond en wijze verdelen*

eerste en tweede lid

De paragraaf kent drie deelplafonds. Onder dit deelplafond vallen zowel de subsidies voor advisering als de subsidies voor de aanleg van laadinfrastructuur. Het aantal subsidies dat voor advisering kan worden verstrekt, is gemaximeerd op 400. Dit is in totaal, dus voor de deelplafonds in het tweede lid, onderdelen a, b en c, gezamenlijk.

vierde lid

Het vierde lid treft een voorziening voor de situatie dat een aanvraag is ingediend op de dag dat of nadat het subsidieplafond is bereikt. Hierbij geldt dat het subsidieplafond en de openstellingsperiode voor het volgende kalenderjaar nog moeten worden vastgesteld. In dat geval wordt de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan als datum van indiening beschouwd. Daarmee wordt voorkomen dat ondernemingen de investering uitstellen tot het volgende jaar om toch subsidie te krijgen. Daarnaast wordt voorkomen dat aanvragen moeten worden afgewezen wegens het bereiken van het subsidieplafond in het betreffende kalenderjaar. Ook kunnen aanvragen niet meer dan 1 openstellingsperiode 'doorgeschoven' worden. De aanvragen die worden doorgeschoven naar de eerste dag waarop in het daaropvolgende jaar een aanvraag kan worden gedaan, worden in volgorde van het tijdstip van de feitelijke ontvangst afgehandeld. Dit is uiteraard niet mogelijk bij aanvragen in de laatste openstellingsperiode onder deze regeling. Er komt daarna immers geen nieuwe periode waarin een aanvraag kan worden gedaan.

*Artikel 2.3.9 Aanvraag*

---

<sup>3</sup> code F3721 voor elektrisch aangedreven zware voertuigen en mobiele werktuigen

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld.

eerste lid

Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag ingediend met gebruikmaking van een daartoe door de Minister beschikbaar gesteld middel. De benodigde formulieren voor de aanvraag zijn te vinden op [www.rvo.nl](http://www.rvo.nl). De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

derde lid

Het derde lid bevat de beperking dat een aanvrager per laadlocatie een (1) aanvraag per kalenderjaar kan indienen. Dit waarborgt dat aanvragers hun aanvraag niet opsplitsen in onderdelen die onder de grens van € 25.000 blijven. In combinatie met het maximale subsidiebedrag van € 350.000 per kalenderjaar houdt dit in dat een aanvrager een subsidie van € 350.000 voor een laadlocatie kan ontvangen.

*Artikel 2.3.10 Aanvraag advisering*

Bij de subsidie voor advisering geldt dat het advies al moet zijn opgesteld voordat de aanvraag wordt ingediend. Dit kan vanaf 1 april 2024, zo volgt uit artikel 2.3.3, tweede lid.

*Artikel 2.3.11 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur onder € 25.000*

eerste en tweede lid

Deze leden regelen enkele zaken rondom de aanvraag tot subsidieverlening voor subsidie onder de € 25.000. De aanvraag dient te worden ingediend binnen 13 weken na de datum waarop de installatiewerkzaamheden zijn uitgevoerd. De activiteiten moeten dan ook al zijn uitgevoerd op het moment dat de aanvraag wordt ingediend. Hierdoor kan de Minister de subsidie direct vaststellen.

derde lid

Een gebruikersverklaring rolstoelvervoer is een verklaring voor het gebruik van een 150 kW snellaadpaal met een rolstoelbus door een onderneming binnen het doelgroepenvervoer. De aanvrager legt deze verklaring af via een vastgesteld formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.

Bij doelgroepenvervoer gaat het om een of meer van de volgende categorieën:

- regiotaxi / collectief vraagafhankelijk vervoer / deeltaxi;
- vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015;
- bovenregionaal vervoer gehandicapten (Valys);
- vervoer van en naar dagbesteding Algemene Wet Bijzondere Ziektekosten;
- zittend ziekenvervoer (Zorgverzekeringswet);
- vervoer in het kader van de Wet Sociale Werkvoorziening (Wet sociale werkvoorziening);
- leerlingenvervoer (Wet op het primair onderwijs, Wet op de expertisecentra en Wet op het voortgezet onderwijs).

*Artikel 2.3.12 Aanvraag aanleg laadinfrastructuur vanaf € 25.000*

eerste lid

Artikel 5 van het Kaderbesluit regelt dat subsidies van andere bestuursorganen in mindering worden gebracht op de subsidie. Gelet daarop bevat onderdeel g de vraag om informatie te verstrekken over de hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van andere bestuursorganen.

Voor de gebruikersverklaring rolstoelvervoer geldt de toelichting op artikel 2.3.11.  
*2.3.14 Subsidieverstrekking*

tweede lid

Om de administratieve lasten voor zowel de subsidieontvanger als RVO zo laag mogelijk te houden, is in dit lid bepaald dat de regels voor een subsidie van € 25.000 tot € 125.000 van toepassing zijn op subsidies vanaf € 125.000. Gelet op de relatief eenvoudige manier waarop de subsidieontvanger kan verantwoorden dat hij de investering heeft gedaan, en de controle die RVO daarop kan uitvoeren, is het passend bij deze regeling de mogelijkheid te gebruiken om het zogenaamde arrangement 2 toe te passen op subsidies vanaf € 125.000.

*Artikel 2.3.15 Verplichtingen subsidieontvanger*

Naast de verplichtingen die zijn genoemd in artikel 17, eerste lid, van het Kaderbesluit zijn in dit artikel specifieke subsidieverplichtingen opgenomen.

**Artikel II**

Zie punt 7 van het algemeen deel van deze toelichting.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.L.W.A. Heijnen