

Besluit van het college burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent subsidiëring van elektrische taxi's Subsidieregeling aanschaf elektrische taxi's voor gebruik in Amsterdam

Burgemeester en wethouders van Amsterdam

Brengen ter algemene kennis dat zij in hun vergadering van 17 juli 2018 hebben besloten:

1. Vast te stellen de 'subsidieregeling aanschaf elektrische taxi's Amsterdam', waarvan de belangrijkste uitgangspunten zijn;
 - i. een subsidieplafond van €1 miljoen;
 - ii. om voor subsidie in aanmerking te komen is een inzet van minimaal 24 maanden in Amsterdam vereist;
 - iii. de subsidie is gericht op taxiondernemers die minimaal 8000 km per jaar in Amsterdam rijden of aangesloten zijn bij een TTO;
 - iv. de hoogte van de subsidie bedraagt €5.001,- per elektrische voertuig;
 - v. een maximum van 5 voertuigen per bedrijf;
 - vi. taxiondernemers van lopende concessies met de gemeente Amsterdam en nieuwe aanbestedingen inzake contractvervoer uit te sluiten van deze regeling.

Subsidieregeling aanschaf elektrische taxi's voor gebruik in Amsterdam

Artikel 1 – Begripsomschrijvingen

In deze subsidieregeling wordt verstaan onder:

- a. *aanschaf*: het uitvoering geven aan een koopovereenkomst, zoals bedoeld in artikel 7:1 van het Burgerlijk Wetboek (hierna: BW), dan wel aan een rechtsgeldige leaseovereenkomst. In geval van koop geldt voor toepassing van deze subsidieregeling het moment van levering (tenaamstelling), zoals bedoeld in artikel 7:9 BW, als moment van aanschaf. In geval van lease wordt het moment van feitelijke in gebruik gave van de elektrische taxi door de lessor aan de lessee als moment van aanschaf aangemerkt;
- b. *ASA 2013*: de 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013';
- c. *BW*: het Burgerlijk Wetboek;
- d. *bedrijfsmatig gebruik*: het gebruik van de elektrische taxi ten behoeve van de primaire bedrijfsactiviteiten die de subsidieontvanger uitvoert;
- 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. *DET*: datum van eerste toelating;
- j. *elektrische taxi*: een equivalent van een taxi die volledig elektrisch wordt aangedreven door middel van een batterij of waterstof brandstofcel;
- k. *lease*: zowel financiële lease, waarop de bepalingen van Boek 7, Titel 2b, Afdeling 1 BW van toepassing zijn, als operationele lease, waarop de bepalingen van Boek 7, Titel 4 BW van toepassing zijn;
- 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. *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 per-

- sonen tegen betaling, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, en die blijken het afgegeven kentekenbewijs en de inschrijving in het kentekenregister van de RDW een taxi is;
- n. *Taxxxipas* : het bewijs dat een taxiondernemer met een Taxxxivergunning is aangesloten bij een TTO;
 - o. *TTO* : een in Amsterdam Toegelaten Taxiorganisatie;
 - p. *volledig nieuw* : een elektrische taxi geldt als volledig nieuw als: i). voor het voertuig niet eerder een kentekenbewijs is afgegeven; en ii). het voertuig niet eerder geregistreerd is geweest om gebruikt te worden op de openbare weg en niet eerder op de openbare weg is gebruikt.

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 het stimuleren van de aanschaf van elektrische taxi's door binnen Amsterdam opererende taxiondernemingen. Dit om zo bij te dragen aan een verdere verwezenlijking van de in de Agenda Duurzaamheid gestelde doelen voor uitstootvrij verkeer in 2025.

Artikel 4 – Subsidiabele activiteiten

1. Het college kan een eenmalige subsidie verstrekken voor de aanschaf van een volledig nieuwe elektrische taxi, mits deze door de aanvrager aantoonbaar en in voldoende mate als zodanig bedrijfsmatig binnen Amsterdam zal worden gebruikt.
2. Gedurende de looptijd kan op grond van deze subsidieregeling per aanvrager maximaal subsidie worden verkregen voor de aanschaf van vijf elektrische taxi's. Als de aanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het gehele concern.

Artikel 5 – Subsidiabele kosten

Subsidiabele kosten zijn de extra investeringskosten verbonden aan de aanschaf van de nieuwe elektrische taxi, afgezet tegen de investeringskosten van aanschaf van een vergelijkbare diesel aangedreven taxi.

Artikel 6 – Hoogte van de subsidie

Voor een activiteit als omschreven in artikel 4, eerste lid, van deze subsidieregeling bedraagt de subsidie € 5.001,-- per aan te schaffen elektrische taxi.

Artikel 7 – Subsidieplafond

Het subsidieplafond bedraagt € 1.000.000,--.

Artikel 8 – De aanvrager

1. Subsidie kan uitsluitend worden aangevraagd door een taxionderneming, als zodanig in het Handelsregister van de Kamer van koophandel ingeschreven onder SBI-code 4932, die:
 - i. de aan te schaffen nieuwe elektrische taxi gedurende ten minste twee jaar na de aanschaf bedrijfsmatig binnen de gemeente Amsterdam zal gebruiken; én
 - ii. daarbij ten minste 8.000 zakelijke kilometers per jaar binnen Amsterdam zal rijden.
2. Geen subsidie kan worden aangevraagd door een taxionderneming die de aan te schaffen nieuwe elektrische taxi zal gebruiken ter uitvoering van een lopende concessie en/of een nieuwe aanbesteding inzake contractvervoer binnen de gemeente Amsterdam.

Artikel 9 – Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

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

- a. een koopofferte of leasevoorstel met betrekking tot de nieuw aan te schaffen elektrische taxi;
- b. indien de aanvrager deel uitmaakt van een concern: een organogram van het concern;
- c. een volledig ingevulde en rechtsgeldig ondertekende de-minimisverklaring;
- d. objectief bewijs dat door de aanvrager ten minsten 8.000 zakelijke kilometers per jaar binnen Amsterdam gereden wordt, bestaande uit een kopie van de op naam van de aanvrager gestelde Amsterdamse Taxxxipas, dan wel een uitdraai van 3 maanden rittenadministratie van de te vervangen taxi.

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. de elektrische taxi niet voldoet aan alle vereisten die aan een vergelijkbare auto met een diesel- of benzinemotor worden gesteld;
- b. de aan te schaffen elektrische taxi niet als volledig nieuw is aan te merken. Een volledig nieuw voertuig voldoet aan alle van de volgende criteria:
 - i. voor het voertuig is niet eerder een kentekenbewijs afgegeven; en
 - 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;
- c. de aanvrager in geval van koop of financiële lease niet de eerste eigenaar, of in geval van operationele lease niet de eerste gebruiker van de elektrische taxi is. De DET moet overeenkomen met de datum van eerste tenaamstelling zoals opgenomen op het kentekenbewijs van de aanvrager of van de leaseonderneming die het voertuig levert. De aanvrager is niet aan te merken als de eerste eigenaar of gebruiker als het voertuig al eerder binnen het concern waartoe de aanvrager behoort is aangeschaft;
- d. de aanvrager binnen de gemeente reeds contractvervoer verzorgt ter uitvoering van een door of vanwege de gemeente uitgegeven concessie, of als de aanvrager reeds heeft ingeschreven of zal inschrijven op een nieuwe aanbesteding inzake contractvervoer binnen de gemeente;
- e. de subsidiabele activiteit reeds is uitgevoerd voordat de aanvraag om subsidie bij de gemeente is ingediend;
- f. 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;
- g. tegen de aanvrager een bevel uitstaat tot terugvordering van onrechtmatig verleende staatssteun;
- h. de aanvrager voor de subsidiabele activiteit reeds subsidie ontvangt van de gemeente Amsterdam.

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 de elektrische taxi binnen een half jaar na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening aan te schaffen;
- b. de subsidieontvanger dient de elektrische taxi in geval van koop of financiële lease vanaf de tenaamstelling ten minste twee jaar in eigendom te houden, of in geval van operationele lease ten minste twee jaar te leasen;
- c. de subsidieontvanger dient de elektrische taxi gedurende de hiervoor bedoelde twee jaar in voldoende mate bedrijfsmatig te gebruiken binnen de gemeente Amsterdam, wat ten minste inhoudt dat per jaar 8.000 zakelijke kilometers binnen de gemeente gereden worden;
- d. de subsidieontvanger dient gedurende twee jaar na aanschaf van de elektrische taxi halfjaarlijks, steeds op 1 januari en 1 juli, de actuele kilometerstand van het betreffende voertuig bij te houden, en die gegevens te overleggen aan het college.

Artikel 12 – Verantwoording en vaststelling van de subsidie

1. In aanvulling op het bepaalde in artikel 14, tweede lid, van de ASA 2013 bevat de aanvraag tot subsidievaststelling:
 - a. een kopie van het kentekenbewijs van de elektrische taxi;
 - b. in geval van koop of financial lease: afschriften van de factuur en betalingsbewijzen met betrekking tot de elektrische taxi, en in voorkomend geval ook afschriften van de getekende financial leaseovereenkomst en de getekende SEPA-overeenkomst voor automatische incasso;
 - c. in geval van operational lease: afschriften van de getekende operational leaseovereenkomst, de getekende SEPA-overeenkomst voor automatische incasso of betalingsbewijzen ten bedrage van ten minste de verleende subsidie, en het bewijs van aflevering door leasemaatschappij van de elektrische taxi met vermelding van afleverdatum en kilometerstand;
2. In afwijking van het bepaalde in artikel 15 van de ASA 2013 dient de subsidieontvanger binnen 8 maanden na verlening van de subsidie een aanvraag tot subsidievaststelling in.

Artikel 13 – Bevoorschotting

1. Indien de subsidieontvanger de subsidiabele kosten heeft aanbetaald, verleent het college op schriftelijk verzoek van de aanvrager een voorschot op de verleende subsidie ten bedrage van die aanbetaling, tot ten hoogste 80% van het subsidiebedrag.
2. Bij de aanvraag tot bevoorschotting overlegt de subsidieontvanger de getekende koop- of leaseovereenkomst, een factuur van de aanbetaling en een betaalbewijs.

Artikel 14 – Inwerkingtreding, indienen aanvragen en looptijd

1. Na publicatie in het Gemeenteblad treedt deze subsidieregeling in werking op 1 augustus 2018.

2. Aanvragen kunnen worden ingediend vanaf 1 augustus 2018 om 12.00 uur.
3. 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 aanschaf elektrische taxi’s voor gebruik in Amsterdam’.

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

*Femke Halsema,
burgemeester*

*Wil Rutten,
waarnemend gemeentesecretaris*

Toelichting

Artikelsgewijs

Ad artikel 1 : (Begripsomschrijvingen)

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

De definitie van taxi is 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. In de gegeven definitie van *elektrische taxi* is opgenomen dat deze een equivalent vormt van een niet-elektrische taxi, om te waarborgen dat de elektrische taxi daadwerkelijk kan worden ingezet als volwaardig alternatief voor een diesel- of benzine-aangedreven taxi.

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 toezichhoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan; en
- de centrale leiding heeft een directe of indirecte overheersende invloed.

Nu op grond van deze subsidieregeling enkel subsidie wordt verstrekt voor aanschaf van *volledig nieuwe* elektrische taxi’s, vormt ‘volledig nieuw’ in dezen ook een kernbegrip. Een elektrische taxi geldt als volledig nieuw als cumulatief wordt voldaan aan twee vereisten: i). voor het voertuig is niet eerder een kentekenbewijs afgegeven; en ii). het voertuig is niet eerder geregistreerd geweest om gebruikt te worden op de openbare weg, noch is het voertuig eerder op de openbare weg gebruikt.

Ad artikel 2 : (Toepasselijkheid ‘Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013’):

De ‘Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013’ kan worden geraadpleegd via:
<http://www.amsterdam.nl/subsidies>.

Ad 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. Het beleidsdoel van deze subsidieregeling is gekoppeld aan de Agenda Duurzaamheid.

Ad artikel 4 : (Subsidiabele activiteiten)

Lid 1 – De subsidiabele activiteit in dezen is het aanschaffen (waaronder voor de toepassing van deze subsidieregeling zowel koop als lease wordt begrepen) van een nieuwe elektrische taxi voor zakelijk gebruik – d.i. ten minste 8.000 zakelijk kilometers per jaar gedurende minimaal twee jaar – binnen de

gemeente Amsterdam. Een taxiondernemer dient de beoogde inzet van de elektrisch taxi binnen Amsterdam aan te tonen (d.i. voldoende aannemelijk te maken) middels het overleggen van objectieve bewijsstukken, zijnde een kopie van zijn Taxxxxipas (als bewijs dat hij is aangesloten bij een Amsterdamse TTO) en/of een uitdraai van ten minste 3 maanden rittenadministratie van de te vervangen taxi.

Lid 2 – Met het bepaalde in lid 2 wordt voorkomen dat één aanvrager aanspraak maakt op een te groot deel van het beschikbare subsidiebudget. Per aanvrager kan op grond van deze subsidieregeling niet meer subsidie worden verkregen dan voor de aanschaf van vijf elektrische taxi's. Als een aanvrager tot een concern behoort geldt dit maximum voor het hele concern. Alzo worden met deze subsidieregeling voornamelijk de kleine taxiondernemers (eenmanszaken, V.O.F.'s) ondersteunt bij hun overstap naar elektrisch rijden.

Ad artikel 5 : (Subsidiabele kosten)

Als subsidiabele kosten zijn aangemerkt de extra investeringskosten die verbonden zijn aan de aanschaf van een nieuwe elektrische taxi, afgezet tegen de investeringskosten van aanschaf van een vergelijkbare diesel- aangedreven taxi. 'Vergelijkbaar' betekent in dezen dat het voertuig waarmee de aan te schaffen elektrische taxi vergeleken wordt in technisch opzicht vergelijkbaar moet zijn, zodat de elektrische taxi dus daadwerkelijk kan worden ingezet als volwaardig alternatief voor een diesel- of benzine-aangedreven taxi.

Ad artikel 6 : (Hoogte van de subsidie)

De hoogte van de subsidie bedraagt € 5.001,-- per aan te schaffen elektrische taxi. Hiermee is aansluiting gezocht bij de subsidie die eerder (d.i. tot medio december 2017) op grond van de 'Subsidieregeling elektrische voertuigen voor zakelijk gebruik in Amsterdam' verkregen kon worden voor de aanschaf van een elektrische taxi.

Hierbij wordt opgemerkt dat het subsidiebedrag in dezen bewust hoger is gesteld dan € 5.000,--. 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. Gelet op het potentiële frauderisico dat hiermee gepaard gaat en de hogere uitvoeringskosten die het tegengaan van dat risico met zich meebrengt, wordt een dergelijke afhandelingswijze in dit geval niet wenselijk gevonden.

Ad artikel 7 : (Subsidieplafond)

In dit artikel is vermeld dat het subsidieplafond € 1.000.000,-- bedraagt, wat 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 € 1.000.000,-- zou overschrijden. 50% Van dit subsidiebudget is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aan de gemeente Amsterdam beschikbaar gesteld, in het kader van de aanvullende maatregelen Aanpassing NSL 2018.

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 worden beoordeeld.

Ad artikel 8 : (De aanvrager)

Lid 1 – Subsidie kan enkel worden aangevraagd door taxiondernemers – als zodanig ingeschreven in het Handelsregister van de Kamer van koophandel (onder SBI-code 4932) – die met de aan te schaffen elektrische taxi gedurende ten minste twee jaar minimaal 8.000 zakelijke kilometers binnen de gemeente Amsterdam zullen rijden. Enkel uitstootvrij gebruik binnen de gemeente draagt bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit in Amsterdam.

Lid 2 – Zgn. contractvervoerders met als opdrachtgever de gemeente Amsterdam zijn uitgesloten van subsidie op grond van deze subsidieregeling. Nu dergelijke ondernemingen de betreffende concessie verleend hebben gekregen (of in geval van een nieuwe aanbesteding verleend zullen krijgen) onder de voorwaarde dat zij uitstootvrij vervoer (zullen) aanbieden, hoeven zij niet door middel van een aanschafsubsidie gestimuleerd te worden voor elektrische voertuigen te kiezen.

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 artikelen 4 en 8 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.

Ad artikel 10 : (Weigeringsgronden)

In aanvulling op de algemene weigeringsgronden die zijn genoemd in artikel 9 van de ASA 2013 zijn in dit artikel een aantal gronden genoemd die in voorkomend geval zullen leiden tot afwijzing van een subsidieaanvraag op grond van deze regeling.

Met het bepaalde in sub a. zijn eisen gesteld aan de aan te schaffen elektrische taxi. Het voertuig waarvoor subsidie wordt aangevraagd moet een volwaardig alternatief vormen voor een diesel- of benzine-aangedreven variant, en dus voldoen aan alle vereisten die ook aan een zgn. conventionele taxi worden gesteld.

Het bepaalde in sub b. en c. houdt verband met het feit dat slechts subsidie kan worden verkregen voor aanschaf van een volledig nieuwe elektrische taxi. Voor tweedehands voertuigen wordt geen subsidie verstrekt, zo ook niet voor zgn. demo-voertuigen, uit het buitenland ingevoerde voertuigen waarvan de gebruiksgeschiedenis niet objectief kan worden nagegaan, etc..

Zgn. contractvervoerders met als opdrachtgever de gemeente Amsterdam zijn uitgesloten van subsidie op grond van deze subsidieregeling, omdat dergelijke ondernemingen de betreffende concessie verleend hebben gekregen (of in geval van een nieuwe aanbesteding verleend zullen krijgen) onder de voorwaarde dat zij uitstootvrij vervoer (zullen) aanbieden. Zij hoeven dan ook niet door middel van een aanschafsubsidie gestimuleerd te worden voor elektrische voertuigen te kiezen. Hierom is de weigeringsgrond in sub d. opgenomen.

Het bepaalde in sub e. houdt in dat een aanvraag om subsidie op grond van deze regeling moet worden ingediend vóórdat tot aanschaf van een nieuwe elektrische taxi wordt overgegaan. Dit omdat de subsidie een stimulerend karakter draagt. Een achteraf ingediende subsidieaanvraag zal worden afgewezen.

Het bepaalde in sub f. vloeit voort uit Europese staatssteunregels en is opgenomen om te benadrukken dat aan taxiondernemers enkel subsidie zal worden verstrekt, als die subsidieverstreking onder de reikwijdte van de De-minimisverordening valt. Ook het bepaalde in lid g. vloeit direct voort uit Europese staatssteunrecht.

Met lid h. is tot slot bepaald dat bij de aanschaf van een nieuwe elektrische taxi 'stapelings' van verschillende subsidies in beginsel niet mogelijk is.

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. Als niet aan deze verplichtingen wordt voldaan kan dit reden zijn de subsidie te verlagen of in te trekken (artikel 4:48 en 4:49 Awb).

Een eerste verplichting die aan de subsidieverlening is verbonden is dat de subsidieontvanger de elektrische taxi waarop de subsidie betrekking heeft binnen zes maanden te rekenen vanaf de datum van de verleningsbeschikking daadwerkelijk dient aan te schaffen. Wanneer de subsidieontvanger voorziet dat hij het voertuig niet binnen deze termijn kan/zal aanschaffen, is hij op grond van artikel 10, eerste lid, van de ASA 2013 verplicht het college hierover zo spoedig als mogelijk schriftelijk te informeren.

Het bepaalde in lid b. en c. houdt verband met de aan deze subsidieregeling ten grondslag liggende voorwaarde dat enkel taxiondernemers die veel zakelijke kilometers binnen Amsterdam (zullen) rijden voor subsidie in aanmerking komen. De subsidie is immers bedoeld om een verschoning van het taxi-wagenpark, en zo verbetering van de luchtkwaliteit (vermindering van uitstoot) binnen Amsterdam te bewerkstelligen.

De verplichting genoemd in lid d. is opgenomen om het werkelijk gebruik van de gesubsidieerde elektrische taxi tot op zekere hoogte te kunnen monitoren.

Ad artikel 12 : (Verantwoording en vaststelling van de subsidie)

Lid 1 – Op grond van artikel 14 van de ASA 2013 dient voor subsidies hoger dan € 5.000,-- door de subsidieontvanger een verantwoording (aanvraag tot subsidievaststelling) te worden ingediend. Daarbij dienen door de subsidieontvanger die stukken en gegevens te worden overgelegd die noodzakelijk zijn om te kunnen beoordelen of de subsidie daadwerkelijk is besteed aan het doel waarvoor deze is verleend, in dit geval de aanschaf van een nieuwe elektrische taxi. Daarom is in dezen de verplichting opgenomen om bij de aanvraag tot subsidievaststelling een kopie van het kentekenbewijs van de betreffende elektrische taxi, als ook afschriften van de factuur en betaalbewijzen met betrekking tot het aangeschafte voertuig (in geval van koop of financial lease), dan wel afschriften van de getekende leaseovereenkomst (al dan niet met SEPA-machtiging) en het afleverbewijs (in geval van operational lease) te overleggen.

Lid 2 – Na de subsidieverlening heeft een aanvrager in beginsel zes maanden de tijd om de nieuwe elektrische taxi daadwerkelijk aan te schaffen. Vervolgens dient de aanvrager binnen twee maanden een aanvraag tot subsidievaststelling bij de gemeente in te dienen. Het opnemen van een maximale termijn van acht maanden te rekenen vanaf de beschikking tot subsidieverlening biedt de gemeente de mogelijkheid om aanvragers tijdig een herinnering te sturen indien zij de verantwoording (aanvraag tot vaststelling) van de aan hen verleende subsidie niet uit zichzelf op tijd bij de gemeente indienen.

Ad artikel 13 : (Bevoorschotting)

In geval een subsidieontvanger voor de aanschaf van een nieuwe elektrische taxi een aanbetaling heeft gedaan kan hij het college verzoeken om een voorschot op de verleende subsidie. Dit voorschot bedraagt in ieder geval niet meer dan het bedrag dat door de subsidieontvanger daadwerkelijk is aanbetaald, en ten hoogste 80% procent van de verleende subsidie.

In lid 2 zijn die gegevens en stukken opgesomd die de subsidieontvanger bij een schriftelijk verzoek om bevoorschotting moet overleggen, en die noodzakelijk zijn om te kunnen beoordelen of de subsidieontvanger voor een voorschot in aanmerking komt, en zo ja tot welk bedrag.

Ad artikel 14 : (Inwerkingtreding en looptijd)

Met dit artikel is bepaald wanneer de regeling in werking treedt, vanaf welk moment subsidie op grond van deze regeling kan worden aangevraagd, en wanneer de regeling eindigt. Bepaald is dat – nadat het collegebesluit tot vaststelling van deze subsidieregeling op voorgeschreven wijze bekend is gemaakt door publicatie in het Gemeentebblad – subsidie kan worden aangevraagd vanaf 1 augustus 2018 om 12.00. De subsidieregeling komt te vervallen op 31 december 2018, dan wel op het moment dat het subsidieplafond als bepaald in artikel 7 is bereikt indien dat moment eerder is dan 31 december 2018.

Ad artikel 15 : (Citeertitel)

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

Staatssteun

Op grond van deze regeling zal subsidie worden verstrekt aan ondernemingen, en in dat geval dient dan ook rekening gehouden te worden met Europese regels omtrent staatssteun. Op grond van artikel 107, eerste lid, van het Verdrag betreffende de Werking van de Europese Unie (VWEU) is sprake van staatssteun 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 zal in beginsel voldoen aan deze criteria en daarmee aan te merken zijn als staatssteun, tenzij met de subsidie de drempel voor de-minimissteun aan een onderneming niet wordt overschreden. De verleende steun is in dat geval 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 staatssteun.

Om deze reden is er met deze subsidieregeling voor gekozen enkel subsidie aan een taxionderneming 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 totaalbedrag van € 200.000,-- gerekend over drie opvolgende belastingjaren. Indien het een onderneming betreft die onderdeel uitmaakt van een concern, geldt genoemde drempel 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.