

Vaststellen Stimuleringssubsidie Schoon Vervoer en wijzigen Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam (2017, nr. 283/1057)

Nummer 283/1057

Agendapunt 58

Datum besluit B&W 18 juli 2017

Onderwerp

Vaststellen Stimuleringssubsidie Schoon Vervoer en wijzigen Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam

De gemeenteraad van Amsterdam

Gezien de voordracht van burgemeester en wethouders van 18 juli 2017 (Gemeentebblad afd. 1, nr. 1057);

Gelet op artikel 147, eerste lid, jo. artikel 149 van de Gemeentewet,

Besluit:

1. In te stemmen met de Stimuleringssubsidie Schoon Vervoer, waarvan de belangrijkste punten zijn:
 - A. Alleen zero emissie
 - B. Alleen bezitters van te oude brom- snorfiets
 - C. Alleen particulieren, geen ondernemers (wel ZZP)
 - D. Alleen ingezetenen van de gemeente Amsterdam
 - E. Alleen houders van de Stadspas laag inkomen
 - F. Peildatum voor bezit "te oude brom of snorfiets"
 - G. Maximaal 1 aanvraag per stadspas
 - H. Looptijd subsidie: 1 jaar
 - I. Geen subsidie bij ontheffing en vice versa.
 - J. Subsidiebedragen
 - K. Subsidieplafond €1,5 miljoen.
2. Neemt kennis van het B&W besluit van 18 juli waarmee de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' is gewijzigd door het subsidieplafond met €1 miljoen te verlagen en dit bedrag te gebruiken voor de 'Stimuleringssubsidie Schoon Vervoer'. Aldus besloten door de gemeenteraad voornoemd in zijn vergadering op 27 september 2017.

De plv. voorzitter

E. Ünver

De raadsgriffier

mr. M. Pe MEC

Subsidieverordening Stimulering schoon vervoer

Artikel 1 – Begripsomschrijvingen

In deze subsidieverordening wordt verstaan onder:

- a. ASA 2013 : de 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013';

- b. college : het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- c. DET : datum van eerste toelating van een voertuig door de RDW;
- d. e-bike : fiets met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van maximaal 1 kW waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 25 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;
- e. elektrisch aangedreven : volledig elektrisch aangedreven, dan wel met elektrische aandrijfondersteuning, echter zonder enige vorm van fossiele brandstofaandrijving;
- f. fiets : twee- of driewielig voertuig dat wordt voortbewogen door op pedalen te trappen;
- g. gecontracteerde dealer : een als zodanig in het Handelsregister van de Kamer van koophandel geregistreerde detailhandelaar in fietsen, e-bikes en/of elektrische snor- of bromfietsen, dan wel een leverancier van OV-chipkaarten, waarmee de gemeente Amsterdam in het kader van de uitvoering van deze subsidieverordening een privaatrechtelijke overeenkomst heeft gesloten. Een overzicht van gecontracteerde dealers is gegeven op de gemeentewebsite;
- h. OV-tegoed : een OV-chipkaart met een maximale geldigheid van twee jaren;
- i. snor- of bromfiets : tweewielig (categorie L1e) of driewielig (categorie L2e) voertuig met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van ten hoogste 45 km/uur met de volgende kenmerken:
 - bij tweewielige voertuigen, een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ indien het een motor met inwendige verbranding betreft, of met een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor (= elektrisch aangedreven) betreft;
 - bij een driewielige voertuigen, een motor met een cilinderinhoud van ten hoogste 50 cm³ indien het een motor met elektrische ontsteking betreft, of een netto-maximumvermogen van ten hoogste 4 kW voor andere soorten motoren met inwendige verbranding, of een nominaal continu maximumvermogen van ten hoogste 4 kW indien het een elektrische motor (= elektrisch aangedreven) betreft;
- j. speed pedelec : elektrische bromfiets met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor waarvan de aandrijfkracht geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken wanneer het voertuig een snelheid van 45 km/h bereikt, of eerder, indien de bestuurder ophoudt met trappen;
- k. Stadspas : Stadspas met 'groene stip', uitgegeven door de gemeente Amsterdam;
- l. subsidievoucher : In het kader van de uitvoering van onderhavige subsidieverordening namens de gemeente uitgegeven op naam gestelde tegoedbon, waarmee de subsidieontvanger bij een gecontracteerde dealer naar zijn keuze een gesubsidieerd vervoersmiddel kan aanschaffen.

Artikel 2 – Toepasselijkheid 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013'

De ASA 2013 is van toepassing, tenzij daarvan in deze subsidieverordening uitdrukkelijk wordt afgeweken.

Artikel 3 – Doel subsidieverordening

Het doel van deze subsidieverordening is het stimuleren van de aanschaf van niet-brandstofaangedreven vervoersmiddelen, dan wel van het gebruik van openbaar vervoer, om zo bij te dragen aan verdere verwezenlijking van de in de Agenda Duurzaamheid gestelde doelen voor uitstootvrij verkeer in 2025. Dit als complementaire maatregel met de invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2018.

Artikel 4 – Subsidiabele activiteiten

Het college kan een eenmalige subsidie verstrekken voor de aanschaf van:

- a. een fiets, e-bike of elektrische snor- of bromfiets, al dan niet met bijbehorende accessoires, onder gelijktijdige afsluiting van een tweejarige verzekering tegen diefstal en, in geval van een elektrische snor- of bromfiets, een tweejarig onderhoudscontract; of
- b. een OV-tegoed, in de vorm van een zgn. anonieme OV-chipkaart met een maximale geldigheid van twee jaren.

Artikel 5 – Subsidiabele kosten

Subsidiabele kosten zijn:

- a. de aanschafkosten van een in artikel 4, sub a genoemd vervoersmiddel, al dan niet met gelijktijdig aangeschafte accessoires, de kosten van een tweejarige verzekering tegen diefstal van een in ar-

- tikel 4, sub a genoemd vervoersmiddel, en in geval van een elektrische snor- of bromfiets tevens de kosten van een tweejarig onderhoudscontract;
- b. de aanschafkosten, inclusief eenmalige administratiekosten, van een in artikel 4, sub b bedoeld OV-tegoed.

Artikel 6 – Hoogte subsidiebedragen

1. Voor een activiteit als bedoeld in artikel 4, sub a bedraagt de hoogte van de subsidie:
 - a. in geval van een fiets met tweejarige verzekering tegen diefstal, al dan niet met accessoires, maximaal € 400,-- (incl. BTW);
 - b. in geval van een e-bike met tweejarige verzekering tegen diefstal, al dan niet met accessoires, maximaal € 1.000,-- (incl. BTW);
 - c. in geval van een elektrische snor- of bromfiets met tweejarige verzekering tegen diefstal en tweejarig onderhoudscontract, al dan niet met accessoires, maximaal € 1.200,-- (incl. BTW).
2. Voor een activiteit als bedoeld in artikel 4, sub b bedraagt de hoogte van de subsidie € 400,-- (incl. BTW).
3. Per aanvrager wordt maximaal één maal subsidie verstrekt op grond van deze subsidieverordening.

Artikel 7 – Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt € 1.500.000,--.

Artikel 8 – De aanvrager

1. Subsidie op grond van deze subsidieverordening kan uitsluitend worden aangevraagd door inwoners van de gemeente Amsterdam, die:
 - op de datum van aanvraag houder zijn van een Stadspas met 'groene stip', uitgegeven door de gemeente Amsterdam; én
 - op peildatum 22 juni 2016 geregistreerd eigenaar waren van een brom- of snorfiets met een DET vóór 1 januari 2011, waarvan het kenteken bovendien niet was geschorst.
2. Op grond van deze subsidieverordening wordt uitsluitend subsidie verstrekt aan natuurlijke personen.

Artikel 9 – Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

In afwijking van het bepaalde in artikel 5, tweede lid, van de ASA 2013 worden bij een subsidieaanvraag de volgende gegevens en stukken overgelegd:

- a. kopie van een legitimatiebewijs van aanvrager, zijnde een paspoort, ID-kaart of rijbewijs;
- b. kopie van de op naam van aanvrager gestelde Amsterdamse Stadspas met 'groene stip';
- c. kopie van het kentekenbewijs van de 'oude' snor- of bromfiets van aanvrager met DET vóór 2011, dan wel indien aanvrager zijn 'oude' snor- of bromfiets reeds heeft verkocht een kopie van het vrijwaringsbewijs met betrekking tot dat voertuig, waaruit blijkt dat deze op peildatum 22 juni 2016 op naam gesteld was van aanvrager.

Artikel 10 – Weigeringsgronden

In aanvulling op het bepaalde in artikel 9, eerste lid, van de ASA 2013 weigert het college subsidie te verlenen als:

- a. aanvrager niet voldoet aan de criteria en voorwaarden die met artikel 8 en 9 van deze subsidieverordening zijn gesteld om voor subsidie in aanmerking te komen;
- b. aan aanvrager reeds ontheffing is verleend voor een voertuig met DET vóór 2011 op grond van de regeling 'Gemeentelijk ontheffingenbeleid milieuzone brom- en snorfietsen Amsterdam', dan wel door aanvrager een dergelijke ontheffing is aangevraagd waarop door het college nog geen besluit is genomen.

Artikel 11 – Aanvullende verplichtingen

In aanvulling op het bepaalde in de artikelen 10 en 11 van de ASA 2013 zijn aan de subsidie de volgende verplichtingen verbonden:

- a. De subsidieontvanger dient binnen drie maanden na vaststelling van de subsidie een gesubsidieerd vervoersmiddel als bedoeld in artikel 4, sub a, c.q. een OV-tegoed als bedoeld in artikel 4, sub b van deze subsidieverordening aan te schaffen;
- b. Indien de subsidie betrekking heeft op de aanschaf van een fiets, e-bike of elektrische snor- of bromfiets, al dan niet met accessoires, dient de subsidieontvanger het voertuig aan te schaffen bij een door de gemeente gecontracteerde dealer;
- c. In geval van aanschaf van een fiets, e-bike of elektrische snor- of bromfiets geldt de verplichting om, gelijktijdig met die aanschaf, voor het betreffende voertuig een tweejarige verzekering tegen diefstal af te sluiten;
- d. In geval van aanschaf van een elektrische snor- of bromfiets geldt de aanvullende verplichting om, gelijktijdig met die aanschaf, een tweejarig onderhoudscontract voor het betreffende voertuig af te sluiten.

Artikel 12 – Wijze van vaststelling en betaling ('voucher systeem')

1. Met in achtneming van het bepaalde in artikel 13 en 16 van de ASA 2013 worden subsidies op grond van deze verordening direct door het college vastgesteld, binnen 8 weken na ontvangst van de subsidieaanvraag. Het college kan de beslistermijn eenmaal voor ten hoogste 6 weken verdagen.
2. Bij de vaststellingsbeschikking ontvangt de subsidieontvanger van de gemeente een op zijn naam gestelde subsidievoucher waarmee hij binnen drie maanden na uitgifte een gesubsidieerd(e) vervoersmiddel/-modaliteit – genoemd in artikel 4 van deze subsidieverordening – van zijn keuze kan aanschaffen. De subsidievoucher vermeldt in ieder geval:
 - de persoon van de subsidieontvanger;
 - de door de subsidieontvanger bij zijn aanvraag gekozen subsidieactiviteit; en
 - het daarbij behorende subsidiebedrag.

Voorts wordt bij de vaststellingsbeschikking in ieder geval vermeld:

- de wijze waarop de subsidieontvanger de subsidievoucher kan verzilveren.
3. In aanvulling op het bepaalde in artikel 17, eerste lid ASA 2013, wordt verstrekte subsidie door de gemeente betaald door bijschrijving op bankrekening van Intersolve EGI B.V., gevestigd te Woudenberg, zijnde de uitgever van de door de gemeente in het kader van de uitvoering van deze subsidieverordening verstrekte subsidievouchers.

Artikel 13 – Intrekking van de subsidie (geldigheidsduur subsidievoucher)

Onverminderd het overigens bepaalde in artikel 49, eerste lid Awb gaat het college over tot intrekking van de subsidie indien:

a. de subsidieontvanger niet binnen drie maanden na vaststelling van de subsidie een gesubsidieerd vervoersmiddel of OV-tegoed heeft aangeschaft.

Artikel 14 – Inwerkingtreding en looptijd

1. Deze subsidieverordening treedt in werking op 1 oktober 2017.
2. Deze subsidieverordening vervalt op 1 oktober 2018, dan wel eerder indien het subsidieplafond als bepaald in artikel 7 van deze subsidieverordening is bereikt.

Artikel 15 – Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: 'Subsidieverordening Stimulering schoon vervoer'.

Toelichting

Artikelsgewijs

Ad artikel 1: (Begripsomschrijvingen)

Met dit artikel zijn enkele kernbegrippen uit de subsidieverordening gedefinieerd. Meest spreken de gegeven definities voor zich. De gedefinieerde voertuigclassificaties zijn ontleend aan de Europese kaderrichtlijn RI. 2002/24/EC en de Europese verordening Vo. (EU) Nr. 168/2013, met dien verstande dat op grond van de in deze subsidieverordening gegeven definitie van 'snor- of bromfiets' vierwielige bromfietsen (voertuigcategorie L6e) van de werking van deze subsidieverordening zijn uitgesloten.

Ad artikel 2 (Toepasselijkheid 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013'):

De 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013' kan worden geraadpleegd via: http://www.regelgeving.amsterdam.nl/algemene_subsidieverordening_amsterdam_2013

Ad artikel 3: (Doel subsidieverordening)

De gemeente Amsterdam heeft de ambitie om met ingang van 2025 enkel nog zgn. zero emissie snor- en bromfietsen toe te laten in de stad. Reeds met ingang van 1 januari 2018 geldt in Amsterdam een milieuzone voor brom- en snorfietsen met een DET vóór 2011. Om eigenaren van snor- en bromfietsen die met deze milieuzone geweerd worden te stimuleren om, in geval van een vervangende aanschaf nu al voor een schoon alternatief vervoersmiddel te kiezen, is hiertoe met deze subsidieverordening een stimuleringsregeling opgesteld.

Ad artikel 4: (Subsidiabele activiteiten)

De gemeente Amsterdam wil mensen stimuleren om over te stappen op zero-emissie vervoer. Specifiek voor snor- en bromfietsen geldt dat alle brandstofaangedreven modellen vervuilend zijn en op termijn (2025) verboden zullen worden. Dit brengt met zich mee dat enkel 'schone' vervoersmodaliteiten die een reële vervanging kunnen vormen voor een als gevolg van de instelling van een milieuzone voor brom- en snorfietsen geweerd voertuig worden gesubsidieerd. In het kader van deze subsidieverordening zijn gestimuleerde schone modaliteiten dan ook: de fiets, e-bike, elektrische snor- of bromfiets (speed pedelec daaronder mede begrepen) en het Openbaar Vervoer.

Ad artikel 5: (Subsidiabele kosten)

Als subsidiabele kosten zijn ten eerste de aanschafkosten van een fiets, e-bike, elektrische brom- of snorfiets of anonieme OV-chipkaart met OV-tegoed aangemerkt. Daarbij mogen gelijktijdig met een fiets, e-bike of elektrische snor- of bromfiets bijbehorende accessoires worden aangeschaft, zoals een slot, een helm, maar ook een kinderzitje, fietstas, e.d.. Tevens zijn de kosten van een verplichte diefstalverzekering (i.g.v. een fiets, e-bike, elektrische snor- of bromfiets) en een onderhoudscontract (i.g.v. een elektrische snor- of bromfiets) als subsidiabele kosten aangemerkt. Ingeval van aanschaf van een OV-tegoed zijn tevens de eenmalige administratiekosten voor de anonieme OV-chipkaart in de subsidiabele kosten begrepen. In alle gevallen tot ten hoogste de in artikel 6 per vervoersmodaliteit aangegeven subsidiebedragen.

Ad artikel 6: (Hoogte subsidiebedragen)

Lid 1 en 2 – Onderhavige subsidieregeling is complementair met de invoering van een milieuzone voor brom- en snorfietsen per 1 januari 2018. Een van de vereisten voor subsidie is dan ook dat de subsidieaanvrager (op de in artikel 8 gestelde peildatum) eigenaar is van een binnen de milieuzone geweerde brom- of snorfiets. De subsidie ziet op de vervanging van dit geweerde voertuig. Uit een in 2017 uitgevoerde marktanalyse volgt dat door de milieuzone uitgesloten brom-/snorfietsen gemiddeld een restwaarde hebben van € 400 - € 750 (bij wederverkoop buiten Amsterdam). Om een zo efficiënt mogelijke besteding van middelen, en aldus een grootst mogelijk bereik van de doelgroep te realiseren is deze restwaarde betrokken bij bepaling van de hoogte van de subsidiebedragen.

Marktonderzoek wijst uit dat de mediane aankoopprijs van een via de officiële handel aangeschafte stadsfiets of hybridefiets/tracking bike (zowel nieuw, als goede tweedehands), inclusief een deugdelijk en goedgekeurd slot (zeker in Amsterdam feitelijk noodzakelijk), circa € 650,- bedraagt. Voor een kwalitatief goede e-bike wordt gerekend met een gemiddelde aankoopprijs van € 1.250,-. De kosten van een tweejarige diefstalverzekering zijn gesteld op circa € 150,-, waarmee de gemiddelde totale investering voor een fiets op € 800,-, en voor een e-bike op € 1.400,- komt. Rekening houdend met een gemiddelde (minimale) restwaarde van het 'oude' voertuig van € 400,-, dekken de subsidiebedragen voor een fiets of e-bike aldus de volledige kosten.

De aankoopprijs van een elektrische snor- of bromfiets (speed pedelecs daaronder mede begrepen) ligt duidelijk hoger dan die van een e-bike (v.a. circa € 2.500,- tot € 3.500,-). Gelet op het beschikbare subsidiebudget kan in dezen geen volledige kostendekking worden bereikt. Wel wordt redelijk geacht om, in verband met de aanvullende verplichting om bij aankoop van een elektrische snor-/bromfiets een tweejarig onderhoudscontract af te sluiten (kosten circa € 200,-) het maximale subsidiebedrag € 200,- hoger te stellen dan het subsidiebedrag voor aanschaf van een e-bike.

Het subsidiebedrag voor een OV-tegoed is gelijk gesteld met dat voor een fiets. Dit subsidiebedrag vermeerderd met een gemiddelde (minimale) restwaarde van het 'oude' voertuig van € 400,- vormt bij een gemiddeld intensief gebruik van het OV het equivalent van circa 9 maanden vrij reizen.

Lid 3 – Tot slot is bepaald dat elke aanvrager slechts éénmaal in aanmerking komt voor subsidie op grond van deze subsidieverordening. De achterliggende gedachte bij deze bepaling is dat subsidie op grond van deze verordening bedoeld is voor hen die daadwerkelijk geraakt worden door de invoering van milieuzone voor brom- en snorfietsen, en men in dat kader van ten hoogste één voertuig afhankelijk kan zijn.

Ad artikel 7: (Subsidieplafond)

In dit artikel is vermeld dat het subsidieplafond € 1,5 miljoen bedraagt, wat betekent dat geen nieuwe subsidies meer kunnen en zullen worden verstrekt indien daarmee het totaal aan op grond van deze verordening verstrekte subsidies de som van € 1,5 miljoen zou overschrijden.

Ad artikel 8: (De aanvrager)

De in deze subsidieverordening vervatte stimuleringsregeling is vooral bedoeld voor mensen die worden geraakt door de per 1 januari 2018 geldende milieuzone voor brom- en snorfietsen, in die zin dat zij als gevolg van die milieuzone hun te oude (d.i. met DET vóór 2011) snor- of bromfiets niet meer binnen Amsterdam kunnen gebruiken, én financieel onvoldoende draagkrachtig zijn om uit eigen middelen een schoner alternatief aan te schaffen. Om deze doelgroep nader te definiëren zijn in dit artikel de volgende vier cumulatieve criteria opgenomen:

-Alleen eigenaren van een snor-of bromfiets met DET vóór 2011:

Het eerste criterium spreekt voor zich; om in aanmerking te komen voor subsidie op grond van onderhavige verordening dient de aanvrager eigenaar te zijn van een snor- of bromfiets met een DET vóór 2011. Alleen dan kan iemand immers geraakt worden door de milieuzone voor brom- en snorfietsen. Als peildatum voor de toets of een aanvrager een met de milieuzone voor brom- en snorfietsen geweerde voertuig in eigendom heeft(/had) wordt 22 juni 2016 gehanteerd. Dit is het moment waarop het Maatregelpakket Schone Lucht door de gemeenteraad is vastgesteld, en aldus het moment van waaraf het instellen van een milieuzone voor brom- en snorfietsen objectief beschouwd voorzienbaar was.

-Alleen inwoners van Amsterdam:

Op grond van deze subsidieverordening komen enkel inwoners van Amsterdam voor subsidie in aanmerking. Dit omdat de Amsterdammer per definitie door de milieuzone voor brom- en snorfietsen wordt geraakt, nu deze milieuzone vanaf 1 januari 2018 geldt binnen de gehele bebouwde kom van Amsterdam. Daarnaast is een geografische afbakening noodzakelijk om te voorkomen dat subsidiegeld wordt gebruikt om (grotendeels) buiten Amsterdam te reizen.

-Alleen houders van een Stadspas met 'groene stip'

De gemeente Amsterdam stelt de Stadspas beschikbaar voor twee specifieke doelgroepen, te weten de Stadspas met 'groene stip' voor inwoners met een laag inkomen (tot 120% van het wettelijk sociaal minimum) en weinig vermogen (verstrekking op aanvraag), en de Stadspas met 'blauwe ruit' voor AOW-gerechtigden (automatische verstrekking). Opgemerkt wordt dat ook AOW-gerechtigden die voldoen aan het criterium van een laag inkomen en weinig vermogen een Stadspas met 'groene stip' kunnen aanvragen.

Als vermeld is de in deze subsidieverordening vervatte stimuleringsregeling bedoeld voor diegenen die financieel onvoldoende draagkrachtig zijn om uit eigen middelen een schoon alternatief voor een met de milieuzone voor brom- en snorfietsen geweerde voertuig aan te schaffen. De ook in het kader van verstrekking van de Stadspas met 'groene stip' gehanteerde inkomensgrens van 120% van het wettelijk sociaal minimum vormt een in breder verband gehanteerde, en daarmee geaccepteerde norm voor definiëring van een laag inkomen. Het aansluiting zoeken bij de Stadspas met 'groene stip' biedt als bijkomend voordeel dat de toetsing (op inkomen) reeds is geregeld, wat ten goede komt aan de efficiëntie van de uitvoering van deze stimuleringsregeling.

-Alleen natuurlijke personen:

De keuze om de stimuleringsregeling enkel open te stellen voor particulieren, en niet voor ondernemers, dient allereerst een juridisch nut: op subsidieverlening aan niet-ondernemingen zijn de regels van het

staatssteunrecht niet van toepassing. Dit maakt de uitvoering van de stimuleringsregeling eenvoudiger, en daarmee goedkoper en efficiënter. Daarbij wordt opgemerkt dat (kleine) ondernemers (zoals eenmanszaken en andere ondernemingsvormen zonder eigen rechtspersoonlijkheid), nog altijd in aanmerking kunnen komen voor subsidie, mits zij particulier een snor- of bromfiets met DET vóór 2011 op naam hebben staan.

Ad artikel 9: (Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens)

In dit artikel zijn die gegevens en stukken opgesomd, die noodzakelijk zijn om te kunnen beoordelen of een aanvrager voldoet aan de in artikel 8 van deze verordening gestelde criteria om in aanmerking te komen voor subsidie. Deze gegevens en stukken dienen door de subsidieaanvrager bij zijn aanvraag te worden overgelegd.

Ad artikel 10: (Weigeringsgronden)

In aanvulling op de algemene weigeringsgronden die zijn genoemd in artikel 9 van de ASA 2013 is in dit artikel een tweetal gronden genoemd die in voorkomend geval zullen leiden tot afwijzing van een subsidieaanvraag op grond van deze verordening. Dit betreft allereerst het niet voldoen aan de in artikel 8 gestelde cumulatieve criteria voor subsidieverlening, dan wel het niet overleggen van de (met artikel 9 voorgeschreven) bewijsstukken daarvoor. Deze weigeringsgrond spreekt voor zich.

Daarnaast geldt dat een eigenaar van een snor- of bromfiets met een DET vóór 2011 niet zowel subsidie voor de aanschaf van een vervangend nieuw vervoersmiddel, als een ontheffing van de milieuzone voor brom- en snorfietsen voor zijn oude voertuig (op grond van de regeling 'Gemeentelijk ontheffingenbeleid milieuzone brom- en snorfietsen Amsterdam') kan verkrijgen. Dit betekent dat wanneer op grond van deze verordening subsidie wordt aangevraagd op basis van (het kenteken van) een voertuig dat geweerd wordt met de milieuzone voor brom- en snorfietsen, het recht op een ontheffing van die milieuzone voor datzelfde voertuig vervalft. Omgekeerd geldt ook: indien ontheffing is aangevraagd, vervalft het recht op een subsidie op grond van deze verordening.

Ad artikel 11: (Aanvullende verplichtingen)

In dit artikel zijn enkele aanvullende verplichtingen opgenomen waaraan de subsidieontvanger moet voldoen. De bevoegdheid tot het vaststellen van deze nadere verplichtingen is gebaseerd op artikel 4:37 Awb. De onder sub a en b genoemde verplichtingen, zijnde de verplichting om binnen drie maanden na subsidieverlening tot aanschaf van een gesubsidieerd vervoersmiddel bij een door de gemeente gecontracteerde dealer over te gaan, houden direct verband met het aan de uitvoering van de in deze subsidieverordening vervatte stimuleringsregeling ten grondslag liggende subsidievoucher-systeem. Zie hiervoor ook de toelichting op artikel 12.

Met de onder sub c opgenomen verplichting om een gesubsidieerde fiets, e-bike of elektrische snor- of bromfiets te verzekeren tegen diefstal, alsook met de onder sub d opgenomen verplichting om voor een gesubsidieerde elektrische snor- of bromfiets een onderhoudscontract af te sluiten, is beoogd om een duurzame (d.i. bestendige) besteding van subsidiegelden te borgen.

Ad artikel 12: (Wijze van vaststelling en betaling ('voucher systeem'))

Lid 1 – Op grond van de ASA 2013 is het binnen de gemeente Amsterdam gebruikelijk subsidiebedragen tot € 5.000,- direct te verstrekken, zonder dat de subsidieontvanger daarover achteraf standaard verantwoording hoeft af te leggen. Met deze subsidieverordening wordt van deze algemene praktijk niet afgeweken.

Lid 2 en 3 – In aanvulling op de van toepassing zijnde bepalingen in de ASA 2013 (artikel 17) en de Algemene wet bestuursrecht (o.a. artikelen 4:52, 4:87 en 4:89) is in dit artikel lid bepaald dat betaling van verstrekte subsidie niet door bijschrijving op een door de subsidieontvanger aan te wijzen bankrekeningnummer geschiedt, maar op een in deze verordening aangewezen bankrekeningnummer van Intersolve EGI B.V., zijnde de uitgever van de door de gemeente in het kader van de uitvoering van deze subsidieverordening verstrekte subsidievouchers. De gemeenteraad komt deze bevoegdheid toe op grond van artikel 4:89, vierde lid Awb.

Met de op deze wijze gefaciliteerde subsidievoucher-systematiek is beoogd om voor de gemeente een zo groot mogelijke waarborg te verkrijgen dat subsidiegelden daadwerkelijk overeenkomstig het verstrekingsdoel worden besteed (tegengaan van subsidiefraude), zónder de subsidieontvanger te verplichten tot voorfinanciering van het te subsidiëren vervoersmiddel (subsidiebetaling achteraf op basis van een factuur). Gelet op de beperkte financiële draagkracht van de doelgroep van deze subsidiever-

ordering, te weten Amsterdamse Stadspashouders met 'groene stip' (d.i. mensen met een laag inkomen tot 120% van het wettelijk sociaal minimum), hecht het gemeentebestuur aan dit laatste een groot belang.

Ad artikel 13: (Intrekking van de subsidie (geldigheidsduur subsidievoucher))

Met dit artikel is bepaald dat in het kader van de uitvoering van deze subsidieverordening uitgegeven subsidievouchers een beperkte geldigheid hebben van drie maanden na uitgifte. Indien een subsidievoucher na het verstrijken van drie maanden na uitgifte door de subsidieontvanger niet is verzilverd, wordt de subsidie (geheel of deels) ingetrokken en wordt het (rest)saldo van subsidievoucher op € 0,- gesteld. De bevoegdheid tot intrekking/wijziging van een vastgestelde subsidie ontleent het college in dezen aan artikel 4:49, eerste lid sub c, Awb jo. artikel 11, sub a van deze subsidieverordening.

Ad artikel 14: (Inwerkingtreding en looptijd)

Met dit artikel is bepaald vanaf welk moment subsidie op grond van deze verordening kan worden aangevraagd, wanneer de regeling eindigt. Subsidie kan worden aangevraagd vanaf 1 oktober 2017 tot en met uiterlijk 30 september 2018, dan wel tot het moment dat het subsidieplafond als bepaald in artikel 7 is bereikt indien dat moment eerder is dan 1 oktober 2018.

Ad artikel 15: (Citeertitel)

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

(Geconsolideerde versie)

Subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam

Artikel 1 Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. aanschaf: aanschaf zoals bedoeld in art. 5:1 van het Burgerlijk Wetboek. In het geval van lease is eigendomsoverdracht niet vereist en wordt hieraan voldaan als er sprake is van een rechtsgeldige leaseovereenkomst.
- b. ASA 2013: Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013;
- c. bedrijfsmatig gebruik: het gebruik van de elektrische auto ten behoeve van de primaire bedrijfsactiviteiten die de subsidieontvanger uitvoert;
- d. bestelauto: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen met de voertuigclassificatie N1, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad, met een technisch toegestane maximummassa tot 3.500 kg. Binnen de categorie N1 wordt onderscheid gemaakt in de volgende gewichtsklassen: I < 1350 kg, II: 1350-1760 kg; III > 1760 kg ;
- e. bus: voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen met de voertuigclassificatie M2 of M3, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad, die ingericht is voor het vervoer van personen tegen betaling in de gemeente;
- f. college: het college van burgemeester en wethouders;
- g. concern: een economische eenheid waarin rechtspersonen onder centrale leiding organisatorisch zijn verbonden en waarbij de eenheid is gericht op een duurzame deelneming aan het economisch verkeer;
- h. de-minimisverklaring: de verklaring van de aanvrager dat de aanvrager in de afgelopen drie belastingjaren minder dan € 200.000 aan subsidies of andere voordelen van overheden heeft ontvangen, zoals bepaald in de Verordening (EU) 1407/2013, L 352/1, betreffende de-minimissteun;
- i. elektrische auto: een equivalent van een personen- of bestelauto, taxi, vrachtwagen of bus met vier of meer wielen die minimaal volledig elektrisch wordt aangedreven door middel van een batterij of waterstof brandstofcel;
- j. GPS-systeem: Global Positioning System, systeem waarbij met een ontvanger via satellieten de positie op aarde kan worden bepaald
- k. groepsvrijstellingsverordening: verordening nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (PBEU L 187/1);
- l. grote onderneming: een onderneming met meer dan 250 werknemers, een jaaromzet van meer dan € 50 miljoen of een jaarlijks balanstotaal van meer dan € 43 miljoen, zoals bepaald in bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening;

- m. kleine onderneming: een onderneming met minder dan 50 werknemers, een jaaromzet van maximaal € 10 miljoen of een jaarlijks balanstotaal van minder dan € 10 miljoen, zoals bepaald in bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening;
- n. lease: zowel operationele als financiële lease waar een rechtsgeldige leaseovereenkomst ten grondslag ligt.
- o. middelgrote onderneming: een onderneming, niet zijnde een kleine onderneming, met minder dan 250 werknemers, een jaaromzet van minder dan € 50 miljoen of een jaarlijks balanstotaal van minder dan € 43 miljoen, zoals bepaald in bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening;
- p. onderneming: een natuurlijke persoon of rechtspersoon die een economische activiteit uitvoert ongeacht de wijze van financiering of de rechtsvorm. Met uitzondering van onderdelen van de gemeente Amsterdam vallen hier tevens bestuursorganen onder;
- q. personenauto: voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen met de voertuigclassificatie M1 zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad en ten hoogste acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;
- r. plug-in hybride vrachtwagen of bus: een equivalent van een vrachtauto of bus die minimaal 30 kilometer aan één stuk elektrisch kan rijden zonder daarbij gebruik te maken van een hulpmotor;
- s. taxi: voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen met de voertuigclassificatie M1 of M2, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad, die ingericht is voor het vervoer van personen tegen betaling in de gemeente, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, die blijkens het afgegeven kentekenbewijs een taxi is en waarvoor een taxivergunning is afgegeven;
- t. vrachtauto: voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen een gemotoriseerd van de voertuigcategorie N met de voertuigclassificatie N2 of N3, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad.

Artikel 2 Toepasselijkheid Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013

De ASA 2013 is van toepassing, tenzij daarvan in deze subsidieregeling uitdrukkelijk wordt afgeweken.

Artikel 3 Doel subsidieregeling

Het doel van deze subsidieregeling is de aanschaf van elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik te stimuleren en hiermee een bijdrage te leveren aan de in de Agenda Duurzaamheid gestelde doelen voor uitstootvrij verkeer in 2025.

Artikel 4 Subsidiabele activiteiten

1. Het college kan een eenmalige subsidie, zoals bedoeld in artikel 1, aanhef en onder c, van de ASA 2013 verlenen aan ondernemingen voor de aanschaf van een:
 - a. nieuwe elektrische personen-, bestel- of vrachtauto, taxi of bus die voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente wordt ingezet.
 - b. nieuwe plug-in hybride vrachtwagen of bus die zonder gebruik van de hulpmotor voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente wordt ingezet.
2. Het college kan subsidie verlenen voor een nieuwe elektrische bestelauto die geen voertuigclassificatie N1 heeft, maar voldoet aan alle van de onderstaande criteria:
 - a. de auto is volledig vergelijkbaar met een bestelauto;
 - b. de auto voldoet aan alle eisen voor het gebruik op de openbare weg;
 - c. de auto is uitsluitend bedoeld voor goederenvervoer en
 - d. de auto heeft een gesloten laadruimte van minimaal 2 m³ of een open laadruimte met een oppervlakte van minimaal 2 m².
3. De subsidiabele kosten bij de aanschaf van een nieuwe elektrische auto of plug-in hybride vrachtauto of bus zijn de extra investeringskosten die nodig zijn voor de aanschaf van het voertuig ten opzichte van de aanschaf van een vergelijkbaar conventioneel voertuig.

Artikel 5 Hoogte van de subsidie

1. Het college stelt een lijst vast met de maximale subsidiebedragen per voertuigcategorie. Het maximale subsidiebedrag wordt bepaald aan de hand van de categorie waartoe het voertuig behoort en de aanschafprijs van het voertuig. De lijst met subsidiebedragen is opgenomen in bijlage I behorende bij deze regeling.

2. De subsidie bedraagt maximaal € 500.000 per subsidieaanvrager gedurende de looptijd van de subsidieregeling. Als de subsidieaanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het hele concern.
3. Als de subsidieaanvrager geen de-minimisverklaring kan overleggen, wordt de subsidie beperkt tot het percentage van de kosten zoals bepaald in de Groepsvrijstellingsverordening zodat er geen sprake is van onrechtmatig verleende staatssteun.

Artikel 6 Subsidieplafond

1. Het subsidieplafond voor de activiteiten als bedoeld in artikel 4 van deze subsidieregeling bedraagt € 4.000.000 gedurende de looptijd van deze subsidieregeling.

Artikel 7 Verdeelsleutel subsidieplafond

1. Het College kan het subsidieplafond aanpassen en afzonderlijke subsidieplafonds vaststellen voor de volgende voertuigcategorieën:
 - a. personenauto's die niet zijn aan te merken als taxi's;
 - b. taxi's;
 - c. bestelauto's;
 - d. vrachtauto's/bussen.

De subsidieplafonds per voertuigcategorie zijn opgenomen in bijlage I behorende bij deze regeling.

2. Indien volledige aanvragen een gelijk tijdstip van ontvangst hebben en gezamenlijk het subsidieplafond overschrijden, krijgen bij de verdeling van het beschikbare bedrag die activiteiten voorrang die het meest overeenkomen met het doel van de regeling.

Artikel 8 De aanvrager

1. Subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door een onderneming die met een nieuwe elektrische auto of nieuwe plug-in hybride vrachtauto of bus veel zakelijke kilometers in de gemeente rijdt en de elektrische auto of plug-in hybride vrachtauto of bus gaat gebruiken voor de uitvoering van de primaire bedrijfsactiviteiten in de gemeente.
2. Er is sprake van veel zakelijke kilometers indien:
 - a. het voertuig op dagelijks basis voor gemiddeld twee afspraken per dag zakelijk in Amsterdam wordt ingezet of;
 - b. er meer dan 8.000 kilometers per jaar zakelijk in de gemeente Amsterdam worden gereden.
3. In het geval van een plug-in hybride vrachtauto of bus dienen de gereden kilometers binnen de gemeente aantoonbaar volledig elektrisch te zijn.

Artikel 9 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

Naast de gegevens die op grond van artikel 5 van de ASA 2013 dienen te worden ingediend worden bij een subsidieaanvraag in ieder geval de volgende stukken overgelegd:

1. een offerte of voorstel voor een leaseovereenkomst voor de nieuw aan te schaffen elektrische auto of plug-in vrachtauto of bus;
2. een organogram als de subsidieaanvraag wordt gedaan door een concern;
3. een de-minimisverklaring. Als de subsidieaanvrager geen getekende de-minimisverklaring kan overleggen, overlegt hij in plaats daarvan de gegevens die benodigd zijn om de extra investeringskosten te berekenen. Het aan te schaffen voertuig wordt vergeleken met een vergelijkbaar conventioneel voertuig;
4. als de subsidieaanvraag wordt gedaan ten behoeve van de aanschaf van een elektrische personenauto en de aanvragende onderneming niet valt in een van de bedrijfs categorieën uit bijlage II, worden eveneens objectieve bewijsstukken (zoals een rittenadministratie, klantenbestand, agenda-uitdraaien en/of klantverklaringen) overgelegd waaruit blijkt dat met de aan te schaffen personenauto voldaan wordt aan de in artikel 8, tweede lid gestelde eisen;
5. Als de subsidieaanvraag wordt gedaan door een onderneming die buiten de gemeente is gevestigd, worden eveneens objectieve bewijsstukken (zoals een rittenadministratie, klantenbestand, agenda-uitdraaien en/of klantverklaringen) overgelegd waaruit blijkt dat met de aan te schaffen auto voldaan wordt aan de in artikel 8, tweede lid gestelde eisen;
6. als de subsidieaanvraag wordt gedaan ten behoeve van de aanschaf van een plug-in hybride vrachtauto of bus, worden eveneens objectieve bewijsstukken overgelegd waaruit blijkt dat de

- aan te schaffen plug- in hybride vrachtauto of bus voorzien is van een GPS-systeem waarmee de elektrische gereden kilometers kunnen worden uitgelezen en gecontroleerd.
7. als de subsidieaanvraag wordt gedaan door een onderneming met bedrijfsactiviteiten waarvoor een vergunning is vereist, wordt deze vergunning overgelegd;
 8. een stuk dat inzicht geeft in de manier waarop het voertuig opgeladen gaat worden.

Artikel 10 Weigeringsgronden

In aanvulling op de weigeringsgronden genoemd in artikel 9 van de ASA 2013 weigert het college subsidie te verlenen als:

- a. niet voldaan wordt aan de criteria en voorwaarden van deze subsidieregeling;
- b. de elektrische auto niet is aan te merken als een personen-, bestel-, vrachtauto, een -taxi of -bus;
- c. de elektrische auto niet voldoet aan alle vereisten die aan een vergelijkbare auto met een diesel- of benzinemotor worden gesteld;
- d. de elektrische auto minder dan vier wielen heeft;
- e. een plug-in hybride vrachtwagen of -bus niet beschikt over een ingebouwd GPS systeem waarmee gecontroleerd kan worden wanneer en waar het voertuig elektrisch heeft gereden;
- f. een plug-in hybride vrachtwagen of -bus minder dan 30 kilometer aan een stuk elektrisch rijdt zonder gebruik te maken van een hulpmotor. De leverancier dient hierover een getekende verklaring te overleggen;
- g. een elektrische auto of plug-in hybride vrachtwagen of -bus niet als nieuw is aan te merken. Een nieuw voertuig voldoet aan alle van de volgende criteria:
 - i. voor het voertuig is niet eerder een kentekenbewijs afgegeven. Bij een voertuig zonder kenteken is voldaan aan dit criterium als op factuur met chassisnummer en bij verklaring van de importeur of distributeur van het voertuig blijkt dat het voertuig nieuw is en voor het eerst wordt ingezet;
 - ii. het voertuig is niet eerder geregistreerd geweest om gebruikt te worden op de openbare weg en is niet eerder op de openbare weg gebruikt;
- h. de subsidieaanvrager niet de eerste eigenaar is van het voertuig. De datum van eerste toelating moet overeenkomen met de datum van eerste tenaamstelling zoals opgenomen op het kentekenbewijs van de aanvrager of van een onderneming die als tussenpersoon het voertuig levert. De subsidieaanvrager is niet aan te merken als de eerste eigenaar als het voertuig al eerder binnen het concern waar de subsidieaanvrager toe behoort is aangeschaft. Bij een voertuig zonder kenteken blijkt uit een factuur en verklaring van de importeur of distributeur dat de subsidieaanvrager de eerste eigenaar is;
- i. de subsidiabele activiteit uitgevoerd is voordat de aanvraag om subsidie is ingediend;
- j. de elektrische auto niet wordt ingezet voor de uitvoering van de primaire bedrijfsactiviteiten;
- k. de subsidieaanvrager geen vergunning heeft voor uitvoering van haar primaire bedrijfsactiviteiten in Amsterdam in gevallen waarin een vergunning is vereist voor deze bedrijfsactiviteiten;
- l. de subsidieaanvrager heeft verzuimd om voor een oplaadmogelijkheid voor de elektrische auto te zorgen;
- m. Tegen de subsidieaanvrager een bevel uitstaat tot terugvordering van onrechtmatig verleende staatssteun;
- n. De subsidieaanvrager voor de subsidiabele activiteit reeds subsidie ontvangt van de gemeente Amsterdam.

Artikel 11 Aanvullende verplichtingen

Naast de verplichtingen op grond van artikel 10 en 11 van de ASA 2013, zijn aan de subsidie de volgende verplichtingen verbonden:

- a. de subsidieontvanger schaft de elektrische auto aan binnen een half jaar na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening;
- b. de subsidieontvanger heeft de elektrische auto minimaal twee jaar in eigendom na tenaamstelling;
- c. de subsidieontvanger zet de elektrische auto minimaal twee jaar binnen de gemeente in voor primaire bedrijfsactiviteiten;
- d. de subsidieontvanger houdt gedurende twee jaren na aanschaf van de elektrische auto steeds op 1 januari en 1 juli de actuele kilometerstand van de betreffende auto bij en overlegt deze gegevens aan het college.

Artikel 12 Verlenen van voorschotten

1. Het college kan een voorschot verlenen tot ten hoogste 80% van het subsidiebedrag. Het college betaalt alleen een voorschot uit voor zover de subsidieontvanger de subsidiabele kosten heeft aanbetaald.

2. Bij de aanvraag tot betaling van het voorschot overlegt de subsidieontvanger de getekende koopovereenkomst, een factuur van de aanbesteding en een bewijs van aanbesteding.

Artikel 13 Verantwoording subsidie

1. In aanvulling op artikel 14, tweede lid, van de ASA 2013 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling:
 - a. de facturen van het voertuig, betalingsbewijzen en een kopie van het kentekenbewijs. Als de elektrische auto een leaseauto is, overlegt de subsidieontvanger eveneens een getekende leaseovereenkomst met betalingsbewijs.
 - b. als het een voertuig zonder kenteken betreft, overlegt de subsidieontvanger een factuur en verklaring van de importeur of distributeur dat de subsidieaanvrager de eerste eigenaar is;
 - c. een bewijs dat is zorggedragen voor een oplaadmogelijkheid voor het voertuig;
 - d. als het een plug-in hybride vrachtwagen of bus is, overlegt de subsidieontvanger een uitdraai van de GPS over 2 maanden waaruit blijkt dat 90% van alle ritten in Amsterdam elektrisch zijn gereden;
2. De subsidieontvanger dient binnen 8 maanden na de verlening van de subsidiebeschikking een aanvraag tot subsidievaststelling in.

Artikel 14 Terugvorderen subsidie

Het college vordert subsidie voor de aanschaf van voertuigen terug indien niet is voldaan aan de voorwaarden als opgenomen in deze regeling.

Hoofdstuk 7 Slotbepalingen

Artikel 15 Hardheidsclausule

Het College kan in bijzondere gevallen van het bepaalde in deze subsidieregeling afwijken of bepalingen buiten toepassing laten, voor zover toepassing ervan leidt tot een onbillijkheid van overwegende aard.

Artikel 16 Looptijd

Deze subsidieregeling vervalt met ingang van 31 december 2018 dan wel eerder indien het subsidieplafond als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van deze regeling is bereikt.

Artikel 17 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam.

Toelichting

Artikelsgewijs

Artikel 1 Algemene bepalingen

De definities van de personen-, bestel- en vrachtauto's zijn ontleend aan Richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad. Deze regeling sluit aan bij de voertuigcategorieën die in de richtlijn van het Europees parlement en de raad zijn opgenomen. In de richtlijn 2007/46/EG zijn de eisen voor voertuigen van de voertuigclassificatie in een tabel opgenomen. Deze eisen worden van toepassing voor elektrische auto's gesteld. De regeling is bedoeld voor een aantal categorieën auto's:

1. Personenauto's;
2. Bestelauto's ;
3. Taxi's en;
4. Vrachtauto's en bussen.

Het onderscheid is van belang, omdat in deze subsidieregeling een maximale hoogte van de subsidiebedragen en een subsidieplafond per categorie auto is vastgesteld.

Voor een taxi is een aparte definitie opgenomen. Het gaat om een personenauto die is ingericht voor het vervoer tegen betaling van personen en ten behoeve waarvan een vergunning is afgegeven. Uit de definitie komt naar voren dat de taxi moet zijn ingericht voor het vervoer van personen tegen betaling. Daarnaast is opgenomen dat er ten behoeve van de taxi een vergunning is afgegeven en dat de taxi in de gemeente wordt ingezet.

Kern van de subsidieregeling is dat de subsidie alleen bedoeld is voor voertuigen zonder uitstoot aan de uitlaat die bedrijfsmatig worden ingezet Amsterdam. Dit betekent dat de voertuigen alleen mogen worden gebruikt ten behoeve van de primaire economische activiteiten die door de onderneming worden uitgevoerd. Het bedrijfsmatig gebruik is in een definitie opgenomen.

Het begrip concern is niet wettelijk bepaald. Vandaar dat er in deze subsidieregeling een definitie van is opgenomen. De centrale leiding is een kernbegrip bij een concern. In hoeverre hier sprake van is kan worden bepaald aan de hand van de volgende factoren:

- de centrale leiding heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van andere ondernemingen,
- de centrale leiding heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan,
- de centrale leiding heeft een directe of indirecte overheersende invloed.

In de definities is opgenomen dat de elektrische auto of plug in hybride vrachtauto of - bus een equivalent moet zijn van een 'conventioneel' voertuig. De reden hiervoor is dat de gemeente wil aantonen dat de voertuigen ingezet worden als een volwaardig alternatief. Uit het kentekenbewijs moet blijken dat dezelfde eisen worden gesteld aan het voertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd als aan een 'conventioneel' voertuig.

Voor de bepaling van de toegestane steunpercentage is van belang om een onderscheid te maken tussen kleine, middelgrote en grote ondernemingen. Dit onderscheid is gebaseerd op de gehanteerde definities uit Bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening.

De gemeente is in deze subsidieregeling ruimer geformuleerd dan de formele gemeentegrenzen. Als gemeente in de zin van deze subsidieregeling gelden de gemeentegrenzen en het geografische gebied binnen de A10.

Artikel 2 Algemene subsidieverordening Amsterdam

De Algemene subsidieverordening Amsterdam 2013 (ASA) is te vinden op: www.regelgeving.amsterdam.nl/ASA.

Artikel 3 Doel subsidieregeling Amsterdam

Eind 2014 is de Agenda Duurzaamheid door het college van B&W vastgesteld. De gemeenteraad heeft 11 maart 2015 unaniem ingestemd met de Agenda Duurzaamheid. In de Agenda Duurzaamheid is opgenomen dat Amsterdam inzet op uitstootvrij verkeer in 2025 voor zakelijke doelgroepen. Maatregelpakketten met stimulerende, faciliterende en regulerende maatregelen per doelgroep moeten dit bewerkstelligen. De nieuwe subsidieregeling is één onderdeel van het totale maatregelenpakket dat de gemeente inzet richting uitstootvrij verkeer. Naast deze regeling worden andere maatregelen (zoals privileges voor schone taxi's op taxistandplaatsen) geïntroduceerd die het uitstootvrij rijden aantrekkelijk maken. Bij elektrisch vervoer is de verwachting dat de komende jaren steeds meer voertuigen op de markt komen en dat de aanschafprijs zal dalen. Het nadeel nu is echter de beperkte actieradius van de auto's en de relatief hoge investeringslast. De inzet van de subsidieregeling is gericht om de aanschafprijs van elektrische auto's te verlagen waarbij de doelgroep bestaat uit ondernemers die dagelijks voor de uitvoering van hun primaire bedrijfsactiviteiten veel in Amsterdam rijden, zoals taxi's, zakelijke rijders en bestelvoertuigen.

Artikel 4 Subsidiabele activiteiten

Lid 1:

Het college verleent alleen subsidie ten behoeve van ondernemingen bij de uitvoering van bedrijfsmatige activiteiten in de gemeente. Deze subsidieregeling is niet bedoeld voor subsidieverlening ten behoeve van particuliere doeleinden of voor onderdelen van de gemeentelijk organisatie.

De subsidie is bedoeld voor de aanschaf van nieuwe elektrische personenauto's, -bestelauto's, -taxi's, -vrachtauto's en -bussen en plugin hybride vrachtauto's en - bussen. De subsidie is beperkt tot personen-, bestel- en vrachtauto's en bussen.

Het criterium van het bedrijfsmatig gebruik is opgenomen, omdat op deze manier kan worden gewaarborgd dat kilometers met uitstoot worden vervangen door 'uitstootvrije' kilometers. Het voertuig wordt alleen bedrijfsmatig ingezet als dat voor de onderneming uit kan en dus een ander voertuig vervangt.

Lid 2:

Door het toevoegen van dit lid kan het college ook subsidie verlenen voor elektrische auto's die het college als bestelauto aanmerkt, maar geen voertuigclassificatie N1 hebben. Het college kan de subsidie verlenen als de voertuigen volledig vergelijkbaar zijn met bestelauto's en voldoen aan alle eisen voor het gebruik op de openbare weg. De reden hiervoor is dat de subsidie bedoeld is voor elektrische voertuigen die een volwaardig alternatief bieden voor een conventioneel bestelvoertuig. Er zijn voertuigen op de markt die, ondanks dat ze niet aan categorie N1 voldoen, in de stad wél een volwaardig alternatief zijn voor een conventioneel bestelvoertuig. Deze voertuigen dragen dus bij aan het behalen van de doelstelling van de regeling om vervuilende voertuigen van de weg te krijgen en zijn daarom als voertuig die aan de gestelde criteria voldoet opgenomen.

Lid 3:

In deze subsidieregeling gaat het om de extra investeringskosten voor het aanschaffen van elektrische auto's ten opzichte van conventioneel auto's. De auto waarmee wordt vergeleken moet in technisch opzicht vergelijkbaar zijn.

De bepalingen zijn ontleend aan de staatssteunregels. Het gaat om kosten die uitstijgen boven de kosten van de aanschaf van een conventioneel voertuig. Voor zover de subsidie wordt verleend op grond van de groepsvrijstellingsverordening mogen exploitatiebaten en -lasten niet tot de subsidiabele kosten worden gerekend. Daarnaast zijn er voorwaarden opgenomen als de gebruiker niet zelf in de elektrische auto gaat investeren, bijvoorbeeld in geval van lease. De kosten die de leasemaatschappij dan maakt komen voor subsidie in aanmerking.

Uit de bepalingen van het artikel volgt dat de volgende kosten komen niet voor subsidie in aanmerking komen:

- kosten voor certificeringen;
- kosten voor keuringen;
- leges of kosten met betrekking tot het aanvragen van vergunningen of wijziging ervan;
- kosten voor het aanvragen van het kentekenbewijs, rijklaarmaken, onderhoud;
- te betalen BTW.

Artikel 5 Hoogte subsidie

Lid 1:

De hoogte van het bedrag hangt af van het type auto en het moment van aanschaf. De subsidiebedragen zijn opgenomen in een bijlage en worden door het College vastgesteld. Wanneer de subsidieaanvrager geen de-minimisverklaring kan overleggen dan is de hoogte van de subsidie mede afhankelijk van staatssteunregels.

Lid 2:

Per subsidieaanvrager geldt een maximum van € 500.000,- subsidie. Als de subsidieaanvrager tot een concern behoort dan geldt dit maximum voor het hele concern. Het is dus niet mogelijk subsidie door meerdere project B.V.'s aan te vragen om op die manier een hoger subsidiebedrag te krijgen. In artikel 10 is opgenomen dat de subsidie zal worden geweigerd als blijkt dat de aanvrager of het concern waar de aanvrager toe behoort al eerder op grond van deze subsidieregeling subsidie heeft gekregen en het maximum voor dit concern is bereikt.

Lid 3:

Als de subsidieaanvrager geen de-minimisverklaring kan overleggen dan wordt de subsidie beperkt tot een percentage van de subsidiabele kosten. De percentages zijn als bijlage bij de subsidieregeling opgenomen. De reden van deze beperking is opgenomen in de Europese regels over staatssteun.

Artikel 6 Subsidieplafond

In dit artikel is opgenomen dat er een subsidieplafond geldt van € 4 miljoen. Dit betekent dat er geen subsidie meer kan worden verstrekt als er meer dan € 4 miljoen aan subsidies is verstrekt of als de datum van 31 december 2018 is verstreken.

Artikel 7 Verdeelsleutel subsidieplafond

Lid 1:

Naast een subsidieplafond voor de regelgeving stelt het College een apart subsidieplafond voor elke voertuigcategorie vast. Op deze wijze kan het College sturen in de subsidie voor bepaalde categorieën en wordt voorkomen dat er alleen subsidie gaat naar bijvoorbeeld personenauto's.

Lid 2:

Het subsidieplafond wordt verdeeld volgens het principe 'wie het eerst komt; wie het eerst maalt'. Dat betekent dat een subsidieaanvragers die als eerste een aanvraag indient waar alle gegevens en bescheiden zijn aangeleverd als eerste voor subsidie in aanmerking komt.

Artikel 8 De aanvrager

Lid 1:

In het bijzonder is deze subsidieregeling bedoeld voor ondernemers die binnen de gemeente veel zakelijke kilometers rijden, voor de uitvoering van hun primaire bedrijfsactiviteiten, zoals bijvoorbeeld taxiritten en goederendistributie. De gemeente geeft in dit lid aan deze zakelijk elektrisch gereden kilometers binnen de gestelde kaders van deze subsidieregeling te kunnen subsidiëren. De subsidie is in de eerste plaats bedoeld voor ondernemingen die in de stad zijn gevestigd en in de gemeente de primaire bedrijfsactiviteiten uitvoeren. Hiermee wordt gewaarborgd dat de elektrische auto's ook in de stad gaan rijden. Dit brengt een belangrijk uitstralings-effect met zich mee. Het laat zien dat een elektrische auto een volwaardig alternatief is voor een conventionele auto. Ondernemers zijn immers bereid om zelf in elektrische auto's te investeren. Voor anderen kan dit een reden zijn om ook op een elektrisch auto over te gaan.

Op de vestigingseis voor Amsterdam kunnen uitzonderingen gelden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat sommige gebruikers tot een concern behoren waarbij het wagenpark in een concernonderdeel buiten Amsterdam is ondergebracht. Deze gebruikers kunnen van de subsidieregeling gebruik maken als concernonderdelen in Amsterdam actief zijn en het voertuig veel in Amsterdam wordt ingezet. Er kan dan worden getoetst aan de volgende criteria:

- de subsidieaanvragers is een rechtspersoon die behoort tot een concern;
- de subsidieaanvragers heeft statutair en feitelijk ten doel een wagenpark ten behoeve van het concern in eigendom te hebben en te exploiteren;
- het concern is een grote onderneming;
- tenminste één concernonderdeel, niet zijnde de subsidieaanvragers, is in de gemeente feitelijk gevestigd en voert in de gemeente primaire bedrijfsactiviteiten uit;
- het voertuig wordt daadwerkelijk ingezet bij het concernonderdeel dat feitelijk in de gemeente is gevestigd.

Een andere argumentatie kan gelden voor leasemaatschappijen of verhuur ondernemingen die niet in Amsterdam zitten, maar wel voor klanten in Amsterdam elektrische auto's leasen of verhuren. De leasemaatschappij of de verhuurder moet dan wel kunnen aantonen dat het voertuig wordt ingezet voor zakelijke klanten in Amsterdam. Verder is als eis opgenomen dat het voertuig voor minimaal twee jaar worden geleased of verhuurd en gebruikt voor primaire bedrijfsactiviteiten in Amsterdam. Alleen dan is aannemelijk dat de auto's ook daadwerkelijk in de stad gaan rijden. De subsidieaanvragers kan aantonen dat de geleasede of gehuurde auto's in Amsterdam worden ingezet door bijvoorbeeld overlegging van de contracten met de klanten. De volgende criteria kunnen dan leidend zijn:

- de subsidieaanvragers is een rechtspersoon;

- de subsidieaanvrager is een onderneming die de elektrische voertuigen in eigendom heeft of na de subsidieverlening gaat krijgen;
- de subsidieaanvrager heeft statutair en feitelijk ten doel auto's te leasen of verhuren aan andere ondernemingen;
- de subsidieaanvrager gaat de elektrische auto's voor minimaal 2 (zegge: twee) jaar leasen of verhuren aan ondernemingen die feitelijk in de gemeente zijn gevestigd en in de gemeente primaire bedrijfsactiviteiten uitvoeren.

Een laatste uitzondering op de vestigingseis is dat de subsidieaanvrager kan aantonen dat de elektrische auto zonder twijfel in de gemeente ingezet kan worden. Hiervoor zijn voorwaarden opgenomen zoals een vast standplaats in de gemeente en wordt gekeken naar het volgende:

- de subsidieaanvrager is een rechtspersoon en een onderneming;
- de elektrische auto's wordt zonder twijfel voor primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente gebruikt gaan worden;

Lid 2:

De subsidieaanvrager moet veel kilometers rijden in Amsterdam met het voertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd. Het gaat dan om een onderneming die voor de uitvoering van de primaire bedrijfsactiviteiten veel zakelijke kilometers (niet zijnde woon werkverkeer) in de gemeente gaat rijden met de elektrische auto. Er sprake van een veelrijder als de subsidie is bedoeld voor een taxi, bestel- of vrachtauto. Daarnaast wordt aangenomen dat er sprake is van een veelrijder als de primaire bedrijfsactiviteiten zijn opgenomen op een lijst die door het College is vastgesteld. Het gaat dan bijvoorbeeld om een beveiligingsbedrijf of een koeriersdienst. De lijst is tot stand gekomen aan de hand van de statistische indeling van het Centraal Bureau van de Statistiek volgens de SBI. Het belangrijkste criterium voor het samenstellen van de lijst is dat op voorhand zeer aannemelijk is dat er in deze categorieën veel met auto's gereden wordt. De voorwaarde is uiteraard wel dat het voertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd wel voor primaire bedrijfsactiviteiten wordt gebruikt. Als de bedrijfsactiviteit niet op de lijst voorkomt wil dat nog niet zeggen dat er geen subsidie mogelijk is. De subsidieaanvrager moet dan zelf aantonen dat de subsidieaanvrager het voertuig veel gaat gebruiken in de stad. Dit kan bijvoorbeeld door het overleggen van een rittenadministratie of een klantenbestand inclusief afspraken.

Lid 3:

De gemeente kan hiernaast ook subsidie verlenen voor elektrische vrachtauto's en elektrische bussen die gebruik maken van een range extender op fossiele brandstof om de actieradius te vergroten. Voor dergelijke voertuigen moet door de aanvrager kunnen worden aangetoond dat het voertuig uitstootvrij wordt ingezet in Amsterdam. Dit kan door een koppeling van de rittenregistratie van elektrische kilometers met het GPS systeem. Het voertuig moet in een dergelijk geval minimaal 30 ook kilometer volledig uitstootvrij kunnen rijden zonder gebruik te maken van de range extender op fossiele brandstof. In artikel 13 lid 5 is bepaald dat bij de subsidievestiging aangetoond moet worden dat 90% van alle ritten in Amsterdam elektrisch zijn gereden.

Artikel 9 Aanvraag

Bij de aanvraag van de subsidieverlening moeten in ieder geval de gegevens en bescheiden worden overgelegd die in dit artikel worden genoemd. In het digitale aanvraagformulier kan de gemeente nog nadere gegevens en bescheiden opnemen. Verder kan het zijn dat de gemeente meer informatie nodig heeft om de aanvraag goed te kunnen beoordelen en meer gegevens en bescheiden vraagt. Deze dient de subsidieaanvrager op verzoek te overleggen.

Mogelijk moet de subsidieaanvrager een 'de-minimisverklaring' overleggen. Een concept hiervan zal bij de aanvraag beschikbaar zijn.

Artikel 10 Weigeringsgronden

Naast de weigeringsgronden die genoemd zijn in de ASA, zijn in dit artikel aanvullende gronden opgenomen die als basis dienen voor een weigering van de subsidie. Dit betekent dat de subsidieaanvrager niet aan de gestelde voorwaarden en verplichtingen heeft voldaan en de subsidie wordt geweigerd. Als blijkt bijvoorbeeld dat de voertuigen voor particulier gebruik ingezet gaan worden, worden ingezet buiten Amsterdam of niet worden ingezet voor primaire bedrijfsactiviteiten.

In lid 2 t/m 6 worden eisen gesteld aan de auto. Het voertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd moet aan alle vereisten voldoen, die ook aan een conventionele auto worden gesteld. Er is daarom opgenomen dat de voertuigen aan vergelijkbare criteria moet voldoen dan andere auto's die met een benzine- of een dieselmotor rijden. Het moet bijvoorbeeld gaan om auto's die op grond van het kentekenbewijs ook op de openbare weg mogen rijden. Op deze manier dienen de voertuigen als een volwaardig voor een conventionele auto.

Leden 5 en 6 geven specifiek eisen voor plug-in hybride verachtwagen of –bus. In lid 5 is opgenomen dat deze moeten beschikken over een GPS-systeem zodat controle kan plaatsvinden of en waar de vrachtwagen of bus volledig elektrisch heeft gereden. In lid 6 wordt vereist dat de vrachtwagen of bus minimaal 30 kilometer aan één stuk elektrisch kan rijden zonder gebruik te maken van een hulpmotor.

Er is subsidie mogelijk voor de aanschaf van nieuwe voertuigen. Subsidie voor tweedehands auto's is dus niet mogelijk. In lid 7 wordt een aantal criteria geformuleerd op grond waarvan kan worden aangetoond dat het daadwerkelijk om een nieuw voertuig gaat. Als een voertuig in concernverband wordt doorverkocht dan is dat niet aan te merken als een nieuw. Bepalend is of voor de auto niet eerder een kentekenbewijs is afgegeven en niet eerder op de openbare weg is gebruikt. Daarnaast moet conform lid 8 de subsidieaanvrager de eerste eigenaar van het voertuig zijn.

In lid 10 en 11 is vastgelegd dat de gemeente kan subsidie weigeren als de aanvrager het voertuig niet inzet voor de primaire bedrijfsactiviteiten of geen vergunning heeft voor het uitvoeren van de primaire bedrijfsactiviteiten in de gemeente Amsterdam waarvoor het elektrische voertuig moet worden ingezet. De subsidieaanvrager gebruikt de subsidie dan niet waarvoor deze uitdrukkelijk is bedoeld.

In lid 9 staat dat subsidie moet zijn aangevraagd voordat het voertuig is aangeschaft. Achteraf aangevraagde subsidie wordt geweigerd.

Lid 12 ziet erop toe dat de aanvrager van subsidie dient zorg te dragen voor een oplaadfaciliteit voor de elektrische auto. Dit kan zijn op eigen terrein, via een publiek laadpunt of op terrein van derden. Een publiek laadpunt kan alleen worden aangevraagd indien de berijder van het voertuig niet beschikt over een eigen (parkeer)terrein. Deze eis garandeert optimale inzet van de elektrische auto. Indien een voertuig niet kan rijden omdat er geen laadmogelijkheden zijn kan Amsterdam subsidie weigeren/ terugvorderen.

De weigeringsgrond in lid 13 vloeit voort uit de staatssteunregels.

Lid 14 ziet erop toe dat er geen sprake kan zijn van stapeling van subsidies.

Artikel 11 Aanvullende verplichtingen van de subsidieaanvrager

In dit artikel is een aantal verplichtingen opgenomen. Als niet aan deze verplichtingen wordt voldaan kan dat een reden zijn de subsidie te verlagen of in te trekken. De subsidieaanvrager moet binnen een half jaar de elektrische auto aanschaffen. Wanneer de subsidieontvanger verwacht dat hij het voertuig niet binnen de termijn die in de subsidiebeschikking is opgenomen gaat aanschaffen, is de subsidieontvanger verplicht dit aan de gemeente te melden. De subsidieontvanger zet de elektrische auto in voor de uitvoering van de primaire bedrijfsmatige activiteiten en niet voor particulier gebruik. Met de subsidieregeling wil de gemeente zich met name op ondernemers/zakelijk gebruik richten.

De auto moet minimaal twee jaar in eigendom blijven en door de subsidieaanvrager worden gebruikt in Amsterdam. Als blijkt dat een voertuig niet in Amsterdam wordt ingezet binnen twee jaar na tenaamstelling dan kan Amsterdam overgaan tot terugvordering van de subsidie. Om de effectiviteit van de regeling te kunnen meten is als verplichting opgenomen dat de subsidieaanvrager twee keer per jaar de actuele kilometerstand aan de gemeente moet doorgeven.

De aanvrager van de subsidie is verplicht de gemeente te informeren over het gebruik van het voertuig. Deze informatie wordt onder andere gebruikt om de effectiviteit van de maatregel te monitoren. Het niet leveren van deze informatie kan leiden tot terugvordering van de subsidie.

Artikel 12 Verlenen van voorschotten

Het College kan op aanvraag van de subsidieontvanger een voorschot verlenen tot maximaal 80 % procent van de verleende subsidie. Er wordt alleen een voorschot betaald als er daadwerkelijk is aanbetaald aan de leverancier of producent van het elektrische voertuig. Een uitgekeerd voorschot zal niet hoger zijn dan het aanbetaalde bedrag. In lid 2 zijn de stukken opgenomen die bij de aanvraag van een voorschot moeten worden overlegd.

Artikel 13 Verantwoording subsidie

Bij de aanvraag tot subsidievaststelling moeten documenten worden overgelegd waaruit blijkt dat de kosten voor het aanschaffen van de elektrische auto's zijn gemaakt. De gemeente wil hiermee voorkomen dat subsidie wordt verstrekt aan activiteiten waarvoor geen toestemming van het bevoegde gezag is gegeven. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie overlegt de subsidieontvanger in ieder geval de facturen van de gemaakte kosten, bewijs van betaling en een kentekenbewijs.

Plug in vrachtauto's en bussen hebben de mogelijkheid range extender te gebruiken. Op dit moment rijdt het voertuig niet uitstootvrij. Doormiddel van een GPS uitdraai van de elektrische kilometers maakt de gebruiker van het voertuig inzichtelijk of de gereden kilometers in Amsterdam elektrisch zijn. Uit deze uitdraai over twee maanden moet blijken dat minimaal 90% van de kilometers in Amsterdam elektrisch zijn gereden.

Na het verlenen van de subsidiebeschikking heeft de aanvrager zes maanden de tijd om de auto aan te schaffen en op diens naam te stellen. Na de uiterlijke tenaamstelling heeft de aanvrager nog twee maanden om de aanvraag tot subsidievaststelling in orde te maken. Het opnemen van een maximale termijn van 8 maanden voor de subsidieverantwoording geeft de gemeente de mogelijkheid aanvragers een herinnering voor de verantwoording te sturen. Er wordt zo voorkomen dat subsidie niet kan worden vastgesteld omdat de aanvraag tot vaststelling te laat is ingediend, terwijl het elektrische voertuig wel binnen zes maanden is aangeschaft door de aanvrager.

Artikel 14 Terugvorderen subsidie

De gemeente Amsterdam kan overgaan over tot terugvordering van de subsidie als niet wordt voldaan aan de voorwaarden voor subsidie.

Artikel 15 Hardheidsclausule

In enkele gevallen leiden de hier opgenomen bepalingen voor de subsidieontvanger onbedoeld en onvoorzien tot buitengewoon onbillijke situaties. Het college kan in bijzondere gevallen afwijken van het in deze subsidieregeling bepaalde.

Artikel 16 Looptijd

In dit artikel is bepaald dat deze subsidieregeling eindigt op 31 december 2018 dan wel eerder als het in artikel 6 genoemde subsidieplafond is bereikt.

Artikel 17 Citeertitel

In dit artikel is de titel opgenomen die gehanteerd moet worden bij de benoeming van deze subsidieregeling.

Staatssteun

Op grond van deze regeling kan subsidie worden verstrekt aan ondernemingen. Conform artikel 107 lid 1 VWEU is er sprake van staatssteun als een overheid een selectief voordeel geeft aan ondernemingen waardoor de tussenstaatse handel of de mededinging in de EU in wordt of kan worden vervalst. De subsidie voldoet aan deze criteria en is daarmee aan te merken als zijnde staatssteun. Staatssteun is o.a. geoorloofd als succesvol beroep kan worden gedaan op één van de door de EU vastgestelde vrijstellingsverordeningen. In het geval van subsidiëring van de aanschaf van nieuwe elektrische auto's kan hier onder voorwaarden beroep op worden gedaan. Onderstaand gaan wij in op een beroep op de deminimis-verordening en een beroep op de Algemene Groepsvrijstellingsverordening (hierna: AGVV).

De-minimissteun (EU 1407/2013 PBEU L 351/1)

Onder de de-minimussteunverordening is het toegestaan staatssteun te verlenen aan ondernemingen die in de afgelopen drie belastingjaren in totaal minder dan € 200.000 aan steun hebben ontvangen. Indien het een onderneming betreft die onderdeel uitmaakt van een concern, geldt dit maximumbedrag voor de gehele concern. Voor ondernemingen die in het wegvervoer actief zijn geldt een grens van € 100.000.

Indien de subsidieaanvrager door middel van het overleggen van een de-minimisverklaring aan kan tonen dat deze in de afgelopen drie belastingjaren deze maxima niet heeft bereikt, is de verleende subsidie aan te merken als zijnde rechtmatige staatssteun.

Beroep op de AGVV (EU 651/2014 PBEU L187/1)

Indien een subsidieaanvrager geen de-minisverklaring kan overleggen kan beroep worden gedaan op de AGVV. In deel 7 van de AGVV is steun voor milieubescherming onder voorwaarden toegestaan. Artikel 36 betreft investeringssteun die ondernemingen in staat stelt verder te gaan dan Unienormen inzake milieubescherming. Aangezien elektrisch rijden niet volgens de Unienormen verplicht is, wordt met de verlening van de subsidie de subsidieaanvrager gestimuleerd om een aanschaf te doen die verder gaat dan de huidige verplichtingen. In lid 4 wordt nogmaals benadrukt dat indien het aanschaf van nieuwe vervoermiddelen voor vervoer over de weg betreft vereist is dat ten tijde van de aanschaf van het vervoermiddel de Unienormen (nog) niet van toepassing zijn.

Op grond hiervan is subsidie mogelijk voor de aanschaf van nieuwe vervoermiddelen die verder gaan dan de Europese milieunormen die voor vervoermiddelen gelden en voor het vervangen van het wagenpark. Het is dan mogelijk subsidie te verlenen voor de extra kosten die, ten opzichte van vergelijkbare benzine- of dieselauto's nodig zijn om elektrische auto's aan te schaffen. Conform hoofdstuk 1 van de AGVV moet de subsidie een stimulerend effect hebben en mag de subsidie niet worden verleend als de elektrische auto's al zijn aangeschaft voordat een subsidieaanvraag is ingediend.

Artikel 36 lid 5 bepaalt dat de in aanmerking komende kosten, de bijkomende investeringskosten zijn die nodig zijn om verder te gaan dan de toepasselijke Unienormen. Indien er geen Unienormen toepasselijk zijn, de investeringskosten die nodig zijn om het niveau van milieubescherming te verhogen. Artikel 36 lid 5 sub b stelt dat de in aanmerking komende kosten, de additionele investeringskosten zijn die niet gemaakt zouden zijn bij aanschaf van een vergelijkbaar, conventioneel voertuig. In tegenstelling tot de voorgaande AGVV hoeft bij de bepaling van deze investeringskosten geen rekening te worden gehouden met een afschrijvingstermijn. Dit betekent dat de berekening van de investeringskosten relatief eenvoudig gemaakt kan worden.

De steunintensiteit bedraagt ten hoogste 40% van de in aanmerking komende kosten. Indien het een kleine onderneming betreft wordt dit percentage verhoogd met 20%, hiermee is de totale percentage 60%. Indien het een middelgrote onderneming betreft wordt dit percentage verhoogd met 10%, hiermee is de totale percentage 50%.

Door toepassing van de AGVV is enkel een kennisneming aan de EU voldoende en hoeft de meldingsprocedure niet te worden doorlopen.

Bijlage I bij de subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam

Subsidieplafonds per voertuigcategorie

In artikel 7 lid 1 is opgenomen dat het College voor een aantal voertuigcategorieën subsidieplafonds vaststelt. Hieronder zijn de subsidieplafonds weergegeven voor aanvragen die op grond van artikel 4 door de gemeente voor 31 december 2018 in behandeling zijn genomen:

- a. Het subsidieplafond voor personenauto's die niet zijn aan te merken als taxi's bedraagt € 600.000.
- b. Het subsidieplafond voor taxi's bedraagt € 1.100.000.
- c. Het subsidieplafond voor bestelauto's bedraagt € 1.100.000
- d. Het subsidieplafond voor vrachtauto's en bussen bedraagt € 1.200.000.

Maximale subsidiebedragen per voertuig

In artikel 5 lid 1 is opgenomen dat het maximale subsidiebedrag afhankelijk is van het type voertuig. De subsidiebedragen voor elektrische voertuigen die voor 31 december 2018 zijn aangeschaft bedragen:

Personenauto's

-€ 5.000 voor een elektrische personenauto niet zijnde een taxi met de voertuigclassificatie M1 zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG.

Taxi's

- € 5.000 voor een elektrische taxi met de voertuigclassificatie M1, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG, en ten hoogste 6 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend;

- 20% van de aanschafprijs met een maximum van € 40.000 voor een elektrische taxi, met de voertuigclassificatie M1, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG, en meer dan 6 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend.

Bestelauto's

- € 5.000 voor een elektrisch bestelvoertuig met de voertuigclassificatie N1, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG; en een ledig gewicht van ten hoogste 1760 kg;
- 20% van de aanschafprijs met een maximum van € 40.000 voor een elektrisch bestelvoertuig of met een gewicht boven 1760 kg en voertuigclassificatie N1, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG.

Vrachtauto's / bussen

-20% van de aanschafprijs met een maximum van € 40.000 voor een elektrische of plug in hybride vrachtwagen of bus met voertuigclassificatie M2, M3, N2 of N3, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG.

Bijlage II bij de subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam: Lijst Bedrijfscategorieën met veelrijdende personenauto's

d.d. 01 januari 2015

Een van de voorwaarden om de subsidie te kunnen ontvangen is dat u met de elektrische auto veel zakelijke kilometers in Amsterdam rijdt. Voor taxi's, bestel- en vrachtauto's van in Amsterdam gevestigde bedrijven is het zeer aannemelijk dat het voertuig veelvuldig gaat worden gebruikt in Amsterdam; aanvragen voor deze voertuigen hebben geen verdere bewijslast nodig voor het aantal gereden kilometers in de stad. Voor personenauto's is het minder aannemelijk dat ze veel zakelijke kilometers rijden in Amsterdam. Voor bedrijven die subsidie aanvragen voor een personenauto geldt een aanvullende eis om aan te tonen dat ze veel zakelijk kilometers rijden in Amsterdam.

Aanvullende eis veelrijder personenauto:

De gemeente heeft een lijst met bedrijfscategorieën opgesteld waarvoor aannemelijk is dat personen-voertuigen, die voor primaire bedrijfsactiviteiten worden ingezet, veel zakelijke kilometers in de stad rijden. Als uw bedrijf gevestigd is in Amsterdam en in één van deze bedrijfscategorieën valt en u de personenauto voor de genoemde primaire bedrijfsactiviteiten gaat inzetten, dan wordt aangenomen dat u voldoet aan de eisen van de regeling wat betreft zakelijke kilometers in Amsterdam. Uiteraard moet u ook voldoen aan alle overige voorwaarden van de subsidieregeling om in aanmerking te komen voor subsidie.

Als uw bedrijf niet op de lijst bedrijfscategorieën voorkomt moet u aantonen dat er met de elektrische personenauto veel zakelijke kilometers in Amsterdam worden gereden. Onder veel zakelijke kilometers verstaat de gemeente minimaal 8.000 zakelijke kilometers per jaar binnen de gemeentegrenzen van Amsterdam.

Lijst bedrijfscategorieën veelrijdende personenauto's gebaseerd op de SBI codering 2014:

CODE ACTIVITEIT

35 Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht

36 Winning en distributie van water

38 Afvalinzameling en -behandeling

43 Gespecialiseerde werkzaamheden in de bouw

49 Vervoer over land

53 Post en koeriers

80 Beveiliging en opsporing

81 Facility management, reiniging en opsporing

De lijst is tot stand gekomen aan de hand van de statische indeling van het Centraal bureau van de Statistiek volgens de SBI en vastgesteld door het Amsterdamse college van B&W.