

Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam houdende regels omtrent het stimuleren van de verduurzaming van vervoersmiddelen (Subsidieregeling duurzame Amsterdamse vervoersmiddelen)

Het college van burgemeester en wethouders van Amsterdam,

gelet op artikel 3, tweede lid van Algemene subsidieverordening Amsterdam 2013gezien de op 23 april 2020 door de gemeenteraad van Amsterdam vastgestelde Routekaart naar een klimaatneutrale stad en gezien het op 23 mei 2019 gepubliceerde Actieplan Schone Lucht,

besluit de volgende regeling vast te stellen:

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1.1 Toepasselijkheid ASA 2013

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

Artikel 1.2 Doel van deze subsidieregeling

Het doel van deze subsidieregeling is de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en de uitstoot van gassen die bijdragen aan de opwarming van de aarde te verminderen door het stimuleren van de verduurzaming van voertuigen die in Amsterdam gebruikt worden.

Hoofdstuk 2 Uitstootvrije bedrijfsvoertuigen en taxi's

Artikel 2.1 Definities

In dit hoofdstuk 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 van de tenaamstelling, zoals bedoeld in artikel 7:9 van het BW, als moment van aanschaf. In geval van lease wordt de datum van inwerkingtreding van de leaseovereenkomst als moment van aanschaf aangemerkt;
- b. Actieplan Schone Lucht: actieplan van de gemeente Amsterdam, gepubliceerd op 23 mei 2019, waarin op hoofdlijnen is beschreven hoe de stad tot 2030 toewerkt naar schonere en gezondere lucht;
- c. ASA 2013: de 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013';
- d. bedrijfsmatig gebruik: het gebruik van het uitstootvrije bedrijfsvoertuig ten behoeve van de primaire bedrijfsactiviteiten die de subsidieontvanger uitvoert;
- e. bedrijfsvoertuig: een verzamelbegrip waaronder alle uitstootvrije bestelauto's, vrachtauto's en autobussen met uitzondering van een taxi's en taxibussen worden verstaan.
- f. BW: het Burgerlijk Wetboek;
- g. college: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- h. 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;
- i. contractvervoer: taxivervoer dat wordt verricht op basis van structurele contracten, vervoer door standplaats-, aanhoud- en beltaxi's valt hier niet onder.
- j. 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;
- k. 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.
- l. DET: datum van eerste toelating.

- m. gebruikt: een uitstootvrij bedrijfsvoertuig of een uitstootvrije taxi(bus) geldt als gebruikt als het voertuig reeds is geregistreerd voor gebruik op de openbare weg, voor het voertuig reeds een kentekenbewijs is afgegeven of het voertuig voorafgaand aan de aanschaf eenmaal eerder op naam is gesteld dan wel eerder door een ander is geleased.
- n. gecertificeerde dealer; een handelaar in voertuigen die BOVAG of RDW-gecertificeerd is en als zodanig geregistreerd is in het register van de Kamer van Koophandel.
- o. lease: een overeenkomst waarbij het juridisch eigendom van een voertuig bij de financierende leasegever blijft, maar het voertuig tegen een periodieke vergoeding bestendig gebruik wordt door de leaseneemer, ongeacht of het economisch eigendom gedurende de looptijd van de overeenkomst bij de leaseneemer of de leasegever ligt. 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, worden geacht onder deze omschrijving te vallen.
- p. nieuw: een uitstootvrij bedrijfsvoertuig of een uitstootvrije taxi(bus) geldt als nieuw als voor voertuig niet eerder een kentekenbewijs is afgegeven, het voertuig niet eerder geregistreerd is geweest om gebruikt te worden op de openbare weg en het voertuig niet eerder op de openbare weg is gebruikt.
- q. niet-uitstootvrije motor: motor die is bedoeld voor de primaire aandrijving van het voertuig, zijnde een niet door een tractiebatterij of waterstof brandstofcel aangedreven motor;
- r. niet-uitstootvrij voertuig: een voertuig dat bij vervoersbewegingen binnen Amsterdam aangedreven wordt door een niet-uitstootvrije motor.
- s. 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.
- t. ombouw: Het treffen van maatregelen aan of met betrekking tot een voertuig met een niet-uitstootvrije motor die er toe leiden dat deze niet-uitstootvrije motor vervangen wordt een motor die aangedreven wordt door een tractiebatterij of waterstof brandstofcel en dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer het voertuig goedkeurt voor gebruik op de openbare weg en aanmerkt als elektrisch of met waterstof aangedreven.
- u. plug-in hybride vrachtauto of autobus: een equivalent van een vrachtauto of autobus die minimaal 50 kilometer aan één stuk uitstootvrij kan rijden zonder daarbij gebruik te maken van een in het voertuig aanwezige uitstoot genererende hulpmotor.
- v. startende taxionderneming: iedere natuurlijke persoon of rechtspersoon, als zodanig in het Handelsregister van de Kamer van koophandel is ingeschreven onder SBI-code 4932, die minder dan zes maanden voor het indienen van de aanvraag tot subsidie economische activiteiten uitvoert ten behoeve van de taxionderneming en niet beschikt over een niet-uitstootvrij taxi(bus).
- w. 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, die is ingericht voor het vervoer van personen tegen betaling, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, en die blijkt het afgegeven kentekenbewijs en de inschrijving in het kentekenregister van de RDW een taxi is.
- x. taxibus: een taxibus is een voor het vervoer ontworpen en gebouwd motorvoertuig met ten minste vier wielen die is ingericht voor het vervoer van personen tegen betaling, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, met tenminste 7 zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegeteld, en die blijkt het afgegeven kentekenbewijs en de inschrijving in het kentekenregister van de RDW een taxi is.
- y. Taxxipas: het bewijs dat een taxiondernemer met een Taxxivergunning is aangesloten bij een TTO.
- z. TTO: Een Toegelaten Taxi Organisatie, een organisatorisch verband als bedoeld in artikel 82b van de Wet personenvervoer 2000, dat in het bezit is van een geldige TTO-vergunning, zoals bedoeld in artikel 2.3, tweede lid van de Taxiverordening Amsterdam 2012.
- aa. uitstootvrije autobus: een equivalent van een autobus die door een uitstootvrije motor wordt aangedreven.
- bb. uitstootvrije bestelauto: een equivalent van een bestelauto die door een uitstootvrije motor wordt aangedreven
- cc. uitstootvrije motor: motor die is bedoeld voor de primaire aandrijving van het voertuig door middel van een tractiebatterij of waterstof brandstofcel;
- dd. uitstootvrije taxi(bus): een equivalent van een taxi(bus) die middels een uitstootvrije motor wordt aangedreven;
- ee. uitstootvrije vrachtauto: een equivalent van een vrachtauto die door een uitstootvrije motor wordt aangedreven;
- ff. voorgaande subsidieverordeningen: Subsidieverordening voor de aanschaf van uitstootvrije bedrijfsvoertuigen in Amsterdam 2019 – 2021 en Subsidieverordening voor de aanschaf van uitstootvrije taxi's in Amsterdam 2019 – 2021
- gg. voertuigcategorie: een categorisering van het voertuig gebaseerd 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

Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten

Het college kan een eenmalige subsidie verlenen voor:

- a. De aanschaf, bij een gecertificeerde dealer, van één van de volgende nieuwe of gebruikte voertuigen, voor zover deze aantoonbaar en in voldoende mate ingezet zullen worden voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente Amsterdam en vallen binnen de genoemde voertuigcategorie:
 - i. een uitstootvrije bestelauto met voertuigcategorie N1, die een bedrijfsvoertuig met voertuigcategorie N1, N2, N3, M2 of M3 vervangt;
 - ii. een uitstootvrije vrachtauto met voertuigcategorie N2 of N3 of een plug-in hybride vrachtauto met voertuigcategorie N2 of N3, die binnen Amsterdam aantoonbaar uitstootvrij zal rijden;
 - iii. een uitstootvrije autobus met voertuigcategorie M2 of M3 of een plug-in hybride autobus met voertuigcategorie M2 of M3, die binnen Amsterdam aantoonbaar uitstootvrij zal rijden;
 - iv. een uitstootvrije taxi of taxibus, die respectievelijk een taxi of taxibus vervangt en die na aanschaf, binnen de gemeente Amsterdam:
 1. meer dan 8.000 zakelijke kilometers per jaar zal rijden; en
 2. langer dan twee jaar bedrijfsmatig zal rijden.
- b. De ombouw door een daartoe gekwalificeerde onderneming van een niet-uitstootvrije vrachtauto of autobus tot een uitstootvrije vrachtauto of autobus met voertuigcategorie M2, M3, N2 of N3, voor zover deze aantoonbaar en in voldoende mate ingezet zullen worden voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente Amsterdam

Artikel 2.3 Subsidiabele kosten

1. Voor de aanschaf van een voertuig, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, worden de investeringskosten verbonden aan de aanschaf van het uitstootvrije voertuig aangemerkt als de subsidiabele kosten.
2. Voor de ombouw van een voertuig, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel b, worden de investeringskosten die zijn verbonden aan de ombouw van een niet-uitstootvrije vrachtauto of autobus naar een uitstootvrije vrachtauto of autobus aangemerkt als de subsidiabele kosten.

Artikel 2.4 Hoogte van de subsidie

1. Voor de aanschaf van een **nieuwe** voertuigen, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub i tot en met iv, geldt dat de subsidie ten hoogste 20% van de subsidiabele kosten, zoals omschreven onder artikel 2.3, eerste lid bedraagt, waarbij per voertuig de volgende maximum subsidiebedragen gelden:
 - a. voor een bestelauto, zoals omschreven om in sub i:
 - i. € 5.000,- indien het ledig gewicht ten hoogste 1760kg bedraagt, waarbij, in afwijking op het, bij onderdeel a omschreven, maximum van 20% van de subsidiabele kosten niet van toepassing is; en
 - ii. € 40.000,- indien het ledig gewicht meer bedraagt dan 1760kg.
 - b. € 40.000 voor een vrachtauto of autobus, zoals omschreven in sub ii en iii;
 - c. € 3.000,- voor een taxi, zoals omschreven in sub iv; en
 - d. € 5.000,- voor een taxibus, zoals omschreven in sub iv;
2. Voor de aanschaf van **gebruikte** voertuigen, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub i tot en met iv, geldt dat de subsidie ten hoogste 20% van de subsidiabele kosten, zoals omschreven onder artikel 2.3, eerste lid bedraagt, waarbij per voertuig de volgende maximum subsidiebedragen gelden:
 - a. voor een bestelauto, zoals omschreven in sub i:
 - i. € 3.000,- indien het ledig gewicht van ten hoogste 1760 kg bedraagt; en
 - ii. € 12.000,- indien het ledig gewicht van meer dan 1760 kg bedraagt;
 - b. € 12.000,- voor een vrachtauto of autobus, zoals omschreven in subonderdelen ii, en iii;
 - c. € 3.000,- voor een taxi, zoals omschreven in sub iv; en
 - d. € 5.000,- voor een taxibus, zoals omschreven in sub iv;

3. Voor de **ombouw** van een vrachtauto of autobus, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel b, geldt dat de subsidie ten hoogste 20% van de subsidiabele kosten, zoals omschreven onder artikel 2.3, tweede lid bedraagt, waarbij een maximum van € 40.000,- subsidie per voertuig geldt.

Artikel 2.5 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor subsidies voor bedrijfsvoertuigen, zoals beschreven onder artikel 2.2, met uitzondering van onderdeel a, sub iv, bedraagt tussen de inwerkingtreding van deze regeling en 31 december 2022 € 1.100.000,-.
2. Het subsidieplafond voor subsidies voor taxi's en taxibussen, zoals beschreven artikel 2.2, onderdeel a, sub iv bedraagt tussen de inwerkingtreding van deze regeling en 31 december 2022 € 800.000,-.

Artikel 2.6 De aanvrager

1. Subsidie op basis van dit hoofdstuk voor bedrijfsvoertuigen kan uitsluitend worden aangevraagd door een in Amsterdam gevestigde of een in Amsterdam opererende onderneming;
2. Subsidie voor taxi's en taxibussen, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub iv kan uitsluitend worden aangevraagd door een taxionderneming, als zodanig in het Handelsregister van de Kamer van koophandel ingeschreven onder SBI-code 4932.

Artikel 2.7 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 op basis van dit hoofdstuk de volgende gegevens en stukken overgelegd:

- a. een volledig ingevulde en rechtsgeldig ondertekende de-minimisverklaring;
- b. Indien de aanvraag de aanschaf van een uitstootvrij voertuig, zoals bedoeld in artikel 2.2, onderdeel a, betreft: een koopofferte van een gecertificeerde dealer of een leasevoorstel van een leasemaatschappij, met betrekking tot de aan te schaffen uitstootvrije bedrijfsvoertuig, taxi of taxibus;
- c. indien de aanvraag het ombouwen van een niet uitstootvrije vrachtauto of autobus met voertuigclassificatie M2, M3, N2 of N3, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel b betreft: een ombouw-offerte van een daartoe gekwalificeerde onderneming.
- d. indien de aanvrager deel uitmaakt van een concern: een organogram van het concern;
- e. indien de aanvraag een bedrijfsvoertuig betreft:
 - i. een laad- of tankplan waaruit blijkt op welke wijze het uitstootvrije bedrijfsvoertuig wordt opgeladen of van uitstootvrije brandstof wordt voorzien;
 - ii. indien een vergunning vereist is voor de bedrijfsactiviteiten van de aanvrager: de vereiste vergunning.
 - iii. indien de aanvrager buiten de gemeente Amsterdam is gevestigd: objectieve bewijsstukken waaruit blijkt dat het gesubsidieerde uitstootvrije bedrijfsvoertuig na aanschaf of ombouw maandelijks gemiddeld drie of meer dagen per week of minimaal 160 dagen per jaar zal worden ingezet voor bedrijfsmatig gebruik binnen Amsterdam;
- f. Indien de aanvraag een bestelwagen, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub i betreft: een kentekenbewijs, boekhouding of leasecontract waaruit blijkt gedurende welke periode het te vervangen voertuig in het bezit van de aanvrager is geweest of naar verwachting zal zijn.
- g. indien de aanvraag een plug- in hybride vrachtauto of autobus, zoals omschreven in artikel 2.2 onderdeel a, sub ii en iii betreft, worden objectieve bewijsstukken overgelegd waaruit blijkt dat het voertuig:
 - i. voorzien is van een GPS-systeem waarmee de elektrische gereden kilometers kunnen worden uitgelezen en gecontroleerd; en
 - ii. het voertuig tenminste 50 kilometer aan een stuk elektrisch kan rijden zonder gebruik te maken van een in het voertuig aanwezige uitstoot genererende hulpmotor;
- h. indien de aanvraag een taxi of taxibus, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub iv betreft:
 - i. een kentekenbewijs, boekhouding of leasecontract waaruit blijkt gedurende welke periode het te vervangen voertuig in het bezit van de aanvrager is geweest of naar verwachting zal zijn; en
 - ii. documenten waaruit blijkt dat door de aanvrager ten minste 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 de laatst gereden 3 maanden rittenadministratie van de te vervangen niet-uitstootvrij aangedreven taxi(bus);

Artikel 2.8 Weigeringsgronden

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

- a. de subsidieaanvraag na 31 december 2022 ontvangen is;
- b. de subsidiabele activiteit reeds is uitgevoerd voordat de aanvraag om subsidie bij de gemeente is ingediend, tenzij de aanvraag binnen 60 dagen na inwerkingtreding van deze regeling is ingediend en de subsidiabele activiteit tussen 15 maart 2020 en de inwerkingtreding van deze regeling is uitgevoerd;
- c. de aanvrager voor de subsidiabele activiteit reeds subsidie ontvangt van de gemeente Amsterdam, anders dan op grond van onderhavige subsidieverordening;
- d. het uitstootvrije voertuig niet voldoet aan de vereisten die aan een vergelijkbaar niet-uitstootvrij aangedreven voertuig worden gesteld;
- e. bij de aanvraag voor subsidie een kentekenbewijs van een niet-uitstootvrij voertuig wordt overgelegd, dat eerder is aangeleverd voor een aanvraag tot subsidie op grond van deze subsidieregeling of de voorgaande verordeningen;
- f. de subsidieaanvrager geen vergunning heeft voor uitvoering van haar primaire bedrijfsactiviteiten in Amsterdam in gevallen waarin een vergunning is vereist;
- g. 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;
- h. tegen de aanvrager een bevel uitstaat tot terugvordering van onrechtmatig verleende staatssteun;
- i. het bedrijfsvoertuig na aanschaf of ombouw niet maandelijks gemiddeld ten minste drie dagen per week of op jaarbasis niet meer dan 159 dagen zullen worden ingezet voor bedrijfsmatig gebruik binnen Amsterdam.
- j. de subsidieaanvrager heeft verzuimd om een oplaad- of tankmogelijkheid voor het uitstootvrije bedrijfsvoertuig te verzorgen;
- k. De subsidieaanvraag betrekking heeft op een bedrijfsvoertuig en de subsidieaanvrager of diens rechtsvoorganger op grond van deze subsidieregeling of de voorgaande subsidieverordeningen al subsidie verleend heeft gekregen voor de aanschaf van vijf uitstootvrije bedrijfsvoertuigen. Als de aanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het gehele concern.
- l. de subsidieaanvraag betrekking heeft op een plug-in hybride voertuig en niet aangetoond is dat het voertuig:
 - i. beschikt over een ingebouwd GPS-systeem waarmee gecontroleerd kan worden wanneer en waar het voertuig elektrisch heeft gereden; of
 - ii. tenminste 50 kilometer aan een stuk elektrisch kan rijden zonder gebruik te maken van een in het voertuig aanwezige uitstoot genererende hulpmotor;
- m. De aan te schaffen of om te bouwen uitstootvrije taxi of taxibus zal worden gebruikt ter uitvoering van een reeds verleende aanbesteding, opdracht of concessie inzake contractvervoer en/of een in de toekomst door de gemeente Amsterdam te verlenen aanbesteding, opdracht of concessie inzake contractvervoer;
- n. De subsidieaanvraag betrekking heeft op een taxi of taxibus en de aanvrager niet aantoont dat op het moment van de subsidieaanvraag met de te vervangen niet-uitstootvrije taxi of taxibus tenminste 8.000 zakelijke kilometers per jaar binnen Amsterdam worden gereden.
- o. De subsidieaanvraag betrekking heeft op een taxi of taxibus en de subsidieaanvrager of diens rechtsvoorganger op grond van deze subsidieregeling of de voorgaande subsidieverordeningen al subsidie verleend heeft gekregen voor de aanschaf van vijf uitstootvrije taxi's of taxibussen. Als de aanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het gehele concern.
- p. er een voertuig vervangen wordt, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub i en iv, en uit het kentekenbewijs, de boekhouding of het leasecontract van het te vervangen voertuig blijkt dat de aanvrager:
 - i. vóór december 2019 niet in het bezit was van het voertuig; of
 - ii. vóór 15 maart 2020 niet meer in het bezit was van het voertuig;
- q. er een uitstootvrij voertuig vervangen wordt, zoals omschreven in artikel 2.2, onderdeel a, sub i en iv, en uit het kentekenbewijs, de boekhouding of het leasecontract van het te vervangen voertuig blijkt dat de aanvrager na de datum van inwerkingtreding van deze regeling nog in het bezit was van het voertuig.

Artikel 2.9 Aanvullende verplichtingen

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

- a. de subsidieontvanger dient het uitstootvrije voertuig binnen een half jaar na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening aan te schaffen of om te bouwen;
- b. de subsidieontvanger dient het uitstootvrije voertuig 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 gedurende twee jaar na aanschaf van het uitstootvrije voertuig de actuele kilometerstand van het betreffende voertuig bij te houden en die op verzoek aan het college te overleggen;
- d. de subsidieontvanger dient het uitstootvrije voertuig gedurende twee jaar na de aanschaf bedrijfsmatig te gebruiken binnen de gemeente Amsterdam;
- e. de subsidieontvanger dient het te vervangen voertuig, waarvan het kenteken is aangeleverd ten tijde van de aanvraag tot subsidie, binnen 3 maanden na subsidievaststelling niet meer op naam te hebben en het college op verzoek bewijs te leveren van de gewijzigde tenaamstelling;
- f. De subsidieontvanger die subsidie heeft ontvangen voor een uitstootvrije taxi of taxibus dient met dat voertuig tenminste 8.000 zakelijke kilometers binnen Amsterdam te rijden en dient bewijs daarvan op verzoek aan het college te overleggen.
- g. De subsidieontvanger die subsidie heeft ontvangen voor een plug-in hybride voertuig dient te zorgen dat alle vervoersbewegingen met het voertuig voor zover die in Amsterdam plaatsvinden uitstootvrij zijn en dient op verzoek van het college een uitdraai van de GPS over de periode van twee maanden vóór de datum van het verzoek te leveren, waaruit blijkt of alle ritten in Amsterdam volledig uitstootvrij zijn gereden.

Artikel 2.10 Directe vaststelling

1. Subsidies op basis van dit hoofdstuk worden niet direct vastgesteld.
2. Aanvragen tot vaststelling van subsidies die € 5.000,- of minder bedragen, die op basis van dit hoofdstuk zijn verleend, dienen op hetzelfde moment ingediend te worden als in artikel 15, tweede lid van de ASA 2013 voorgeschreven wordt voor eenmalige subsidieverleningen die meer bedragen dan €5.000,-, maar niet hoger zijn dan €50.000,-.

Artikel 2.11 Verantwoording en vaststelling van de subsidie

In aanvulling op artikel 14 tweede lid, van de ASA 2013, bevat een aanvraag tot vaststelling van een op basis van dit hoofdstuk verleende subsidie:

- a. een kopie van het kentekenbewijs van het uitstootvrije voertuig;
- b. indien er sprake is van koop: een factuur voor het voertuig van een gecertificeerde dealer en bewijzen van betaling ten bedrage van ten minste de verleende subsidie
- c. indien er sprake is van financiële lease: afschriften van de factuur van een gecertificeerde dealer en betaalbewijzen met betrekking tot het uitstootvrije voertuig ten bedrage van ten minste de verleende subsidie, en in voorkomend geval ook afschriften van de getekende financial leaseovereenkomst en de getekende SEPA-overeenkomst voor automatische incasso;
- d. indien er sprake is van operationele lease: afschriften van de getekende operational leaseovereenkomst, de getekende SEPA-overeenkomst voor automatische incasso of betaalbewijzen ten bedrage van ten minste de verleende subsidie en het bewijs van aflevering door leasemaatschappij van het uitstootvrije voertuig met vermelding van afleverdatum en kilometerstand;
- e. indien er sprake is van een bedrijfsvoertuig: een bewijs dat is zorggedragen voor een oplaad- of tankmogelijkheid voor het bedrijfsvoertuig;
- f. indien er sprake is van ombouw: een bewijs dat het naar uitstootvrij omgebouwde voertuig door de RDW als uitstootvrij is gecategoriseerd en is goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg.

Hoofdstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 3.1 Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking op 1 juni 2021.

Artikel 3.2 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Subsidieregeling duurzame Amsterdamse vervoersmiddelen.

Aldus vastgesteld in de college vergadering van 13 april 2021.

*De burgemeester
Femke Halsema*

*De gemeentesecretaris
Peter Teesink*

Toelichting

Algemeen deel

De verbetering van de luchtkwaliteit en het verminderen van CO2 uitstoot in Amsterdam zijn al lange tijd concrete ambities van het gemeentebestuur. Met de aankondiging van het Actieplan Schone Lucht dat op 1 april 2019 door het college van B&W is vastgesteld en met de vaststelling van de Routekaart naar een klimaatneutrale stad door de gemeenteraad op 23 april 2020 zijn ambities en de weg erheen verder bepaald. De op 6 november 2019 door de gemeenteraad vastgestelde Subsidieverordeningen Uitstootvrije Taxi's en Uitstootvrije Bedrijfsvoertuigen waren een onderdeel van dat pad. Het is één van de maatregelen die Amsterdam inzet om de luchtkwaliteit te verbeteren en de transitie naar uitstootvrije mobiliteit te versnellen. Het geheel aan maatregelen beoogt de stad schoner en duurzamer te krijgen, rekening houdend met het uitgangspunt dat het voor iedereen haalbaar en betaalbaar moet zijn.

Eén regeling

Deze subsidieregeling duurzame Amsterdamse vervoersmiddelen volgt de Subsidieverordeningen Uitstootvrije Taxi's en Uitstootvrije Bedrijfsvoertuigen op. De twee verordeningen zijn in het geheel ondergebracht in het op bedrijfsvoertuigen gerichte tweede hoofdstuk van deze regeling.

Na een recente wijziging van de ASA2013 bestaat er geen dragende reden meer om gebruik te blijven maken van een verordening. Dit is ook de belangrijkste reden waarom de wijzigingen in de vorm van een subsidieregeling zijn gegoten. Dit doet bovendien recht aan de door de Raad opgestelde kaders voor subsidieverlening. Door regelingen samen te voegen ontstaat een goede basis voor een subsidieregeling die ruimte biedt aan alle ambities op het gebied van de stimulering van vermindering van de uitstoot en verbetering van de duurzaamheid van vervoersmiddelen. Dit bevordert de uniformiteit en eenvoud van het duurzame subsidielandschap.

Verlenging looptijd

Naast de samenvoeging van de verordeningen in een regeling is ook de looptijd van de subsidies voor bedrijfsvoertuigen en taxi's verlengt. Vanaf maart 2020 is het aantal aanvragen voor subsidies echter sterk achtergebleven ten opzichte van de verwachting en wordt het subsidie plafond niet gehaald voor uitstootvrije taxi's en bedrijfsvoertuigen.

Voor de subsidie uitstootvrije taxi's is dit grotendeels toe te schrijven aan de economische gevolgen van de maatregelen die zijn genomen vanwege de coronacrisis, voor uitstootvrije bedrijfsvoertuigen is het naast de coronacrisis toe te schrijven aan het beperkt beschikbaar zijn van zware uitstootvrije voertuigen, een beperkt aanbod modellen bestelwagens en een aangekondigde landelijke subsidie voor uitstootvrije bestelwagens in 2021.

Om maximale verschoning en verduurzaming te faciliteren wordt de mogelijkheid om een subsidie aan te vragen voor uitstootvrije taxi's of bedrijfsvoertuigen verlengd met een jaar. Naast verlenging worden er een paar praktische wijzigingen doorgevoerd om de aanvraag en verlening van subsidies toegankelijker te maken en beter aan te laten sluiten bij de behoefte van de markt. Daarnaast zijn er een paar technische wijzigingen doorgevoerd ter reparatie van niet eerder ontdekte fouten in de regeling.

Artikelsgewijze toelichting

Artikel 1.1 - Toepasselijkheid 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013'

Met deze bepaling wordt de ASA 2013 van toepassing verklaard op de subsidieregeling. De ASA 2013 is door de gemeenteraad vastgestelde kader waarbinnen het college de voorwaarden van de subsidieregeling bepaald. Tenzij daar nadrukkelijk van wordt afgeweken zijn de regels van de ASA 2013 eveneens van toepassing op besluiten die op basis van deze subsidieregeling worden genomen. De 'Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013' kan worden geraadpleegd via: <http://www.amsterdam.nl/subsidies>.

Artikel 1.2 - Doel subsidieregeling

Het doel van deze subsidieregeling is de luchtkwaliteit in Amsterdam te verbeteren en de uitstoot van gassen die bijdragen aan de opwarming van de aarde te verminderen door het stimuleren van de verduurzaming van voertuigen die in Amsterdam gebruikt worden. In de volgende hoofdstukken worden verschillende activiteiten aangewezen die bijdragen aan dat doel.

Zo geldt voor hoofdstuk 2 dat deze is gericht op het verlagen van de drempel om tot aanschaf van een uitstootvrij bedrijfsvoertuig of het ombouwen daarvan over te gaan. De doelgroep zijn daarbij diegenen die dagelijks voor de uitvoering van de primaire bedrijfsactiviteiten veel in Amsterdam rijden. Hierdoor wordt de luchtkwaliteit in Amsterdam verbeterd en de uitstoot van gassen die bijdragen aan de opwarming van de aarde verminderd. Deze subsidieregeling is niet bedoeld voor subsidieverlening ten behoeve van particuliere doeleinden of voor onderdelen van de gemeentelijk organisatie.

Artikel 2.1 - Definities

Met dit artikel worden kernbegrippen in hoofdstuk 2 gedefinieerd. De definities in dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op andere hoofdstukken. In andere hoofdstukken worden mogelijk andere definities gehanteerd. De definities spreken meestal voor zichzelf.

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.

In de definities is opgenomen dat de uitstootvrije autobus, bestelauto, vrachtauto, taxi, taxibus, plug-in hybride vrachtauto of autobus een equivalent moet zijn van een 'conventioneel' voertuig. De reden hiervoor is dat de gemeente wil dat wordt aangetoond 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.

Artikel 2.2 Subsidiabele activiteiten

In deze kernbepaling wordt omschreven voor welke activiteiten subsidie kan worden verleend. Het verdient noot dat bepalingen omtrent bijvoorbeeld de aanvrager, de weigeringsgronden, de aanvullende verplichtingen allemaal ook redenen kunnen zijn dat iemand niet in aanmerking komt voor de subsidie.

Bij het bepalen wat een bestelauto, vrachtauto, autobus, taxi of taxibus aangemerkt wordt gebruik gemaakt van het in artikel 1.1, onderdeel gg gedefinieerde begrip voertuigcategorie. Met de voertuigcategorieën wordt verwezen naar de voertuigcategorieën zoals deze zijn bepaald in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees parlement en de raad. De voertuigcategorie van een voertuig is op het kentekenbewijs en de technische specificatie van een voertuig eenvoudig terug te vinden.

Onderdeel a

De in dit onderdeel opsomde subsidiabele activiteiten hebben betrekking of de aanschaf van een nieuw of gebruikte elektrische voertuig.

Het begrip gecertificeerde dealer wordt in artikel 1.1, onder n gedefinieerd. Er is bewust gekozen om te vereisen dat er gebruik gemaakt wordt van een BOVAG of RDW-gecertificeerd autohandelaar, om zo te borgen dat het voertuig een minimale kwaliteit heeft en dat een redelijke prijs gevraagd wordt voor het voertuig.

De begrippen 'aantoonbaar en in voldoende mate', in de aanhef bij dit onderdeel krijgen afhankelijk van het type voertuig een andere invulling.

Voor bedrijfsvoertuigen wordt aan dit begrip nadere invulling gegeven in de weigeringsgrond in artikel 2.8, onderdeel i. Het bedrijfsvoertuig dient na aanschaf of ombouw maandelijks gemiddeld ten minste drie dagen per week of op jaarbasis niet minder dan 160 dagen zullen te worden ingezet voor bedrijfsmatig gebruik binnen Amsterdam. Als bij een bedrijfsvoertuig niet aan deze voorwaarde voldaan wordt, wordt de subsidie geweigerd op grond van artikel 2.8, onderdeel i. Het college kan dit bepalen op basis van de, in artikel 2.7, onderdeel e, sub iii, voor een bedrijfsvoertuig gevraagde bewijsstukken.

Voor taxi's of taxibussen volgt de invulling van de begrippen 'aantoonbaar en in voldoende mate' uit de weigeringsgrond in artikel 2.8, onderdeel n. De aanvrager moet aantonen dat op het moment van de subsidieaanvraag met de te vervangen niet-uitstootvrije taxi of taxibus tenminste 8.000 zakelijke kilometers per jaar binnen Amsterdam worden gereden. Als niet aan deze voorwaarde voldaan wordt, wordt de subsidie geweigerd op grond van artikel 2.8, onderdeel n. Het college kan dit bepalen op basis van de, in artikel 2.7, onderdeel h, sub ii, voor taxi's en taxibussen vereiste documenten.

Voor alle voertuigen geldt, op grond van artikel 2.9, onderdelen d, dat ze tenminste twee jaar na aanschaf bedrijfsmatig gebruikt dienen te worden. Lees hierover meer bij artikel 2.9, onderdelen c en d.

Voor bestelauto's, taxi's en taxibussen wordt in dit artikel aanvullend vereist dat deze een bestaande niet-uitstootvrije bestelauto, taxi of taxibus vervangt. Als er in deze gevallen geen vervangen voertuig

is wordt de subsidie geweigerd op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a van de ASA 2013. Er wordt immers niet voldaan aan de regels die gesteld zijn om voor subsidie in aanmerking te komen.

Subonderdelen i en iv

Het begrip vervangen is niet nader gedefinieerd. De betekenis sluit nauw aan bij die in het algemeen taalgebruik. Het verdient echter wel noot dat er wel vereisten zijn aan hoe lang de aanvrager al eigenaar is van het te vervangen voertuig. De aanvrager moet sinds 19 december 2019 al eigenaar zijn geweest. Deze datum hangt samen met de inwerkingtredingsdatum van de subsidieverordeningen die de voorlopers waren van hoofdstuk 2 in deze subsidieregeling. Bedrijven die na de inwerkingtreding van de subsidieverordeningen voor een niet-uitstootvrij voertuig gekozen hebben komen niet in aanmerking voor subsidie voor vervanging van dat niet-uitstootvrije voertuig. Met het oog op de effecten die de maatregelen om de verspreiding van het coronavirus te voorkomen op bedrijfsvoering kunnen hebben gehad is het vereiste van eigenaarschap iets afgezwakt. In plaats van dat de aanvrager op het moment van de aanvraag nog eigenaar van het voertuig moet zijn mag deze het voertuig niet eerder dan 15 maart 2020 van de hand gedaan hebben. Overwegende dat sommige ondernemers als gevolg van de corona-maatregelen hun uitstootvrije voertuig van de hand hebben gedaan is in deze gevallen ook toegestaan om een uitstootvrij voertuig te vervangen met een ander uitstootvrij voertuig. Voorwaarde is daarbij wel dat de aanvrager niet meer in het bezit was van het voertuig op het moment dat deze subsidieregeling in werking trad, maar dat wel was voor ingang van corona-maatregelen. Deze vereisten aan het te vervangen voertuig volgen uit de weigeringsgrond in artikel 2.8, onderdelen p en q. Het college kan dit, voor respectievelijk bestelauto's en taxi(bussen) beoordelen op basis van de in artikel 2.7, onderdelen f en h, sub i gevraagde informatie.

Onderdeel b

Dit onderdeel heeft betrekking op de ombouw van niet-uitstootvrije vrachtauto's of autobussen.

Het begrip 'ombouw' is gedefinieerd in artikel 2.1, onderdeel t, waarbij nadrukkelijk opgemerkt moet worden dat binnen het ombouwen van een voertuig ook het verkrijgen van goedkeuring door de RDW valt. Het begrip 'gekwalificeerde onderneming' is intentioneel nergens gedefinieerd, omdat er nog geen erkenning of certificeringen zijn voor de ombouw van voertuigen. De kwaliteit van de ombouw wordt geborgd door de RDW-keuring.

Artikel 2.3 Subsidiabele kosten

In dit artikel worden in het eerste lid de subsidiabele kosten voor de aanschaf van een voertuig bepaald. In het tweede lid worden de subsidiabele kosten voor de ombouw van een voertuig bepaald. De artikelen 1 en 2 van artikel 2.3 corresponderen met de onderdelen a en b van artikel 2.2.

Kern van dit artikel is dat uitsluitend de investeringskosten van de aanschaf of ombouw gesubsidieerd worden. Denk daarbij aan het bedrag op de factuur voor de aanschaf of het bedrag dat de boekhouding in gaat als de boekwaarde van het voertuig en waarop periodiek afgeschreven wordt. Zaken als de kosten voor een feestelijke onthullingen, de kosten aanpassingen in het promotiemateriaal van het bedrijf, de parkeer- en vervoerkosten die ontstaan als men naar de dealer gaat en de opleiding van personeelsleden om het voertuigen te gebruiken worden niet geacht onder de investeringskosten te vallen.

Het college maakt gebruik bij de koopofferte of de ombouwofferte, zoals deze in respectievelijk artikel 2.7, onderdelen b en c gevraagd worden om deze investeringskosten te bepalen.

Artikel 2.4 Hoogte van de subsidie

In de drie leden van dit artikel worden de (maximale) subsidiebedragen voor de subsidiabele activiteiten in dit hoofdstuk bepaald. Voor alle voertuigen geldt, met één uitzondering, dat de subsidie nooit meer dan 20% van de subsidiabele kosten bedraagt. De subsidiabele kosten worden op grond van artikel 2.3 bepaald. Er is dus in principe niet meer dan 1/5 van de investeringskosten subsidie. Naast dit 20% maximum geldt er ook een maximumbedrag per type voertuig, daarbij is het laagste maximum van de twee van toepassing.

Het eerste lid bepaalde de subsidiebedragen voor nieuwe voertuigen. Onderdeel a, sub i bevat de enige uitzondering op het 20% maximum. Deze uitzondering geldt voor bestelauto's met een ledig gewicht van ten hoogste 1760kg. Voor deze lichte bestelauto's geldt dus dat de eigenaar tot 100% van de investeringskosten voor de aanschaf van een nieuwe bestelauto kan krijgen. Als gevolg van het in dat artikel bepaalde maximumbedrag kan die subsidie nooit meer dan € 5000,- per bestelauto bedragen. Overwegende dat een nieuw lichte uitstootvrije bestelauto vaak een veelvoud van € 5000,- kosten is de verwachting dat iedere nieuwe uitstootvrije lichte bestelauto, die een bestaande vervangt, zal leiden tot een subsidie van € 5000,-.

Het tweede lid bepaald de maximale subsidiebedragen voor verschillende gebruikte voertuigen. Terwijl het derde lid de maximale subsidiebedragen voor de ombouw van vrachtauto's en autobussen bepaald.

Artikel 2.5 Subsidieplafond

Dit artikel ziet er op toe dat geen subsidie meer kan worden verstrekt voor de activiteiten in dit hoofdstuk als het plafond bereikt is of wanneer de aanvraag niet compleet is ingediend voor 31 december 2022. Als het plafond bereikt is of een aanvraag na het verstrijken van de termijn waarvoor het plafond geldt ontvangen wordt zal deze geweigerd worden op grond van artikel 4:25, tweede lid van de Algemene Wet Bestuursrecht.

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.

Binnen hoofdstuk 2 zijn twee afzonderlijke subsidieplafonds. Eén voor alle activiteiten die betrekking hebben op bedrijfsvoertuigen, deze is beschreven in het eerste lid. De ander voor alle activiteiten die betrekking hebben op taxi's en taxibussen, deze is beschrijven in het tweede lid.

Artikel 2.6 De aanvrager

Dit artikel regelt wie er subsidie aan kan vragen.

Het eerste lid heeft betrekking op aanvragen voor bedrijfsvoertuigen. De aanvrager dient in Amsterdam gevestigd te zijn of in Amsterdam te opereren. De vestigingslocatie van een onderneming in Amsterdam blijkt uit de inschrijving bij de Kamer van Koophandel. Als een onderneming niet in Amsterdam gevestigd is kan er nog steeds sprake zijn van een in Amsterdam opererende onderneming. Het college bepaalt mede op grond van de objectieve bewijsstukken, die verschaft worden als gevolg van artikel 2.7, onder e, subonderdelen i, ii en iii, of een onderneming voldoende in Amsterdam opereert. Als de onderneming niet in Amsterdam gevestigd is en ook niet voldoende in Amsterdam opereert dan wordt de subsidie geweigerd op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a van de ASA2013.

Het tweede lid heeft betrekking op aanvragen voor taxi's en taxibussen. Voor aanvragen met betrekking tot taxi's en taxibussen geldt in ieder geval dat de onderneming als taxionderneming ingeschreven dient te zijn bij de Kamer van Koophandel. Als deze inschrijving niet klopt wordt de subsidieaanvraag geweigerd op grond van artikel 9, tweede lid, onderdeel a van de ASA2013. Het college bepaalt op grond van artikel 2.2, onderdeel a en artikel 2.8, onderdeel n of een taxionderneming voldoende in Amsterdam opereert en het is daarom geen vereiste in dit artikel. Lees hier meer over bij de toelichting bij artikel 2.2, onder a.

Artikel 2.7 Bij de subsidieaanvraag in te dienen gegevens

Dit artikel regelt welke informatie, in aanvulling op de vereisten die volgen uit artikel 5, tweede lid van de ASA2013, bij een subsidieaanvraag op basis van dit hoofdstuk ingediend moeten worden. De gevraagde gegevens zijn noodzakelijk om te kunnen beoordelen of een aanvrager voldoet aan de in dit hoofdstuk gestelde criteria om in aanmerking te komen voor subsidie. Niet alle aanvragen dienen dezelfde informatie in te vullen. Als een onderdeel of subonderdeel in deze opsomming begint met het woord 'indien', zal eerst de voorwaarde waarop de informatie vereist is worden gegeven, gevolgd door de gevraagde informatie.

Onderdeel a

de getekende de-minimisverklaring is nodig om te kunnen bepalen of de aanvrager niet al eerder overheidssteun ontvangen heeft. Als gevolg van het Europees Verdrag van de Werking van de Europese Unie is de gemeente Amsterdam beperkt in hoeveel zij individuele ondernemingen mag steunen, zonder dat ze daar melding van moet maken of toestemming voor moet vragen bij het Europees Parlement. Het college heeft gekozen om op basis van deze subsidieregeling geen subsidies te verlenen die ertoe leiden dat het uit de de-minimisverordening volgende grensbedrag van € 200.000,- wordt overschreden. Op die manier sluit de gemeente uit dat zij een meldingsplicht krijgt of voorafgaande toestemming moet vragen. Als een subsidieaanvraag blijkens de getekende de-minimisverklaring zou leiden tot een overschrijding van het drempelbedrag, dan wordt de subsidie geweigerd op grond van artikel 2.8, onderdeel g.

Onderdelen b en c

De koopofferte, het leasevoorstel of de ombouwofferte zijn nodig om te bepalen hoeveel er geïnvesteerd wordt. Dit is van belang bij het bepalen van de subsidiabele kosten, zoals bedoeld in artikel 2.3.

Onderdeel d

Deze informatie is uitsluitend vereist als de onderneming die subsidie aanvraagt onderdeel is van een concern. Het begrip concern is gedefinieerd in artikel 2.1, onder h. Inzicht in de organisatiestructuur van de aanvrager is nodig om te bepalen of aan de de-minimisvereisten voldaan is. Verder is het nodig om te bepalen of er door delen van het concern niet al eerder subsidie is verkregen voor het uitstootvrij maken van 5 bedrijfsvoertuigen of het uitstootvrij maken van 5 taxi's of taxibussen. Het college weigert op grond van artikel 2.8, onder m, namelijk subsidie te verlenen als er al eerder aan het concern voor 5 bedrijfsvoertuigen subsidie is verleend. Het college weigert op grond van artikel 2.8, onder o, ook subsidie te verlenen als er aan het concern al eerder voor 5 taxi's of taxibussen subsidie is verleend.

Onderdeel e

Alle in dit onderdeel gevraagde informatie is uitsluitend vereist als er sprake is van een bedrijfsvoertuig. Deze informatie wordt gebruikt bij het bepalen of een onderneming in Amsterdam opereert, zoals dat vereist is in artikel 2.6, eerste lid. Als dat niet het geval is weigert het college subsidie te verlenen op grond van artikel 2.8, onderdeel i.

Het laadplan uit subonderdeel i is verder nodig om te bepalen of de aanvrager de oplaad- tankmogelijkheden voor het uitstootvrije bedrijfsvoertuig voldoende heeft verzorgd. Als dat niet het geval is weigert het college op grond van artikel 2.8, onderdeel j subsidie te verlenen.

De vergunning uit subonderdeel ii is verder vereist om uit te sluiten dat de aanvrager succesvol subsidie aanvraagt voor een bedrijfsvoertuig dat mogelijk de voor gebruik vereiste vergunning niet krijgt. Op deze manier wordt bovendien voorkomen dat het feit dat de subsidieaanvrager subsidie krijgt als argument gebruikt kan worden bij de vergunningverlening. De subsidieverlening heeft geen consequenties voor de vergunningverlening. De aanvrager dient zelf zijn vergunningplichtigheid in de gaten te houden. Als de aanvrager vergunning plichtig is en toch geen vergunning heeft weigert het college op grond van artikel 2.9, onderdeel f om subsidie te verlenen. Als de aanvrager na verlening van de subsidie vergunningplichtig blijkt en deze vergunning niet kan verkrijgen, dan zal dat er toe leiden dat niet aan het twee jaren gebruiksvereiste, zoals omschreven in artikel 2.9, onderdeel d, is voldaan en dan kan het college de subsidie alsnog intrekken.

De objectieve bewijsstuk, uit subonderdeel iii, waaruit het gebruik van het gesubsidieerde voertuig in Amsterdam bedrijfsmatig gebruikt zal worden dient ervoor om te bepalen of een te subsidiëren voertuig in voldoende mate in Amsterdam zal worden gebruikt. Dit gebruik wordt voor bedrijfsvoertuigen vereist in beide onderdelen van artikel 2.2. Onder objectief bewijsstuk wordt in ieder geval verstaan een getekende werkgeversverklaring waaruit blijkt dat het gesubsidieerde uitstootvrije bedrijfsvoertuig na aanschaf of ombouw maandelijks gemiddeld drie of meer dagen per week of minimaal 160 dagen per jaar zal worden ingezet voor bedrijfsmatig gebruik binnen Amsterdam.

Onderdeel f

Deze gevraagde informatie is alleen nodig als er sprake is van een aanvraag met betrekking tot een bestelwagen. Het kentekenbewijs, de boekhouding of het leasecontract in dit onderdeel worden vereist om te bepalen of het te vervangen voertuig lang genoeg en recent genoeg in het bezit was van de aanvrager. Lees hier meer over bij artikel 2.2 bij te toelichting op, onderdeel a subonderdelen i en iv.

Onderdeel g

De bij dit onderdeel gevraagde informatie is alleen vereist als er sprake is van een plug-in hybride voertuig. Deze informatie is onderdeel van de borging dat het hybride voertuig binnen Amsterdam uitstootvrij rijdt. Als dat niet het geval is kan het college op grond van artikel 2.8, onderdeel l weigeren om subsidie te verlenen.

Onderdeel h

De bij dit onderdeel gevraagde informatie is alleen vereist als er sprake is van een taxi of taxibus.

Het kentekenbewijs van het eerste onderdeel wordt gebruikt om te controleren of het te vervangen voertuig, zoals op grond van artikel 2.2, onderdeel a, sub iv wordt vereist, voldoende lang en voldoende recent in het bezit is geweest van de aanvrager. Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, subonderdelen i en iv.

De documenten die bij het tweede onderdeel worden gevraagd worden gebruikt om te beoordelen of het aan te schaffen voertuig, naar verwachting meer dan 8.000 zakelijk kilometers in Amsterdam zal rijden. Lees daarover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, bij de toelichting op de 'begrippen 'aantoonbaar en in voldoende mate'.

Artikel 2.8 Weigeringsgronden

Naast de weigeringsgronden die genoemd zijn in de ASA 2013, zijn in dit artikel aanvullende gronden opgenomen die als basis dienen voor een weigering van subsidie die op basis van dit hoofdstuk worden

verstrekt. In tegenstelling tot weigeringsgronden die gebeuren op grond van artikel 9, tweede lid van de ASA 2013, moet het college de subsidie weigeren als aan de weigeringsgronden voldaan wordt. Sommige van de weigeringsgronden spreken dusdanig voor zichzelf dat geen toelichting vereist is.

Onderdeel a

Deze weigeringsgrond ziet erop om een uiterste aanvraagdatum voor de subsidie te scheppen. Het is niet nodig dat een aanvraag die voor de genoemde datum is ontvangen ook compleet is, maar er zullen strenge termijnen gehanteerd worden om te zorgen dat een incomplete aanvraag na het verstrijken van de in dit artikel gestelde datum alsnog snel compleet gemaakt wordt.

Onderdeel b

Deze weigeringsgrond ziet erop te borgen dat de subsidie uitsluitend verstrekt wordt in gevallen waar de subsidie een stimulerende werking heeft. Als iemand, zonder subsidie aan te vragen, toch al over is gegaan tot de aanschaf of ombouw van het voertuig naar uitstootvrij, dan was de subsidie blijkbaar niet nodig. De subsidie wordt in de in deze weigeringsgrond genoemde gevallen geacht geen stimulerende werking te hebben. Er zullen aanvragers zijn die na uitvoering van de werkzaamheden toch proberen aan te vragen en daarbij beweren dat ze wel door de subsidieregeling gestimuleerd waren, maar verkeerd of onvoldoende geïnformeerd waren. Het is voor het college in de praktijk niet vast te stellen dat iemand zich onvoldoende heeft geïnformeerd of verkeerd heeft laten informeren over het moment waarop de subsidie aangevraagd moet worden. Iedereen kan achteraf die bewering maken. Het college heeft, rekening houdend met het voorgaande, omwille van de eenduidigheid en de uitvoerbaarheid bewust besloten om ook in die gevallen de subsidie te weigeren.

Met het oog op de effecten van de corona-maatregelen op ondernemingen heeft het college besloten om ruimhartiger om te gaan met de vervangingsvereisten. Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, subonderdeel i en iv. Gedurende voorbereiding van deze subsidieregeling is gebleken dat er op basis van de voorgaande verordening subsidieaanvragen geweigerd moesten worden die op basis van de ruimere voorwaarden van deze regeling wel in aanmerking hadden kunnen komen voor de subsidie. In deze gevallen waren de aanvragers daadwerkelijk gestimuleerd door de regeling, maar was er botweg geen wettelijke basis om deze mensen subsidie te verlenen. Om te voorkomen dat er zich situaties voor zouden doen die ertoe zouden dat ondernemers die vroegtijdig die juiste keuze hebben gemaakt geen aanspraak kunnen maken op deze subsidie is besloten om voor een korte periode (60 dagen) na de inwerkingtreding van deze regeling de mogelijkheid open te laten voor ondernemers om subsidie aan te vragen voor activiteiten die tussen de ingang van de coronamaatregelen en de inwerkingtreding van de regeling hebben plaatsgevonden.

Onderdeel f

Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.7, onderdeel e, sub ii.

Onderdeel g

Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.7, onderdeel a.

Onderdeel i

Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, bij de toelichting op de 'begrippen 'aantoonbaar en in voldoende mate'.

Onderdeel j

Deze weigeringsgrond ziet erop toe dat de aanvrager van de subsidie zorg dient te dragen voor een oplaadfaciliteit of tankmogelijkheid voor het aan te schaffen uitstootvrije bedrijfsvoertuig. Dit kan zijn op eigen terrein, via een publiek laadpunt of op terrein van derden. Deze weigeringsgrond garandeert optimale inzet van het uitstootvrije bedrijfsvoertuig. Indien een uitstootvrij bedrijfsvoertuig niet kan rijden omdat er geen laadmogelijkheden zijn, kan de subsidie worden geweigerd. Lees hierover verder bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.7, onderdeel e, subonderdeel i.

Onderdelen k en o

Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.7, onderdeel d.

Onderdeel m

Deze weigeringsgrond ziet erop dat voertuigen die gebruikt zullen worden voor contractvervoer in opdracht van de gemeente Amsterdam uitgesloten worden van subsidie. De gemeente Amsterdam stelt in veel van haar overeenkomsten met vervoerder de eis dat zij het vervoer elektrisch aanbieden. De aanbieder wordt geacht de kosten voor het elektrisch vervoer te verrekenen in de door haar geboden prijs. Het verlenen van subsidie is in deze gevallen daarom niet gepast.

Onderdeel n

Lees hierover meer bij de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, bij de toelichting op de 'begrippen 'aantoonbaar en in voldoende mate'.

Onderdeel p

Lees hier meer over de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, subonderdelen i en iv.

Onderdeel q

Lees hier meer over de artikelsgewijze toelichting bij artikel 2.2, onderdeel a, subonderdelen i en iv.

Artikel 2.9 Aanvullende verplichtingen

In dit artikel is een aantal verplichtingen opgenomen voor subsidies die op basis van dit hoofdstuk worden verstrekt. Als niet aan deze verplichtingen wordt voldaan kan dat een reden zijn de subsidie te verlagen of in te trekken.

Onderdeel a

Deze bepaling ziet er op de borgen dat een aanvrager die subsidie verleend heeft gekregen binnen zes maanden het uitstootvrije voertuig in gebruik heeft. Als niet aan deze voorwaarde voldaan wordt kan het college de subsidie op grond van artikel 4:46, tweede lid, onder b, AWB lager of op nihil vaststellen. Het is voor het college echter niet eenvoudig te controleren of de aanvrager de aanschaf of ombouw gedaan heeft, als de aanvrager geen verzoek tot vaststelling indient.

Als een periode van 6 maanden na de verlening verstreken is zou de subsidieaanvrager op grond van deze verplichting het voertuig aangeschaft of omgebouwd moeten hebben. Daarmee zou de subsidieactiviteit dus afgerond moeten zijn. Op grond van artikel 15, tweede lid, ASA 2013 of artikel 2.10, tweede lid van deze regeling, heeft de aanvrager de verplichting om uiterlijk 8 weken na afloop van de activiteiten een aanvraag tot vaststelling in te dienen. Als het college na 6 maanden en 8 weken nog steeds geen aanvraag tot vaststelling heeft ontvangen kan de subsidie het wederom op grond van artikel 4:46, tweede lid, onder b AWB lager vaststellen. Ditmaal, omdat niet aan de verplichting is voldaan om tijdig een aanvraag tot vaststelling te doen. Dit gegeven is eenvoudig te controleren.

Als het college in de voorbereiding van een bovengenoemde lagere vaststelling in contact met de aanvrager ontdekt dat deze het voertuig niet tijdig aangeschaft of omgebouwd heeft, heeft de zich aanvrager bovendien niet gehouden aan de, uit artikel 10, eerste lid, onder a van de ASA2013 volgende, verplichting om het college zo spoedig mogelijk schriftelijk te informeren over ontwikkeling die ertoe kunnen leiden dat aan de subsidieverlening verbonden voorwaarden niet nagekomen kunnen worden.

Onderdelen b, c en d

Deze artikelen zien erop het college te verzekeren dat het uitstootvrije voertuig tenminste twee jaar in Amsterdam gebruikt wordt. Het college kan bij de verlening en vaststelling van de subsidie niet bepalen of aan deze voorwaarde voldaan zal gaan worden. De periode van twee jaar begint immers pas na de aanschaf of ombouw van het voertuig. Het zou teveel afbreuk doen aan de stimulerende werking van de regeling om de vaststelling van de subsidie pas te doen nadat deze tweejarige termijn verstreken is. Om die reden is gekozen om in onderdeel c, te vereisen dat de aanvrager de kilometerstand bijhoudt en op verzoek aan het college overlegt. Op basis van deze kilometerstand kan het college bepalen of zij verder wil onderzoeken of aan de aanvullende verplichting uit onderdeel d voldaan is. Het college kan, als er geen dragende reden voor het niet in gebruik houden van het voertuig bestaat, kiezen om de vastgestelde subsidie in te trekken en het uitbetaalde bedrag terug te vorderen. Dragende redenen voor het niet in gebruik houden van een voertuig zouden bijvoorbeeld kunnen zijn:

1. het voertuig verongelukt en is total-loss is;
2. het voertuig een gedocumenteerd onoverkomelijk technisch gebrek had; en
3. de aanvrager is failliet gegaan en kon geen koper vinden die in Amsterdam gebruik wilde blijven maken van het voertuig.

Onderdeel e

Deze bepaling ziet erop dat het te vervangen voertuig daadwerkelijk niet meer gebruikt wordt voor vervoersbeweging door de aanvrager binnen de gemeente Amsterdam. Het college kan dat controleren door te verzoeken om het bewijs van de gewijzigde tenaamstelling. Als dit bewijs niet geleverd wordt is niet voldaan aan de verplichtingen die bij de subsidieverlening gesteld zijn en kan het college op grond van artikel 4:49, eerste lid, onder c de subsidie vaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen.

Onderdeel f

Deze bepaling ziet erop te borgen dat de uitstootvrije taxi of taxibus, waarvoor subsidie is verleend voldoende kilometer binnen Amsterdam rijdt. Het college kan dat controleren door te verzoeken om het bewijs van de gereden kilometers. Als dit bewijs niet geleverd wordt is niet voldaan aan de verplichting.

tingen die bij de subsidieverlening gesteld zijn en kan het college op grond van artikel 4:49, eerste lid, onder c de subsidievaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen.

Onderdeel g

Deze bepaling ziet er op te borgen dat de in Amsterdam gereden kilometers met een plug-in hybride voertuig ook daadwerkelijk uitstootvrij gereden worden. Het college kan dat controleren door de uitdraai van de GPS te verzoeken. Als gevolg van artikel 2.7, onderdeel g en artikel 2.8, onderdeel I zijn alle auto's voorzien van een systeem dat de gevraagde GPS-data kan leveren. Als deze GPS-data niet geleverd wordt of als uit deze data niet blijkt dat de gereden kilometers uitstootvrij zijn, kan het college op grond van artikel 4:49, eerste lid, onder c de subsidievaststelling intrekken of ten nadele van de ontvanger wijzigen.

Artikel 2.10 - Directe vaststelling

Artikel 13 (jo. artikel 17) van de ASA 2013 bepaalt dat subsidies tot en met € 5.000,00 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. Artikel 2, derde lid, van de ASA 2013 bepaalt echter dat middels een bijzondere regeling hiervan kan worden afgeweken als de aard van de subsidie of het beoogde doel van de te subsidiëren activiteit daartoe noodzaken. Gelet op het potentiële frauderisico dat gepaard gaat met deze subsidie en de hogere uitvoeringskosten die het tegengaan van dat risico met zich meebrengt, wordt een dergelijke afhandelingswijze in dit geval niet wenselijk gevonden. Om die reden wordt in het eerste lid van dit artikel bepaald dat voor subsidies onder de €5000, een schriftelijke aanvraag tot vaststelling moet worden ingediend.

Het tweede lid van dit artikel ziet er in aanvulling op de ASA2013 op, dat ook voor subsidies onder de €5000,- een termijn geldt waarbinnen de aanvragen tot vaststelling dienen te worden ingediend. Deze termijn is gelijk gesteld aan de termijn die uit de ASA2013 volgt voor subsidies tussen de €5000,- en €50.000,-.

Artikel 2.11 - Verantwoording en vaststelling van de subsidie

Dit artikel bepaalt dat de subsidieontvanger moet aantonen dat de activiteiten waarvoor de subsidie is verleend, zijn uitgevoerd. Dit volgt ook uit het eerste lid van artikel 4:45 Awb. Daar is geregeld dat bij de aanvraag tot subsidievaststelling moet worden aangetoond dat de activiteiten hebben plaatsgevonden en dat dit ook volgens de aan de subsidie verbonden verplichtingen is gebeurd. Verder is bepaald dat bij de aanvraag tot subsidievaststelling rekening en verantwoording moet worden afgelegd over de aan de activiteiten verbonden uitgaven en inkomsten.

Bij de aanvraag tot subsidievaststelling moeten documenten worden overgelegd waaruit blijkt dat de kosten voor het aanschaffen of voor de ombouw van de uitstootvrije bedrijfsvoertuigen, taxi's en taxibussen zijn gemaakt.

Ten behoeve van de verantwoording en de vaststelling van de subsidieaanvraag 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 nieuw of gebruikt uitstootvrij bedrijfsvoertuig. Daarom is hier de verplichting opgenomen om bij de aanvraag tot subsidievaststelling een kopie van het kentekenbewijs van het betreffende uitstootvrijebedrijfsvoertuig, afschriften van de factuur en betaalbewijzen met betrekking tot het aangeschafte voertuig (in geval van financial lease) of bewijs van levering (tenaamstelling) (in geval van koop), dan wel afschriften van de getekende leaseovereenkomst (al dan niet met SEPA-machtiging) en het afleverbewijs (in geval van operational lease) te overleggen.

In geval van aanschaf of lease van een (gebruikt) uitstootvrij voertuig is de nadrukkelijke verplichting opgesteld om dit via een gecertificeerde dealer te doen. Recente inzichten wijzen uit dat er voldoende aanbod is van (gebruikte) uitstootvrije bedrijfsvoertuigen bij gecertificeerde dealers. Bij een transactie tussen een gecertificeerde dealer en klant vindt bovendien een administratieve vastlegging plaats die doorgaans voldoende is voor de subsidieverantwoording. Indien er gekozen wordt voor transacties via marktplaats en/of in de relationele sfeer, ontbreekt een dergelijke afhandeling en is toezicht op een correcte handelingswijze onvoldoende mogelijk.

Verder overlegt de aanvrager een bewijs waaruit blijkt dat er is zorggedragen voor een oplaadmogelijkheid voor het voertuig.

Voor wat betreft het ombouwen tot een uitstootvrije vrachtauto of autobus toont de subsidievragende dat het uitstootvrije voertuig door de RDW als zodanig is gecategoriseerd en goedgekeurd voor gebruik op de openbare weg en de uitstootvrije vrachtauto of autobus is omgebouwd door een gecertificeerde onderneming.