

Tekstplaatsing Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent elektrificeren van oldtimers Subsidieregeling elektrificeren van oldtimers

Deze bekendmaking is slechts een tekstplaatsing. De oorspronkelijke bekendmaking is op 10 juli 2018, met kenmerk Gemeentebblad 2018-147068, geplaatst

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 26 juni 2018 hebben besloten:

Vast te stellen de 'Subsidieregeling elektrificeren van oldtimers' (afhandeling motie 720 van raadslid Bosman (D66), Alberts (SP) en Boldewijn (PvdA)), waarvan de belangrijkste uitgangspunten zijn:

- A. Doelgroep subsidieregeling:
 - Diesel-aangedreven oldtimer autobussen, bestelauto's, taxi's en oldtimer brom- en snorfietsen;
 - Maximum twee voertuigen;
 - Aanvrager woonachtig of gevestigde onderneming in Amsterdam;
 - Oldtimervoertuig; brom- en snorfietsen 30 jaar of ouder, autovoertuigen 40 jaar of ouder.
- B. Subsidiebedragen:
 - brom- en snorfietsen € 400,-;
 - bestelauto's en taxi's € 5.001,-;
 - autobussen € 15.000,-
- C. Subsidieplafond: € 100.000,-;
- D. Voorwaarden:
 - Peildatum 22 juni 2016;
 - Brom- en snorfietsen: direct vaststellen en uitkeren;
 - Overige voertuigen: eerst vaststellen en uitkeren na activiteit (na ombouw naar elektrische aandrijving).

De vastgestelde 'Subsidieregeling elektrificeren van oldtimers' luidt als volgt:

Subsidieregeling elektrificeren van oldtimers

Artikel 1 – Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. *autobus of touringcar*: een voor het vervoer van personen ontworpen, gebouwd en ingericht motorvoertuig met ten minste vier wielen van categorie M2 of M3, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 (tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd);
- b. *ASA 2013*: de 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013';
- c. *bestelauto*: een voor het vervoer van goederen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen van categorie N1, zoals bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 (tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd), met een technisch toegestane maximummassa tot 3.500 kg;
- d. *brom- of snorfiets*: een tweewielig of driewielig voertuig van respectievelijk categorie L1e of L2e, zoals bedoeld in Richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 (betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen) en Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 (betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers), met een door de constructie bepaalde maximum snelheid van ten hoogste 45 km/uur en 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 maximum-

- vermogen 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;
- e. *college* : het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- f. *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;
- g. *de-minimisverklaring* : de verklaring waarin de aanvrager aangeeft of hij in het lopende en de twee direct voorafgaande belastingjaren reeds de-minimissteun heeft ontvangen, en zo ja, tot welk bedrag. Dit zoals bepaald in de De-minimisverordening;
- h. *De-minimisverordening* : Verordening (EU) nr. 1407/2013 van de Commissie van 18 december 2013 betreffende de toepassing van artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op de-minimissteun (PB L 352 van 24.12.2013), met inbegrip van eventueel in de toekomst vast te stellen wijzigingen daarvan;
- i. *elektrificeren* : het ombouwen van een bestaand voertuig met conventionele verbrandingsmotor tot een volledig elektrisch aangedreven voertuig;
- j. *elektrisch aangedreven* : volledig elektrisch aangedreven, door middel van een batterij of waterstof brandstofcel, maar in ieder geval zonder enige vorm van fossiele brandstofaandrijving;
- k. *oldtimer* : een voertuig met op peildatum 22 juni 2016 een leeftijd van:
- ten minste 30 jaar in geval van een brom- of snorfiets (datum eerste toelating vóór 23 juni 1986); of
 - ten minste 40 jaar in geval van een taxi, bestelauto, autobus of touringcar (datum eerste toelating vóór 23 juni 1976);
- l. *onderneming* : iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon die een economische activiteit uitvoert, ongeacht de rechtsvorm of de wijze van financiering. Met uitzondering van onderdelen van de gemeente Amsterdam vallen hier tevens bestuursorganen onder;
- m. *RDW* : de Rijksdienst voor het Wegverkeer;
- n. *taxi* : een voor het vervoer van personen ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen van categorie M1 of M2, zoals bedoeld in de richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 (tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd), die is ingericht voor het vervoer van personen tegen betaling, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, en die blijkens het afgegeven kentekenbewijs en de inschrijving in het kentekenregister van de RDW een taxi is.

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 Amsterdamse eigenaren van een oldtimer voertuig met geregistreerd kenteken, dat met de geldende milieuzone voor brom- en snorfietsen, bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars thans geweerd wordt uit Amsterdam, te stimuleren hun voertuig zero-emissie te (laten) maken.

Op deze wijze wordt bijgedragen aan het zichtbaar houden van mobiel erfgoed, zonder afbreuk te doen aan de ingezette verwezenlijking van in de Agenda Duurzaamheid gestelde doelen voor uitstootvrij verkeer in 2025.

Artikel 4 – Subsidiabele activiteiten

1. Het college kan een eenmalige subsidie, als bedoeld in artikel 1 sub d van de ASA 2013, verstrekken voor:
 - a. het (laten) elektrificeren van een oldtimer brom- of snorfiets;
 - b. het (laten) elektrificeren van een diesel-aangedreven oldtimer taxi;
 - c. het (laten) elektrificeren van een diesel-aangedreven oldtimer bestelauto;
 - d. het (laten) elektrificeren van een diesel-aangedreven oldtimer autobus of touringcar; mits het betreffende oldtimer voertuig ten tijde van de subsidieaanvraag geschikt en toegelaten is voor gebruik op de openbare weg;

2. Gedurende de looptijd kan op grond van deze subsidieregeling per aanvrager maximaal subsidie worden verkregen voor het elektrificeren van twee oldtimer voertuigen. Als de aanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het gehele concern.

Artikel 5 – Subsidiabele kosten

Subsidiabele kosten zijn werkelijk gemaakte kosten van:

- a. het (laten) elektrificeren van het betreffende oldtimer voertuig, welke zowel de noodzakelijke materiaalkosten als de kosten van in dit kader door derden bedrijfsmatig uitgevoerde werkzaamheden omvatten;
- b. de verplichte kentekenkeuring door de RDW na het elektrificeren van het voertuig, en van de registratie hiervan in het RDW-kentekenregister.

Artikel 6 – Hoogte van de subsidie

Voor een activiteit als omschreven in artikel 4, eerste lid van deze subsidieregeling bedraagt de subsidie:

- a. € 400,- per voertuig, in geval van een brom- of snorfiets;
- b. € 5.001,- per voertuig, in geval van een taxi;
- c. € 5.001,- per voertuig, in geval van een bestelauto; en
- d. € 15.000,- per voertuig, in geval van een autobus of touringcar.

Artikel 7 – Subsidieplafond

Het subsidieplafond voor deze regeling bedraagt € 100.000,-.

Artikel 8 – De aanvrager

- a. Subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door een inwoner van de gemeente Amsterdam of een binnen de gemeente Amsterdam gevestigde onderneming die geregistreerd eigenaar is van het oldtimer voertuig met betrekking waartoe subsidie wordt aangevraagd, mits deze ook op peildatum 22 juni 2016 al eigenaar van dat voertuig was.
- b. Indien de aanvrager een onderneming betreft wordt op grond van deze subsidieregeling enkel subsidie verstrekt als door de aanvrager een de-minimisverklaring wordt overgelegd waaruit blijkt dat de gevraagde subsidie de de-minimisdrempel, als bedoeld en bepaald in de De-minimisverordening, niet te boven gaat.

Artikel 9 – Indienen aanvraag

Een aanvraag voor subsidie op grond van deze regeling moet worden ingediend vóórdat wordt gestart met de uitvoering van de subsidiabele activiteiten.

Artikel 10 – Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

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

- a. een volledig ingevuld aanvraagformulier 'Subsidie elektrificeren van oldtimers';
- b. een kopie van het kentekenbewijs (voor- en achterzijde) van het betreffende oldtimer voertuig vóór het elektrificeren van het voertuigen;
- c. in geval het te elektrificeren voertuig een brom- of snorfiets betreft, waarvan uit het kentekenbewijs niet kan worden opgemaakt dat dit een oldtimer is: aanvullend bewijs ten aanzien van de leeftijd van het voertuig;
- d. in geval het te elektrificeren voertuig een brom- of snorfiets betreft: offerte(s) met betrekking tot het (laten) elektrificeren van het voertuig;
- e. in geval aanvrager een onderneming betreft: diens inschrijvingsnummer van de Kamer van Koophandel;
- f. in geval aanvrager een onderneming betreft: een volledig ingevulde en rechtsgeldig ondertekende de-minimisverklaring.

Artikel 11 – Weigeringsgronden

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

- a. de aanvrager niet voldoet aan de voorwaarden en criteria, of nalaat de gegevens aan te leveren die met artikel 4, 8, 9 en 10 van deze subsidieregeling zijn gesteld om voor subsidie in aanmerking te komen of nodig zijn om de aanvraag te beoordelen;
- b. de subsidiabele activiteiten reeds zijn gestart of uitgevoerd voordat de subsidieaanvraag is ingediend;

- c. het oldtimer voertuig met betrekking waartoe subsidie wordt aangevraagd niet zowel reeds vóór als na het elektrificeren ervan was/is voorzien van een geregistreerd kenteken, en derhalve door de RDW was/is goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg;
- d. indien de aanvrager een onderneming betreft: door de aanvrager geen de-minimisverklaring is overgelegd, dan wel als uit de overgelegde de-minimisverklaring blijkt dat de geldende de-minimisdrempel reeds is overschreden of met de gevraagde subsidie zal worden overschreden.

Artikel 12 – Aanvullende verplichtingen

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

- a. de ontvanger van subsidie voor het elektrificeren van een oldtimer brom- of snorfiets dient de subsidiabele activiteiten geheel af te ronden binnen zes maanden na dagtekening van de beschikking tot subsidieverstrekking;
- b. de ontvanger van subsidie voor het elektrificeren van een oldtimer taxi, bestelauto, autobus of touringcar dient de subsidiabele activiteiten geheel af te ronden binnen twaalf maanden na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening.

Artikel 13 – Verantwoording van de subsidie

1. Bij een aanvraag tot subsidievaststelling worden, in aanvulling op het bepaalde in artikel 14 van de ASA 2013, ter verantwoording van de subsidie de volgende gegevens en stukken overgelegd:
 - a. een volledig ingevuld verantwoordingsformulier 'Vaststelling subsidie elektrificeren van oldtimers';
 - b. kopie van het kentekenbewijs (voor- en achterzijde) van het betreffende oldtimer voertuig na de kentekenkeuring door de RDW na het elektrificeren van het voertuigen, waaruit blijkt dat de aandrijving van het voertuig thans volledig elektrisch is en dat het voertuig is goedgekeurd en toegelaten voor gebruik op de openbare weg;
 - c. gespecificeerde facturen en betaalbewijzen met betrekking tot het elektrificeren van het betreffende oldtimer voertuig, en van de kentekenkeuring door de RDW en de registratie daarvan in het RDW-kentekenregister.

Artikel 14 – Inwerkingtreding en looptijd regeling

1. Deze subsidieregeling treedt in werking op de dag na publicatie in het Gemeenteblad.
2. Deze subsidieregeling vervalt op 31 december 2018, dan wel eerder indien het subsidieplafond als bepaald in artikel 7 van deze subsidieregeling is bereikt.

Artikel 15 – Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: 'Subsidieregeling elektrificeren van oldtimers'.

*Burgemeester en wethouders voornoemd,
J.J. van Aartsen, waarnemend burgemeester
A.H.P. Van Gils, gemeentesecretaris*

Toelichting

Artikelsgewijs

Artikel 1: (Begripsomschrijvingen)

Met dit artikel zijn enkele kernbegrippen uit de subsidieregeling gedefinieerd. Meest spreken de gegeven definities voor zich.

Kernbegrippen van de regeling zijn vooraleerst die te subsidiëren voertuigen definiëren, te weten: 'autobus of touringcar', 'bestelauto', 'brom- of snorfiets' en 'taxi'. Deze definities zijn ontleend aan Richtlijn 2007/46/EG, en aan Richtlijn 2002/24/EG en Verordening (EU) Nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad.

Voorts vormt 'oldtimer' een kernbegrip van de regeling. Een brom- of snorfiets geldt als oldtimer wanneer deze 30 jaar of ouder is. Deze algemeen aanvaarde definities is dan ook in deze subsidieregeling vastgelegd.

Voor auto's (waaronder dus bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars) is de definitie van een oldtimer minder eenduidig. Oldtimer(belangen)verenigingen hanteren in de regel een minimale leeftijd van het voertuig van 25 jaar, de Belastingdienst echter hanteert sinds 1 januari 2014 een minimale leeftijd van 40 jaar. Voor de toepassing van deze subsidieregeling is aansluiting gekozen bij de door de Belastingdienst gehanteerde definitie.

Van de begrippen 'elektrificeren' en 'elektrisch aangedreven' zijn definities opgenomen voor een heldere afbakening van de subsidiabele activiteiten. Duidelijk moet zijn dat het voertuig met betrekking waartoe subsidie wordt aangevraagd na de ombouw volledig uitstootvrij (zero-emissie) moet zijn.

De definitie van 'onderneming' ontleend aan de Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.01.2014). 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 hiervan sprake 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; en
- de centrale leiding heeft een directe of indirecte overheersende invloed.

Artikel 2 (Toepasselijkheid 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013'):

De 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013' kan worden geraadpleegd via: <https://www.amsterdam.nl/subsidies/>.

Artikel 3 (Doel subsidieregeling):

Eind 2014 is de Agenda Duurzaamheid door het college van B&W vastgesteld. Op 11 maart 2015 heeft de gemeenteraad hiermee unaniem ingestemd. 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 inmiddels ingevoerde milieuzone voor brom- en snorfietsen, bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars is een dergelijke maatregel, voortvloeiend uit het op 22 juni 2016 door de gemeenteraad vastgestelde maatregelpakket "Schone Lucht voor Amsterdam: op weg naar een uitstootvrij 2025".

Gelijk met de vaststelling van voornoemd maatregelpakket heeft de raad ook een motie (nr. 720.16) aangenomen, welke inhoudt dat de raad wil dat Amsterdamse bezitters van een oldtimer met verbrandingsmotor de mogelijkheid krijgen om hun verbrandingsmotor te laten vervangen door een uitstootvrije aandrijving om zo uitstootvrij door de stad te kunnen rijden. Dit omdat, zo wordt in de motie gesteld, oldtimerbezitters vaak sterk aan hun voertuig zouden hechten en deze daarom mogelijk niet zouden willen vervangen door een ander (elektrisch aangedreven) voertuig dat wel binnen de milieuzone is toegestaan. Aanvankelijk werd in dezen gedacht aan leningsregeling, thans is echter gekozen voor een subsidie. Deze regeling moet dan ook worden beschouwd als uitwerking van raadsmotie nr. 720.16.

Artikel 4: (Subsidiabele activiteiten)

Lid 1 – De subsidiabele activiteit in dezen is het (laten) elektrificeren van een oldtimer voertuig dat op grond van de geldende milieuzone voor brom- en snorfietsen, bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars uit Amsterdam geweerd wordt. Dit betreffen dus alle 'Amsterdamse' oldtimer brom- en snorfietsen, en de diesel-aangedreven oldtimer bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars.

Uit het kentekenregister van de RDW volgt dat de aantallen van deze voertuigen die in Amsterdam geregistreerd staan beperkt zijn, te weten:

- brom-/snorfietsen -> 1.120 stuks;
- bestelauto's -> 52 stuks;

- taxi's -> 0 stuks;
- autobussen/touringcars -> 6 stuks.

Als aanvullende voorwaarde is gesteld dat het te elektrificeren oldtimer voertuig ten tijde van de subsidieaanvraag geschikt en toegelaten is voor gebruik op de openbare weg. Op grond van deze regeling wordt geen subsidie verstrekt voor het 'rijklaar' maken van voertuigen die voordien (nog) niet op de openbare weg toegelaten waren.

Opgemerkt wordt tot slot dat de Amsterdamse milieuzone ook geldt voor diesel-aangedreven vrachtauto's (voertuigcategorie N2 en N3), die zwaarder zijn dan 3.500 kg en een Euro 3-norm of lager hebben. Deze zone geldt echter al sinds 1 januari 2008. Om deze reden zijn oldtimer vrachtauto's van de reikwijdte van deze subsidieregeling uitgesloten. De uitbreidingen van de milieuzone voor de wel gesubsidieerde voertuigcategorieën zijn van beduidend recentere datum, te weten 1 januari 2017 voor bestelauto's en 1 januari 2018 voor brom- en snorfietzen, taxi's en autobussen en touringcars.

Lid 2 – Met het bepaalde in lid 2 wordt voorkomen dat één aanvrager – bijvoorbeeld een oldtimer verhuurbedrijf – aanspraak maakt op het gehele (dan wel op een overgroot gedeelte van het) beschikbare subsidiebudget. Per aanvrager kan op grond van deze subsidieregeling niet meer subsidie worden verkregen dan voor het elektrificeren van twee oldtimer voertuigen. Als een aanvrager tot een concern behoort geldt dit maximum voor het hele concern, zodat is ook niet meer dan het gestelde maximum aan subsidie kan worden verkregen door namens verschillende project-B.V.'s subsidie aan te vragen.

Artikel 5: (Subsidiabele kosten)

Als subsidiabele kosten zijn allereerst aangemerkt alle werkelijk gemaakte kosten die direct verband houden met het (laten) elektrificeren van het oldtimer voertuig met betrekking waartoe subsidie wordt gevraagd. Dit omvat zowel de noodzakelijke materiaalkosten, als de kosten van in dit kader door derden bedrijfsmatig uitgevoerde werkzaamheden. In geval werkzaamheden voor het elektrificeren van het voertuig door de aanvrager zelf worden uitgevoerd, komen de kosten van eigen arbeid echter uitdrukkelijk niet voor subsidie in aanmerking.

Voorts zijn de kosten van de verplichte kentekenkeuring door de RDW, als ook van de registratie daarvan in het RDW-kentekenregister, als subsidiabel aangemerkt.

Artikel 6: (Hoogte van de subsidie)

Het uitgangspunt bij het vaststellen van de subsidiebedragen in deze regeling is dat in beginsel circa 20% van de werkelijke subsidiabele kosten gesubsidieerd worden. Dit echter tot maxima die gerelateerd zijn aan de subsidie die op grond van de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' voor aanschaf van een nieuw elektrisch voertuig kan worden verkregen. Uitgangspunt is namelijk ook dat voor het elektrificeren van een oldtimer niet meer subsidie wordt verstrekt dan op grond van voornoemde subsidieregeling voor aanschaf van een volledig nieuw elektrisch voertuig kan worden verkregen:

- Uit marktonderzoek volgt dat het laten elektrificeren van een brom- of snorfiets mogelijk is voor circa € 2.000,--, inclusief de kosten van verplichte kentekenkeuring door de RDW en registratie in het RDW-kentekenregister. 20% van € 2.000,-- = € 400,--;
- Het laten elektrificeren van een personenauto (en dus ook van een taxi) is mogelijk vanaf circa € 20.000,-- tot € 30.000,--. 20% van gemiddeld € 25.000,-- = € 5.000,--. Daarbij bedraagt de maximale subsidie voor aanschaf van een nieuwe elektrische auto of taxi € 5.000,--;
- Het laten elektrificeren van een bestelauto is, als gevolg van het grotere (beladen) gewicht van een dergelijk voertuig, kostbaarder dan het elektrificeren van een personenauto. Dit met name door meer benodigde accucapaciteit. Afhankelijk van het gewicht van het voertuig zelf en het gewenste laadvermogen kunnen de kosten oplopen tot zo'n € 50.000,-- à € 60.000,--. De maximale subsidie die op grond van de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' voor aanschaf van een nieuwe reguliere elektrische bestelauto kan worden verkregen bedraagt echter eveneens € 5.000,--;
- Het laten elektrificeren van een autobus of touringcar is logischerwijs het kostbaarst. Ervaring die is opgedaan in het kader van de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' wijst uit dat de kosten in dit geval € 150.000,-- of meer kunnen bedragen. Op grond van de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' kan voor aanschaf van een nieuwe elektrische autobus of touringcar subsidie worden verkregen van ten hoogste 20% van de aanschafprijs, tot een absoluut maximum van € 40.000,--. Gelet op het totale subsidiebudget (plafond; zie artikel 7 van deze regeling) is een dergelijk maximumbedrag voor deze subsidieregeling echter niet haalbaar. Om evenwel recht te doen aan het feit dat het laten elektrificeren van een autobus of touringcar aanmerkelijk kostbaarder is dan het laten elektrificeren

van een taxi of bestelbus, maar desondanks (te) snelle uitputting van het subsidiebudget te voorkomen, is ervoor gekozen om het subsidiebedrag voor deze voertuigcategorie te maximaleren op € 15.000,- (10% van gemiddeld € 150.000,-).

Hierbij wordt opgemerkt dat de subsidiebedragen voor het (laten) elektrificeren van een oldtimer taxi of bestelauto niet op € 5.000,-, maar op € 5.001,- zijn gesteld. Dit omdat met artikel 13 (jo. artikel 17) van de ASA 2013 is voorgeschreven dat subsidies tot en met € 5.000,- door het college direct moeten worden vastgesteld (en uitbetaald), zonder dat de subsidieontvanger daarvoor nog een verantwoording van de besteding van de subsidiegelden hoeft in te dienen. In onderhavig geval wordt dit, gelet op het potentiële frauderisico dat daarmee ontstaat en de hogere uitvoeringskosten die het tegengaan van dat risico met zich meebrengt, niet wenselijk gevonden. Voor incidentele subsidies

NB: De 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' kan worden geraadpleegd via: <https://www.amsterdam.nl/subsidies/>.

Artikel 7: (Subsidieplafond)

Met dit artikel is aangegeven dat het subsidieplafond van deze regeling € 100.000,- bedraagt. Dit betekent dat geen nieuwe subsidies meer kunnen en zullen worden verstrekt indien daarmee het totaal aan op grond van deze subsidieregeling verstrekte subsidies de som van € 100.000,- zou overschrijden.

Op grond van artikel 7, eerste lid, van de ASA 2013 zal het beschikbare subsidiebudget worden verdeeld volgens het principe 'wie het eerst komt, die het eerst maalt'. Volledige subsidieaanvragen zullen op volgorde van binnenkomst zullen worden beoordeeld.

Artikel 8: (De aanvrager)

Met sub a. is vooraleerst bepaald dat alleen inwoners van Amsterdam (natuurlijke personen) en in Amsterdam gevestigde onderneming (rechtspersonen) voor subsidie op grond van deze regeling in aanmerking kunnen komen. Dit omdat de Amsterdammer c.q. de Amsterdamse ondernemer met een (diesel-aangedreven) oldtimer voertuig – als bedoeld in deze subsidieregeling – per definitie geraakt wordt door de milieuzone voor brom- en snorfietsen, bestelauto's, taxi's en autobussen en touringcars.

Een tweede criterium is dat enkel de eigenaar van het betreffende oldtimer voertuig subsidie kan aanvragen voor het elektrificeren daarvan. Daarbij geldt overigens dat de aanvrager reeds voor 22 juni 2016 eigenaar van het betreffende voertuig moest zijn. Gekozen is voor dit peilmoment, omdat op die datum het Maatregelpakket Schone Lucht door de gemeenteraad is vastgesteld. Vanaf dat moment was het instellen van een milieuzone voor de diverse voertuigcategorieën dan ook objectief beschouwd voorzienbaar. Dit betekent dat eenieder die na die datum nog een oldtimer brom- of snorfiets of een diesel-aangedreven oldtimer bestelauto, taxi of autobus of touringcar heeft aangeschaft had kunnen weten dat deze binnen afzienbare tijd uit Amsterdam geweerd zou worden.

Tot slot is met sub b. bepaald dat, indien de aanvrager geen particuliere persoon maar een onderneming betreft, subsidie alleen mogelijk is als deze kan worden aangemerkt als zgn. de-minimissteun. Deze aanvullende eis voor ondernemingen is opgenomen om te voldoen aan Europese staatssteunregelgeving. Het staatssteunrecht is niet toepassing op particulieren.

Artikel 9: (Indienen aanvraag)

Bepaald is dat subsidie op grond van deze regeling moet worden aangevraagd vóóordat met de uitvoering van de subsidiabele activiteiten wordt gestart. Dit betekent dat het betreffende oldtimervoertuig ten tijde van de subsidieaanvraag nog brandstof aangedreven geschikt en toegelaten moet zijn voor gebruik op de openbare weg.

Achtergrond van deze bepaling is dat subsidieregelingen van de gemeente Amsterdam in de regel een stimulerend karakter dragen. Een subsidieaanvraag die eerst wordt ingediend nadat het elektrificeren van het betreffende oldtimer voertuig al is gestart (of zelfs afgerond) zal – op grond van artikel 11, sub a, van deze regeling – door het college worden afgewezen.

Artikel 10: (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 artikelen 4, 8 en 9 van deze regeling gestelde criteria om in aanmerking te komen voor subsidie. Deze gegevens en stukken dienen door de subsidieaanvrager bij de aanvraag te worden overgelegd.

Specifiek in geval de subsidieaanvraag betrekking heeft op het (laten) elektrificeren van een oldtimer brom- of snorfiets wordt van de aanvrager verlangd dat hij bij zijn subsidieaanvraag direct (een) offerte(s) overlegt met betrekking tot het (laten) elektrificeren van zijn voertuig. Dit omdat ingevolge de ASA 2013

voor subsidies van € 5.000,-- of lager geen verplichting bestaat om na het uitvoeren van de gesubsidieerde activiteiten nog een verantwoording (= aanvraag tot subsidievaststelling) in te dienen. Zie in dit kader ook de toelichting op artikel 13 van deze regeling.

Artikel 11: (Weigeringsgronden)

In aanvulling op de algemene weigeringsgronden die zijn genoemd in artikel 9, eerste lid, van de ASA 2013 zijn in dit artikel gronden genoemd die in voorkomend geval zullen leiden tot afwijzing van een subsidieaanvraag op grond van deze regeling. Dit betreft allereerst het niet voldoen aan de in de artikelen 4, 8 en 9 gestelde cumulatieve voorwaarden/criteria voor subsidieverlening, dan wel het niet overleggen van de (met artikel 10 voorgeschreven) bewijsstukken daarvoor. Deze weigeringsgrond spreekt voor zich.

Met het bepaalde in sub b. is ondubbelzinnig vastgelegd dat een subsidieaanvraag wordt afgewezen als deze wordt ingediend nadat reeds met het elektrificeren van het betreffende oldtimer voertuig is gestart, of zelfs nadat de elektrificatie al geheel heeft plaatsgevonden.

Het bepaalde in sub c. houdt in dat het oldtimer voertuig met betrekking waartoe subsidie wordt aangevraagd zowel vóór, als ná de ombouw moet zijn voorzien van een kenteken en goedgekeurd moet zijn voor gebruik op de openbare weg. Dit om te voorkomen dat subsidie wordt gebruikt voor het rijklaar maken van een voertuig dat vóór de ombouw niet rijklaar was.

Het bepaalde in sub d. vloeit direct voort uit Europese staatssteunregels en is opgenomen om te benadrukken dat aan ondernemers enkel subsidie zal worden verstrekt, als die subsidieverstrekking onder de reikwijdte van de De-minimisverordening valt.

Artikel 12: (Aanvullende verplichtingen)

In dit artikel zijn enkele verplichtingen opgenomen waaraan de subsidieontvanger moet voldoen. De bevoegdheid tot het vaststellen van deze aanvullende verplichtingen is gebaseerd op artikel 4:37 en 4:38 Awb. Het niet nakomen van aan de subsidieverstrekking verbonden verplichtingen kan voor het college aanleiding vormen om de subsidie te verlagen of zelfs geheel in te trekken (ex artikel 4:48 en 4:49 Awb).

De opgenomen verplichtingen hebben betrekking op de termijn waarbinnen de subsidieontvanger de subsidiabele activiteiten volledig moet uitvoeren. Voor het (laten) elektrificeren van een oldtimer brom- of snorfiets wordt een uitvoeringstermijn van 6 maanden, gerekend vanaf de dagtekening van de beschikking tot subsidieverstrekking voldoende geacht. Voor het (laten) elektrificeren van een oldtimer taxi, bestelauto, autobus of touringcar is de uitvoeringstermijn op 12 maanden gesteld.

Het opnemen van een maximale uitvoeringstermijn is nodig met het oog op de mogelijkheid voor de gemeente om te controleren of de gesubsidieerde activiteiten daadwerkelijk (juist) zijn uitgevoerd en subsidiegeld dus rechtmatig is besteed.

Artikel 13: (Verantwoording van de subsidie)

Hoewel een ontvanger van subsidie voor het (laten) elektrificeren van een oldtimer brom- of snorfiets geen stukken ter verantwoording van de subsidie bij de gemeente hoeft in te dienen, zal na het verstrijken van de gestelde uitvoeringstermijn van zes maanden (artikel 12, sub a van deze regeling) vanuit de gemeente wel een controle worden uitgevoerd om vast te stellen of het subsidiegeld juist is besteed. Aan de hand van de hand van het kenteken zal worden gecontroleerd of de registratie van het betreffende voertuig in het kentekenregister van de RDW is aangepast naar brandstofklasse 'E' (elektrisch). Indien dit niet het geval is kan de subsidie op grond van artikel 4:48 jo. 4:57 Awb worden ingetrokken en teruggevorderd.

Artikel 14: (Inwerkingtreding en looptijd regeling)

Met dit artikel is bepaald vanaf welk moment subsidie op grond van deze regeling kan worden aangevraagd, en wanneer de regeling eindigt. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 3:40 Awb kan subsidie eerst worden aangevraagd nadat het collegebesluit tot vaststelling van deze subsidieregeling op voorgeschreven wijze bekend is gemaakt. De subsidieregeling komt te vervallen op 31 december 2019, dan wel op het moment dat het subsidieplafond als bepaald in artikel 7 is bereikt indien dat moment eerder is dan 31 december 2018.

Artikel 15: (Citeertitel)

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Staatssteun

Op grond van deze regeling kan subsidie worden verstrekt aan een onderneming, en in dat geval dient dan ook rekening gehouden te worden met Europese regels omtrent staatsteun. Op grond van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) is sprake van staatsteun als cumulatief wordt voldaan aan vijf criteria. Er moet sprake zijn van een steunmaatregel die:

1. wordt verleend aan een onderneming die een economische activiteit verricht;
2. met staatsmiddelen wordt bekostigd;
3. een economisch voordeel verschaft dat niet via normale commerciële weg zou zijn verkregen (non-marktconformiteit);
4. selectief is: d.w.z. geldt voor één of enkele ondernemingen, een specifieke sector/regio, etc.; en
5. (in potentie) de mededinging vervalst en leidt (of dreigt te leiden) tot een ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer in de EU.

Subsidie op grond van deze regeling aan een onderneming kan in beginsel voldoen aan deze criteria en daarmee aan te merken zijn staatsteun. Dit echter tenzij met de subsidie de drempel voor de-minimissteun aan de onderneming niet wordt overschreden. De verleende steun is in dat geval namelijk per definitie te gering om te spreken van het vervalsen van de mededinging en ongunstige beïnvloeding van het Europese handelsverkeer, zodat het hiervoor benoemde vijfde criterium niet wordt vervuld. De-minimissteun is daarmee géén staatsteun.

Om deze reden is er met deze subsidieregeling voor gekozen enkel subsidie aan een onderneming te verstrekken, als die subsidieverstrekking onder de reikwijdte van de De-minimisverordening valt.

De-minimissteun (EU 1407/2013 PB L 351)

Op grond van de De-minimisverordening is het toegestaan om aan ondernemingen steun te verlenen tot een totaal bedrag van € 200.000,- gerekend over drie opvolgende belastingjaren. Voor ondernemingen die in het wegvervoer actief zijn geldt een de-minimisdrempel van € 100.000,-. Indien het een onderneming betreft die onderdeel uitmaakt van een concern, gelden genoemde drempels voor het gehele concern.

Indien een aanvrager bij zijn subsidieaanvraag een de-minimisverklaring overlegt, waaruit volgt dat hij in de laatste drie (d.i. het lopende en de twee direct voorafgaande) belastingjaren niet meer dan de maximaal toegestane de-minimissteun heeft ontvangen en ook met de aangevraagde subsidie de geldende de-minimisdrempel niet zal overschrijden, kan de subsidie zondermeer rechtmatig worden verleend. De subsidie wordt in dat geval in het geheel niet aangemerkt als staatsteun.