

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van, IENW/BSK-2023/305644, tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in verband met subsidie publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer

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, vijfde lid, en 24, derde lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

BESLUIT:

Artikel I

In de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit wordt na paragraaf 2.1 een paragraaf ingevoegd, luidende:

Paragraaf 2.2 Publieke laadinfrastructuur zwaar vervoer

Artikel 2.2.1 Begripsbepalingen

In deze paragraaf wordt verstaan onder:

hernieuwbare elektriciteit: elektriciteit als bedoeld in artikel 2, punt 102 quinquies, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

laadlocatie: een locatie met een of meer laadstations;

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;

oplaadinfrastructuur: oplaadinfrastructuur als bedoeld in artikel 2, punt 102bis, van de algemene groepsvrijstellingsverordening;

stationaire batterij: systeem voor het opslaan en op een later tijdstip leveren van elektriciteit, dat zich niet bevindt in een elektrisch voertuig, maar wel communiceert met het laadstation;

zwaar elektrisch wegvervoer: wegvervoer door elektrische voertuigen van categorie M3, N2 of N3 volgens verordening 2018/858.

Artikel 2.2.2 Doel van de subsidie

Deze paragraaf heeft tot doel het stimuleren van investeringen gericht op versnelling van de uitrol van publiek toegankelijke oplaadinfrastructuur voor zwaar elektrisch wegvervoer.

Artikel 2.2.3 Subsidiabele activiteiten

1. De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze paragraaf, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor investeringen in de aanleg of opwaardering van een publiek toegankelijke elektrische laadlocatie in Nederland die geschikt is of wordt voor zwaar elektrisch wegvervoer tot een maximum van 3.600 kW en die:

- a. over minimaal 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt die geschikt zijn voor zware voertuigen;

- b. over minimaal twee laadstations beschikt met een vermogen van tenminste 350 kW;
 - c. voor alle laadpunten is voorzien van funderingen die geschikt zijn voor voertuigen van tenminste 40 ton;
 - d. voor alle laadpunten doorrijhoogtes heeft van minimaal 4,2 m;
 - e. voor alle laadpunten beschikt over fysieke ruimtes voor het laden van een trekker met oplegger combinatie van 16,5 meter; en
 - f. te allen tijde publiek toegankelijk is, ongeacht of de laadlocatie zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt.
2. Indien de aanvrager aangeeft dat ter plaatse van de laadlocatie waarvoor subsidie als bedoeld in het eerste lid wordt aangevraagd, binnen twee jaar na indiening van de aanvraag onvoldoende netcapaciteit beschikbaar is of zal komen, kan de Minister subsidie verstrekken voor een investering in een stationaire batterij tot een maximum van 1.400 kWh per laadlocatie.

Artikel 2.2.4 Aanvrager

1. Subsidie op grond van deze paragraaf kan worden aangevraagd door een onderneming die is ingeschreven bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland.
2. In afwijking van het eerste lid kan geen aanvraag worden ingediend door:
 - a. een concessiehouder, te weten een vergunninghoudende vervoerder, bedoeld in artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000, van een concessie voor openbaar busvervoer; of
 - b. een publiekrechtelijk zelfstandig bestuursorgaan met rechtspersoonlijkheid, een provincie, gemeente, waterschap of openbaar lichaam als bedoeld in de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Artikel 2.2.5 Subsidiabele kosten

1. Voor de subsidiabele activiteiten, bedoeld in artikel 2.2.3, zijn subsidiabel de kosten die op grond van artikel 36bis van de algemene groepsvrijstellingsverordening voor subsidie in aanmerking komen.
2. In afwijking van het eerste lid komen investeringskosten voor on-site productie van hernieuwbare elektriciteit niet voor subsidie in aanmerking.

Artikel 2.2.6 Hoogte subsidie

1. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, per laadstation:
 - a. € 19.000 voor een laadstation met een vermogen 200 kW tot 350 kW;
 - b. € 43.000 voor een laadstation met een vermogen vanaf 350 kW.
2. De subsidie bedraagt voor de activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, € 40 per kWh opslag.

Artikel 2.2.7 Subsidieplafond en wijze van verdelen

1. Het subsidieplafond bedraagt voor het jaar 2024 € [pm].
2. De Minister verdeelt het beschikbare bedrag op volgorde van binnenkomst van de aanvragen.
3. Indien de Minister op dezelfde dag voor meer dan twee laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling aanvragen

ontvang, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting.

4. In afwijking van het tweede 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 2.2.8 Aanvraagperiode

Een aanvraag tot subsidieverstreking op grond van deze paragraaf kan worden ingediend van < datum 2024>, 9.00 uur tot en met < datum 2024>, 12.00 uur.

Artikel 2.2.9 Aanvraag

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 per week twee aanvragen indienen voor de aanleg of opwaardering van een laadlocatie.
3. Een aanvraag tot subsidieverlening bevat 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 en het post- en bezoekadres;
 - b. gegevens over de contactpersoon bij de aanvrager, waaronder de naam, het telefoonnummer en het e-mailadres;
 - c. offerte met merk, type en specificaties van de laadstations en van de installatiekosten en 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;
 - d. de volledige postcode met het huisnummer of dichtstbijzijnde huisnummer van de laadlocatie;
 - e. hoogte van het bedrag van eventuele reeds aangevraagde of ontvangen subsidies van een bestuursorgaan of de Commissie van de Europese Unie voor dezelfde laadlocatie;
 - f. toestemming de laadlocatie en het aantal laadpunten van de aanvraag anoniem te publiceren;
 - g. onderbouwing waaruit blijkt dat alle laadstations binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar zijn voor gebruik door zwaar elektrisch wegvervoer;
 - h. documenten waaruit blijkt wat het huidige aansluitvermogen en gecontracteerde transportvermogen is op de laadlocatie; en
 - i. documenten waaruit blijkt dat:
 - i. de aanvrager aantoonbaar toestemming heeft van de eigenaar van de locatie voor het plaatsen en exploiteren van publiek toegankelijke elektrische laadstations die geschikt zijn voor zware voertuigen;
 - ii. de laadlocatie voldoet aan artikel 2.2.3, eerste lid, onderdelen a tot en met f.
4. In aanvulling op het derde lid bevat de aanvraag voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, tweede lid, een offerte met opslagcapaciteit en vermogen van de stationaire batterij waaruit blijkt dat

de batterij communiceert met het laadstation waarvoor subsidie wordt
aangevraagd.

Artikel 2.2.10 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 indien:
 - a. de te verstrekken subsidie lager is dan € 25.000, of
 - b. door toekenning voor meer dan twee laadlocaties per tweecijferig postcodegebied als bedoeld in bijlage 4 van deze regeling, subsidie zou worden toegekend.

Artikel 2.2.11 Subsidieverstrekking

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 2.2.12 Verplichtingen subsidieontvanger

In aanvulling op artikel 17 van het Kaderbesluit is de subsidieontvanger verplicht:

- a. alle laadpunten binnen twee jaar na de subsidieverlening volledig beschikbaar voor gebruik te hebben voor zware elektrische wegvoertuigen; en
- b. een laadsysteem te gebruiken dat permanent met het internet is verbonden waarbij de communicatie volgens het Open Charge Point Protocol (OCPP) versie 2.01 met CS-certificaat of hoger verloopt.

Artikel 2.2.13 Voorschot

De Minister verstrekt ambtshalve, gelijktijdig met de beschikking tot subsidieverlening, een voorschot van 80 procent van het totaal verleende bedrag.

Artikel 2.2.14 Aanvraag subsidievaststelling

1. Binnen dertien weken nadat de activiteit is afgerond wordt door de subsidieontvanger een aanvraag tot subsidievaststelling ingediend met gebruikmaking van een door de Minister beschikbaar gesteld digitaal formulier dat wordt geplaatst op de website van RVO.
2. In aanvulling op artikel 24 van het Kaderbesluit bevat de aanvraag tot vaststelling van de subsidie voor de subsidiabele activiteit, bedoeld in artikel 2.2.3, eerste lid, in elk geval:
 - a. de EAN-code, te weten het unieke 18-cijferig nummer dat de hernieuwbare elektriciteit op het net identificeert die de laadstations gebruiken; en
 - b. een contract met een energieleverancier waaruit blijkt dat uitsluitend hernieuwbare elektriciteit wordt geleverd voor de laadstations.
3. De subsidieontvanger kan bij de Minister een eenmalig verzoek doen tot uitstel van maximaal 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 oplaadinfrastructuur langer is dan de periode, genoemd in artikel 2.2.12.

Artikel II

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

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

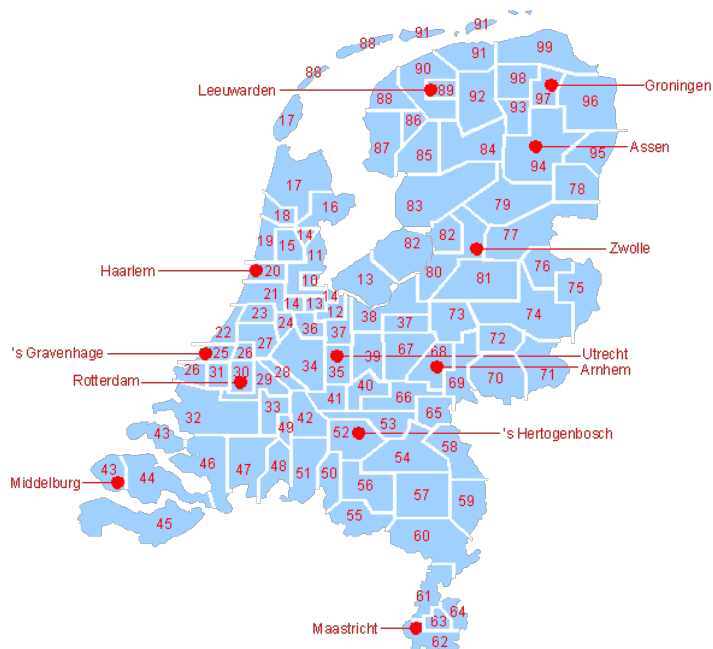
Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.L.W.A. Heijnen

**Bijlage 1 bij de Regeling tot wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling
zero-emissie mobiliteit in verband met subsidie publieke
laadinfrastructuur zwaar vervoer**

**Bijlage 4 bij artikel 2.2.10, tweede lid, van de Tijdelijke subsidieregeling
zero-emissie mobiliteit**



De tweecijferige postcode betreft de eerste twee cijfers van de postcode

TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Op [datum] is de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit in werking getreden. Deze wijzigingsregeling voegt aan hoofdstuk 2 van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit paragraaf 2.2 toe, genaamd: Publieke laadinfrastructuur zwaar elektrisch wegvervoer. Op grond van deze paragraaf kan subsidie worden verstrekt voor de aanleg van publieke oplaadinfrastructuur voor zwaar vervoer.

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 oplaadinfrastructuur.

Aanleiding voor deze subsidieregeling is dat de uitrol van logistieke oplaadinfrastructuur maar langzaam op gang komt vanwege het nog bescheiden aantal batterij-elektrische vrachtauto's (hierna: BEV) en de daardoor moeilijke businesscase van laadlocaties (en de netcongestie) in grote delen van Nederland. Om te voorkomen dat oplaadinfrastructuur een belemmering vormt voor de overstap naar BEV, is het doel van de regeling de uitrol van de publieke oplaadinfrastructuur te versnellen. Dit om:

a) op tijd voldoende publieke laadzekerheid te bieden om zo de landelijke transitie naar BEV te kunnen maken (onder andere ook in relatie tot de invoering van 30 zero emissiezones (hierna: ZE-zones) voor stadslogistiek per 2025), en
b) er tegelijkertijd voor te zorgen dat Nederland op tijd (vanaf eind 2025) voldoet aan de verplichtingen op grond van verordening 2023/1804 voor de uitrol van oplaadinfrastructuur (beter bekend onder de Engelse afkorting AFIR¹) voor zware elektrische voertuigen. En tegelijkertijd voorbereidingen te treffen voor de AFIR-verplichtingen voor 2027 en 2030. De AFIR bevat verplichtingen voor publieke laadinfrastructuur langs het TEN-T kernnetwerk, onderliggend netwerk, stedelijke knooppunten, en truckparkings. Op grond van de AFIR dienen bijvoorbeeld uiterlijk 31 december 2030 op het TEN-T-kernwegennetwerk in elke rijrichting openbaar toegankelijke laadpools voor zware elektrische voertuigen te zijn geïnstalleerd met een laadvermogen van ten minste 3 600 kW. Dit binnen 60 kilometer van elkaar. Hierbij geldt dat de huidige reeds gerealiseerde oplaadinfrastructuur overwegend onvoldoende laadcapaciteit heeft voor gebruik door het zwaar transport.

Met deze regeling wordt het kip-ei-dilemma rondom voldoende publieke oplaadinfrastructuur doorbroken en wordt de ingroei van BEV niet gehinderd door een tekort aan publieke oplaadinfrastructuur. En wordt de overstap van fossiel naar volledig elektrisch transport aantrekkelijker. Daarbij zal het oplaadproces

¹ Alternative Fuels Infrastructure Regulation

moeten worden geoptimaliseerd op een manier die de beschikbaarheid van hernieuwbare elektriciteit optimaal benut. De regeling richt zich hiermee primair op infrastructuur voor het laden van zware (elektrische) vrachtvoertuigen (N2 en N3). Tegelijkertijd is de verwachting dat veel locaties ook geschikt zullen worden voor het laden van andere zware elektrische voertuigen, zoals touringcars en bouwvoertuigen.

Doelgroep

De subsidie is gericht op ondernemers die investeren in laadpalen voor zware voertuigen. Potentiële aanvragers zijn daarmee voornamelijk exploitanten van laadinfrastructuur zijn, de zogenaamde Charge Point Operators (CPO). Andere ondernemers kunnen ook subsidie aanvragen. Hierbij geldt dat zij daarmee zelf CPO worden: het gaat immers om de aanleg van oplaadinfrastructuur die te allen tijde publiek toegankelijk is, en die een laadlocatie betreft die over minstens 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt (waarvan in ieder geval twee laadstations met een vermogen van tenminste 350 kW).

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.

Concessiehouders van een concessie voor openbaar busvervoer zijn uitgesloten van subsidie. Voor deze groep staat de paragraaf voor private oplaadinfrastructuur open.

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.

Verwachte impact van de regeling

Met de subsidieregeling krijgen ondernemingen die publieke oplaadinfrastructuur willen realiseren een deel van de kosten vergoed. Daarmee is de verwachting dat het aantal publieke oplaadpunten zal groeien. De uitrol van logistieke laadinfrastructuur versnelt door het stimuleren van ondernemingen die laadlocaties willen ontwikkelen. Hiermee voorkomt deze regeling dat laden een belemmering wordt voor de transitie naar elektrisch zwaar vervoer.

3. Verhouding tot bestaande regelgeving

Nationaal recht

Het nationaal bestuursrechtelijk kader voor deze regeling wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). Meer specifiek kan gewezen worden op de titels 4.1 (Beschikkingen) en 4.2 (Subsidies) van de Awb, waarin

bepalingen zijn opgenomen die relevant zijn of kunnen zijn voor subsidieontvangers.

Kaderbesluit subsidies I en M

Deze subsidieregeling 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 regeling, ook wanneer er niet expliciet in de regeling naar wordt verwezen. Voor de subsidieontvangers is dan ook niet alleen deze regeling, 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 aan ondernemingen op grond van paragraaf 2.2 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 subsidieverstrekingen worden onder de vrijstellingen van artikel 36bis van de Algemene groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV) gebracht. Deze wijziging van de Tijdelijke subsidieregeling zero-emissie mobiliteit is bij aanvang kennisgegeven aan 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 2.2.6 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.

Bovendien mag de steun die aan één van de begunstigen wordt toegekend, niet meer dan 40% van het totale budget van de betrokken regeling bedragen (artikel 36 bis, zevende lid, van de AGVV). Gelet op het maximaal te subsidiëren vermogen van 3.600 kW, en de beperking tot maximaal twee aanvragen per week, is het onwaarschijnlijk dat deze bepaling tot weigering van een aanvraag zal leiden.

4. Uitvoerbaarheid en privacy

Uitvoering

Paragraaf 2.2 van deze regeling wordt uitgevoerd door 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 deze regeling 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 de regeling en een door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat uitgevoerde uitvoerbaarheidstoets. Uit de uitvoerbaarheidstoets blijkt dat de regeling uitvoerbaar is tegen aanvaardbare uitvoeringskosten en administratieve lasten.

Privacy

Parallel aan de internetconsultatie is de regeling en de Private Impact Assessment (PIA) voorgelegd aan de Autoriteit Persoonsgegevens (hierna AP). De AP adviseert om **PM**

5. Financiële gevolgen

De regeling zal leiden tot kostenreductie voor ondernemers die overwegen om oplaadinfrastructuur aan te schaffen.

6. Advies en consultatie

Regeldruk

De inspanning die gevraagd wordt van de aanvragers van de subsidie bestaat allereerst uit het kennismaken van de regeling. Aanvragers zullen doorgaans exploitanten van oplaadinfrastructuur zijn. Zij werken veelal projectmatig, en zijn goed in staat om voorwaarden en mogelijkheden te begrijpen. Voor de regeling worden vijf tot vijftien unieke aanvragers verwacht. Een aanvrager mag meerdere aanvragen doen. Het is ook de verwachting dat een aanvrager voor meer dan een laadlocatie subsidie aanvraagt.

Na het uitwerken van de plannen voor een laadlocatie, waarbij rekening wordt gehouden met alle benodigde randvoorwaarden, kan een onderneming een aanvraag voor subsidieverlening indienen via het digitale loket van RVO. Aanvragers moeten de aanvraag met behulp van eHerkenning indienen. De aanvrager ontvangt bij toekenning van de aanvraag een verleningsbesluit. Daarbij wordt tevens een voorschot van 80% van het subsidiebedrag uitgekeerd. Als de activiteiten zijn uitgevoerd, dient de subsidieontvanger het verzoek tot vaststelling in. Op de vaststelling volgt de uitbetaling van de rest van de subsidie.

De tijd die een onderneming per laadlocatie aan deze stappen besteedt, wordt vooral bepaald door de bestede tijd aan het kennismaken van de regeling en het verzamelen van de benodigde stukken voor het doen van de aanvraag. De verwachting is dat een subsidieaanvrager in totaal maximaal twee uur besteedt aan kennismaken van de regeling en maximaal twee uur besteedt aan het verzamelen en eventueel het digitaliseren van de benodigde stukken. Voor het aanleveren van de gegevens voor de vaststelling wordt 1 uur per aanvraag gerekend. Voor het berekenen van de regeldruk voor ondernemers en non-profitinstellingen wordt een standaardtarief van € 60 gehanteerd. In totaal is de regeldruk voor een aanvrager daarmee maximaal € 300 per aanvraag. Bij het niet toekennen van een subsidieaanvraag neemt deze regeldruk toe met maximaal € 120 (2 uur) vanwege het mogelijk aanvragen van een andere laadlocatie.

Uitgaande van een subsidiebedrag van minimaal € 25.000 tot maximaal € 486.000 per aanvraag betekent dit een regeldruk van 0,06% tot 1,2%. Voor de duur van de gehele regeling worden met de kennis van nu ongeveer 360 aanvragen voor subsidie voor nieuwe laadlocaties verwacht. Daarmee is de macro regeldruk van deze regeling ongeveer € 108.000 voor de hele duur van de regeling.

Het is niet mogelijk om voor deze laadinfra gebruik te maken van andere regelingen zoals de Aanwijzingsregeling willekeurige afschrijving en investeringsaftrek milieu-investeringen 2009. De regeling is aan het Adviescollege

toetsing regeldruk (ATR) voorgelegd ter toetsing. Op <datum> heeft ATR geadviseerd over de gevolgen van de regeling voor de regeldruk. Het college adviseert om **PM**

Internetconsultatie

De subsidieregeling heeft van [Datum] tot en met [Datum] open gestaan voor openbare internetconsultatie. In totaal zijn **PM** reacties ontvangen waarvan **PM** openbaar.

PM gevolgen reacties.

7. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van [datum] 2024. De regeling geldt voor een periode van vijf jaar en vervalt per [datum] 2029. De regeling blijft wel van toepassing op subsidies die voor deze datum zijn aangevraagd. 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 Algemene wet bestuursrecht).

Artikelsgewijs deel

Artikel 2.2.1 Begripsbepalingen

Artikel 2.2.1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor de in paragraaf 2 van hoofdstuk 2 van de regeling genoemde 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,. 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: 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.

laadpunt

Bij een laadpunt gaat het om een al dan niet op het net 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.

oplaadinfrastructuur

De begripsbepaling verwijst naar de AGVV. Bij opładinfrastructuur gaat het gelet op de vereisten in deze paragraaf om vaste opładinfrastructuur die vervoermiddelen van elektriciteit voorziet.

Artikel 2.2.3 Subsidiabele activiteiten

eerste lid

De Minister kan, overeenkomstig het bepaalde bij deze paragraaf, aan een aanvrager subsidie verstrekken voor de aanleg of opwaardering van een publiek toegankelijke laadlocatie. De subsidie betreft een maximum van 3.600 kW. Een subsidieontvanger kan overigens meer dan 3.600 kW aan vermogen op de laadlocatie neerzetten, maar de investering komt dan slechts tot aan 3.600 kW in aanmerking voor deze subsidie.

De laadlocatie is bestemd voor opladen door zwaar elektrisch wegvervoer. Het gaat bij dit zwaar vervoer om emissievrije vervoermiddelen als bedoeld in artikel 2, punt 102 octies, onderdeel c, van de AGVV, die als elektrische voertuigen kwalificeren.

De kern van deze paragraaf is het stimuleren van publiek toegankelijke opładinfrastructuur voor zwaar wegvervoer. Daarom staat in het eerste lid dat de investering een publiek toegankelijke elektrische laadlocatie betreft. Bij publiek toegankelijke infrastructuur gaat het om openbaar toegankelijke infrastructuur als bedoeld in artikel 2, punt 45 van verordening 2023/1804: infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op een locatie of in een ruimte die toegankelijk is voor het publiek, ongeacht of die infrastructuur voor alternatieve brandstoffen zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt. Dit komt terug in de eis in onderdeel f.

onderdelen a en b

Uit deze onderdelen volgt dat de laadlocatie in ieder geval over 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt, waarvan in ieder geval twee laadstations beschikt met een vermogen van tenminste 350 kW.

Onderdeel b bevat de eis dat de laadlocatie over minimaal twee laadstations beschikt met een vermogen van tenminste 350 kW. Het gaat hierbij om het totale vermogen van het laadstation. Stel dat een laadstation van 350 kW twee laadpunten heeft, waardoor het vermogen wordt verdeeld als er twee voertuigen laden. Bij dit laadstation is het per laadpunt mogelijk 350 kW te leveren wanneer er 1 voertuig laadt. Dit is overigens niet het geval als er twee voertuigen tegelijk laden. De subsidie voor dit laadstation bedraagt € 43.000. De subsidie is immers per laadstation, niet per laadpunt. Om te voldoen aan de eis dat de laadlocatie over minimaal twee laadstations beschikt met een vermogen aan het laadpunt van tenminste 350 kW, zijn er dus minstens twee van dit soort laadstations nodig. Uit deze eis vloeit eveneens voort dat het niet mogelijk is subsidie te verlenen voor een laadlocatie die uitsluitend laadstations tot 350 kW betreft (artikel 2.2.6, eerste lid, onderdeel a). Die aanvraag zou immers niet voldoen aan de eis uit onderdeel b.

Voorbeeld: een aanvraag voor een laadlocatie betreft de aanleg van twee laadstations van 350 kW, en vier laadstations van 200 kW. De aanvraag betreft

daarmee een laadlocatie van $(2*350 + 4*200=)$ 1.500 kW. Hiermee voldoet de aanvraag aan de eis uit onderdeel a. Aangezien op de laadlocatie twee laadstations worden aangelegd met een vermogen van 350 kW, voldoet de aanvraag eveneens aan de eis uit onderdeel b.

Bij opwaardering geldt overigens dat reeds bestaande laadstations van minder dan 200 kW niet meetellen om te voldoen aan het vereiste dat een laadlocatie over minimaal 1.400 kW aan laadstations van 200 kW of meer beschikt. Dit minimum van 1.400 kW betreft immers laadstations van 200 kW of meer die geschikt zijn voor zware voertuigen.

onderdeel f

Dit onderdeel bevat de eis dat de laadlocatie te allen tijde publiek toegankelijk is, ongeacht of de laadlocatie zich op openbaar dan wel op privéterrein bevindt. Het gaat hierbij om de tijdstippen waarop bij de laadlocatie kan worden geladen. Op die tijdstippen dient de subsidieontvanger toegang te verlenen aan gebruikers. Wanneer een terrein bijvoorbeeld 18 uur per dag open is, dan moet de oplaadinfrastructuur gedurende die tijd beschikbaar zijn voor alle mogelijke gebruikers. Zou een terrein oplaadinfrastructuur bevatten die bijvoorbeeld 18 uur per dag beschikbaar is voor groep A, en 6 uur per dag voor groep B, dan voldoet de aanvraag niet aan de eis.

tweede lid

De subsidie voor de investering in een stationaire batterij betreft een maximum van 1.400 kWh. Een subsidieontvanger kan een batterij neerzetten met een grotere opslagcapaciteit dan 1.400 kWh aan vermogen, maar de investering komt dan slechts tot aan 1.400 kWh in aanmerking voor deze subsidie.

Artikel 2.2.4 Aanvrager

De aanvrager in deze regeling is de onderneming die investeert in de oplaadinfrastructuur en de bouw en installatie ervan. In principe kan dit elke onderneming zijn. Te denken valt vooral aan charge point operators of exploitanten van tankstations. De onderneming moet ingeschreven zijn bij de Kamer van Koophandel, met een vestiging in Nederland. Concessiehouders voor het OV zijn, net als (kort gezegd) publiekrechtelijke instellingen, uitgesloten als aanvrager. Voor deze groep geldt de in het algemene deel geschetste aanleiding voor deze paragraaf niet.

Artikel 2.2.5 Subsidiabele kosten

Bij de subsidie voor de investering in aanleg of opwaardering van publieke oplaadinfrastructuur voor zwaar elektrisch wegvervoer 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 oplaadinfrastructuur. 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.

Artikel 2.2.6 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt € 19.000 voor een laadstation met een vermogen van 200 kW tot 350 kW, en € 43.000 voor laadstation met een vermogen vanaf 350 kW. De subsidie omvat een vergoeding voor de kosten van de oplaadinfrastructuur zelf, alsook voor de kosten voor de bouw en installatie van oplaadinfrastructuur. Deze kosten zijn gebaseerd op onafhankelijk onderzoek van APPM en Rebel naar de kosten van oplaadinfrastructuur voor logistiek (2023)². Hierbij wordt gebruik gemaakt van actuele cijfers uit het TCO-model voor heavy-duty elektrisch wegtransport van Panteia (2023).

Artikel 2.2.7 Subsidieplafond en wijze verdelen

In artikel 2.2.7, is overeenkomstig artikel 4, tweede lid, van de Kaderwet subsidies I en M voorzien in een plafond.

Overeenkomstig artikel 8, tweede lid, aanhef en onderdeel a, van het Kaderbesluit subsidies I en M, wordt het beschikbare bedrag verdeeld op volgorde van binnenkomst van de aanvragen. Daarbij geldt op grond van artikel 8, derde lid, onderdelen a en b, van het Kaderbesluit het volgende. Als een aanvrager niet heeft voldaan aan enig wettelijk voorschrift voor het in behandeling nemen van de aanvraag en hij met toepassing van artikel 4:5 van de Awb, de gelegenheid heeft gehad de aanvraag aan te vullen, geldt de dag waarop de aanvraag voldoet aan de wettelijke voorschriften met betrekking tot de verdeling als datum van ontvangst. Indien de minister op de dag dat het subsidieplafond wordt bereikt meer dan één aanvraag ontvangt, stelt hij de onderlinge rangschikking van die aanvragen vast door middel van loting (artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit).

derde lid

Uit artikel 2.2.10, tweede lid, volgt dat de aanvraag wordt afgewezen als door toekenning voor meer dan twee laadlocaties per tweecijferig postcodegebied subsidie zou worden verleend. Gelet hierop geldt, in de situatie dat op een dag meerdere aanvragen worden ontvangen per tweecijferig postcodegebied, de verdelingsregel uit artikel 8, derde lid, onderdeel b, van het Kaderbesluit. De minister stelt de onderlinge rangschikking van die aanvragen dan vast door middel van loting. Mocht bij de beoordeling blijken dat een aanvraag niet aan de inhoudelijke eisen voldoet, dan wordt deze afgewezen en kan de volgende aanvraag in de rangschikking in aanmerking komen voor subsidie.

Artikel 2.2.9 Aanvraag

In dit artikel worden enkele zaken rondom de aanvraag om subsidieverlening geregeld. Overeenkomstig artikel 10, eerste lid, van het Kaderbesluit wordt de aanvraag tot subsidieverlening voor activiteiten als bedoeld in artikel 2.2.3 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. De aanvraag moet met behulp van eHerkenning worden ingediend.

tweede lid

Een aanvrager kan per week twee aanvragen indienen voor de aanleg of opwaardering van een laadlocatie. Het gaat daarbij steeds om een aanvraag voor

² Kosten laadinfrastructuur logistiek laden op privaat terrein

één laadlocatie. Als een aanvrager in een week twee aanvragen wil indienen, gaat dat dus om twee losse aanvragen. Per aanvraag kan subsidie voor één laadlocatie worden aangevraagd.

derde lid, onderdeel i

Voor de laadlocatie dient te blijken dat deze voldoet aan de eisen die zijn genoemd in artikel 2.2.3, eerste lid, onderdelen a tot en met f. Daarom laat de aanvrager bij deze aanvraag documenten zien waaruit blijkt dat de laadlocatie aan deze eisen voldoet.

Artikel 2.2.10 Afwijzingsgronden

eerste lid

Naast de algemene afwijzingsronden zoals opgenomen in artikel 12 van het Kaderbesluit kent dit artikel enkele specifieke afwijzingsronden. In de toelichting op artikel 1.3 is al opgenomen dat dit artikel enkele afwijzingsgronden kent die voortvloeien uit algemene bepalingen in de AGVV.

tweede lid

Dit onderdeel bevat de bepaling dat de aanvraag wordt geweigerd als de subsidie minder dan € 25.000 bedraagt. Hierdoor is uitgesloten dat een aanvraag voor opwaardering van een laadlocatie slechts een laadstation onder de 350 kW betreft.

Onderdeel b betreft de invulling van de spreidingseis. Om te voorkomen dat de met deze regeling gesteunde laadlocaties te dicht bij elkaar komen te liggen, geldt een maximum van twee verleningen per tweecijferig postcodegebied. In bijlage 4 bij deze regeling is een overzicht opgenomen van de tweecijferige postcodegebieden.

Artikel 2.2.12 Verplichtingen subsidieontvanger

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

Verder geldt op grond van artikel 36bis, achtste lid, van de AGVV dat de subsidieontvanger gebruikers niet-discriminerende toegang biedt, onder meer wat betreft tarieven, authenticatie- en betaalmethoden en andere gebruiksvoorwaarden. De vergoedingen die gebruikers niet zijnde de begunstigde of begunstigten van de steun worden berekend voor het gebruik van de oplaad- of tankinfrastructuur, stemmen overeen met marktprijzen.

Conform de AFIR zijn de prijzen die exploitanten van publiek toegankelijke laadpunten in rekening brengen, redelijk, gemakkelijk en duidelijk vergelijkbaar, transparant en niet-discriminerend.

Artikel II

Deze regeling treedt in werking op [pm].

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

V.L.W.A. Heijnen