

Bijzondere subsidieverordening voor de aanschaf van elektrische auto's door veelrijders

Hoofdstuk 1 Algemene bepalingen

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze verordening wordt verstaan onder:

- a. ASA 2013: Algemene Subsidieverordening Amsterdam 2013;
- b. bedrijfsmatig gebruik: het gebruik van de elektrische auto ten behoeve van de primaire economische activiteiten die de subsidieontvanger uitvoert;
- c. bestelauto: voertuig van de voertuigcategorie N1 met vier of meer wielen, niet zijnde een landbouw- of bosbouwtrekker, kampeerauto of een vierwielige bromfiets, gehandicaptervoertuig of een motorrijtuig met beperkte snelheid waarbij in ieder geval als bestelauto wordt aangemerkt een voertuig dat blijkens het afgegeven kentekenbewijs is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen met een technisch toegestane maximummassa tot 3.500 kg met een carrosserie geïntegreerde cabine, zoals bedoeld in de Regeling voertuigen;
- d. College: het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam;
- e. 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;
- f. de-minimisverklaring: de verklaring van de aanvrager dat de aanvrager in de afgelopen drie belastingjaren minder dan € 200.000 aan subsidies of andere voordelen van overheden heeft ontvangen, zoals bepaald in de Verordening (EG) 1998/2006, L379/5, betreffende de-minimissteun;
- g. elektrische auto: een equivalent van een personen-, bestelauto of een vrachtauto met vier of meer wielen die minimaal 60 kilometer volledig elektrisch wordt aangedreven;
- h. groepsvrijstellingsverordening: verordening nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (PBEU L 214/3);
- i. grote onderneming: een onderneming die geen kleine of middelgrote onderneming is;
- j. kleine onderneming: een onderneming met minder dan 50 werknemers, een jaaromzet en/of een jaarlijks balanstotaal van minder dan € 10 miljoen, zoals bepaald in bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening;
- k. middelgrote onderneming: een onderneming met minder dan 250 werknemers, een jaaromzet van minder dan € 50 miljoen en/of een jaarlijks balanstotaal van minder dan € 43 miljoen, zoals bepaald in bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening;

l. onderneming: een natuurlijke persoon of rechtspersoon die een economische activiteit uitvoert ongeacht de wijze van financiering of de rechtsvorm;

m. personenauto: in ieder geval een voertuig met vier wielen of meer van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M₁ of M₂, zoals bedoeld in de Regeling voertuigen, niet zijnde een gehandicaptenuvoertuig of een motorrijtuig met beperkte snelheid zoals bedoeld in de Regeling voertuigen;

n. Regeling voertuigen: Regeling tot uitvoering van de hoofdstukken III en VI van de Wegenverkeerswet 1994;

o. taxi: een personenauto met vier wielen of meer van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1 zoals bedoeld in de Regeling Voertuigen, die ingericht is voor het vervoer tegen betaling van ten hoogste acht personen in de gemeente, zoals bedoeld in de Wet personenvervoer 2000, die blijkens het afgegeven kentekenbewijs een taxi is en waarvoor een taxi-vergunning is afgegeven;

p. vaste standplaats: een fysieke plaats in de gemeente waar elektrische auto's mede op basis van verleende vergunningen 24 uur per dag mogen staan;

q. vrachtauto: een gemotoriseerd voertuig met vier of meer wielen van de voertuigcategorie N met de voertuigclassificatie N₂, zoals bedoeld in de Regeling voertuigen, niet zijnde een motorrijtuig met beperkte snelheid, landbouw- of bosbouwtrekker, kampeerauto of een vierwielige bromfiets dat uitsluitend of hoofdzakelijk is ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen met een toegestane maximummassa van niet meer dan 12.000 kilogram.

Artikel 2 ASA 2013

1. De ASA 2013 is van toepassing, tenzij daarvan in het bij of krachtens deze verordening bepaalde uitdrukkelijk wordt afgeweken.

2. De subsidies die op grond van deze verordening worden verstrekt zijn eenmalige subsidies, zoals bedoeld in artikel 1, aanhef en onder c, van de ASA 2013.

Hoofdstuk 2 Subsidieprogramma

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

1. Het College kan subsidie verstrekken aan ondernemingen voor de volgende activiteiten:

a. de aanschaf van een nieuwe elektrische personen-, bestel-, vrachtauto of taxi die voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente wordt ingezet en die een auto met een dieselaandrijving vervangt;

b. de ombouw van een dieselauto, zijnde een bestelauto of een vrachtauto, naar een elektrische auto die voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente wordt ingezet.

Artikel 4 Criteria met betrekking tot het voertuig

1. Het College kan subsidie verstrekken indien wordt voldaan aan de volgende criteria:

- a. de elektrische auto is aan te merken als een personen-, bestel-, vrachtauto of een taxi;
- b. de elektrische auto voldoet aan alle vereisten die aan een vergelijkbare auto met een diesel- of benzinemotor worden gesteld;
- c. de elektrische auto wordt binnen de gemeente ingezet voor de primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager of de gebruiker van de elektrische auto;
- d. de elektrische auto kan minimaal 60 kilometer volledig elektrisch worden aangedreven volgens de NEDC meetmethodiek;
- e. de elektrische auto heeft vier of meer wielen en
- f. de elektrische auto heeft een topsnelheid van ten minste 75 kilometer per uur.

2. Een elektrische auto is als nieuw aan te merken indien wordt voldaan aan de volgende criteria:

- a. voor de auto is niet eerder een kentekenbewijs afgegeven;
- b. de auto is niet eerder geregistreerd geweest om gebruikt te worden op de openbare weg en
- c. de subsidieaanvrager is de eerste eigenaar van de elektrische auto. Aan dit criterium wordt voldaan als de datum van eerste toelating overeenkomt met de datum van eerste tenaamstelling zoals opgenomen op het kentekenbewijs. De subsidieaanvrager is niet aan te merken als de eerste eigenaar als de elektrische auto al eerder binnen het concern waar de subsidieaanvrager toe behoort is aangeschaft.

3. De elektrische auto die wordt aangeschaft vervangt een dieselauto.

4. Het College kan subsidie verstrekken voor de ombouw van een dieselauto naar een elektrische auto, indien in aanvulling op de criteria genoemd in het eerste lid, wordt voldaan aan de volgende criteria:

- a. de om te bouwen auto en de omgebouwde auto zijn een bestel- of vrachtauto;
- b. de subsidieaanvrager heeft de bestel- of vrachtauto voorafgaand aan het moment van het indienen van de aanvraag tot subsidieverlening een aaneengesloten periode van 2 (zegge: twee) jaar in eigendom en
- c. de auto die wordt omgebouwd wordt door een dieselmotor aangedreven.

Artikel 5 Criteria voor de aanvrager als veelrijder

- 1. Het College kan subsidie verstrekken aan ondernemingen die met de elektrische auto veel zakelijke kilometers in de gemeente rijden.
- 2. De subsidieaanvrager gebruikt de elektrische auto voor de uitvoering van de primaire bedrijfsactiviteiten in de gemeente.

Artikel 6 Aanvraag

1. Bij een subsidieaanvraag worden in ieder geval de volgende stukken overgelegd:
 - a. een offerte betreffende de aan te schaffen elektrische auto, dan wel een offerte betreffende de ombouw van een dieselauto naar een elektrische auto;
 - b. een recent uittreksel van de Kamer van Koophandel.
2. Als de subsidieaanvraag wordt gedaan door een concern, worden naast de in het eerste lid genoemde stukken eveneens de volgende stukken overgelegd:
 - a. de statuten van oprichting;
 - b. een organogram.
3. Als de subsidieaanvraag wordt gedaan door een onderneming die buiten de gemeente is gevestigd, worden naast de in het eerste lid genoemde stukken eveneens objectieve stukken overgelegd waaruit blijkt dat met de aan te schaffen auto in Amsterdam per jaar tenminste 16.425 kilometer wordt gereden.
4. Als de subsidieaanvraag wordt gedaan ten behoeve van de aanschaf van een personenauto, worden naast de in het eerste lid genoemde stukken eveneens objectieve stukken overgelegd waaruit blijkt dat met de aan te schaffen personenauto in Amsterdam per jaar tenminste 16.425 kilometer wordt gereden.
5. Als de subsidieaanvrager niet een getekende de-minimisverklaring kan overleggen, overlegt hij in plaats daarvan de gegevens die benodigd zijn om een TCO-berekening te maken waarmee de aan te schaffen elektrische auto wordt vergeleken met een vergelijkbare conventionele auto.

Artikel 7 Subsidieplafond en verdeelcriteria

1. Het subsidieplafond voor de activiteiten als bedoeld in artikel 3 van deze verordening bedraagt € 4.100.000 gedurende de looptijd van deze verordening. Het College kan het subsidieplafond aanpassen. Het College kan jaarlijks afzonderlijke subsidieplafonds vaststellen voor de volgende categorieën:
 - a. personenauto's die niet zijn aan te merken als taxi's;
 - b. taxi's;
 - c. bestelauto's;
 - d. vrachtauto's.
2. Het College kan besluiten om het subsidieplafond van de ene categorie over te hevelen naar een andere categorie.
3. Indien aanvragen een gelijke ontvangstdatum hebben en gezamenlijk het subsidieplafond overschrijden, krijgen bij de verdeling van het beschikbare bedrag die activiteiten voorrang die het meest overeenkomen met het doel van de regeling.

Artikel 8 Subsidiabele kosten

1. De subsidiabele kosten bij de aanschaf van een nieuwe elektrische auto zijn de extra investeringskosten die nodig zijn voor de aanschaf van een elektrisch auto ten opzichte van de aanschaf van een vergelijkbare conventionele auto.

2. Voor de ombouw van een elektrische auto komen de volgende kosten voor subsidie in aanmerking:

a. loonkosten van derden, niet zijnde de subsidieaanvrager of een onderneming die binnen het concern van de subsidieaanvrager valt;

b. loonkosten van de subsidieaanvrager, personen die een arbeidsovereenkomst met de subsidieaanvrager hebben tot een maximum van € 1.500,-. Tot de kosten die de subsidieaanvrager maakt worden ook gerekend de kosten die worden gemaakt door andere concernonderdelen waar de subsidieaanvrager toe behoort;

c. kosten voor de onderdelen en het materiaal.

Artikel 9 Hoogte van de subsidie

1. Het College stelt jaarlijks een lijst vast met de maximale subsidiebedragen per categorie auto. Het maximale subsidiebedrag wordt bepaald aan de hand van de datum van aanschaf of daadwerkelijk ombouw van de elektrische auto, waarbij de volgende criteria gelden:

a. voor het bepalen van de datum van aanschaf geldt de datum zoals vermeld op het afgegeven kentekenbewijs;

b. voor het bepalen van de daadwerkelijke datum van de ombouw geldt de datum waarop door de rijksdienst voor wegverkeer een nieuw kentekenbewijs is afgegeven voor de omgebouwde auto.

2. De subsidie bedraagt maximaal € 1.000.000 per subsidieaanvrager gedurende de looptijd van de verordening. Als de subsidieaanvrager tot een concern behoort, geldt dit maximum voor het hele concern.

3. Als de subsidieaanvrager geen de-minimisverklaring kan overleggen, wordt de subsidie beperkt tot het percentage van de kosten zoals door het College is vastgesteld.

Artikel 10 Verplichtingen van de subsidieontvanger

Voor de subsidieontvanger gelden de volgende verplichtingen:

a. de subsidieontvanger schaft de elektrische auto aan of bouwt de elektrische auto om binnen een half jaar na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening;

b. de subsidieontvanger meldt doet onverwijld mededeling aan het College wanneer hij de activiteiten waarvoor subsidie is verleend geheel of gedeeltelijk niet binnen de daarvoor gestelde termijn kan uitvoeren;

c. de subsidieontvanger heeft de elektrische auto minimaal één jaar in eigendom na dagtekening van de beschikking tot subsidieverlening;

d. de subsidieontvanger zet de elektrische auto minimaal één jaar binnen de gemeente in voor primaire bedrijfsactiviteiten;

e. de subsidieontvanger houdt gedurende twee jaren na aanschaf of ombouw van de elektrische auto steeds op 1 januari en 1 juli de actuele kilometerstand van de betreffende auto bij en overlegt deze gegevens op verzoek aan het College.

Artikel 11 Weigeringsgronden

Het College kan in ieder geval weigeren subsidie te verlenen als:

- a. niet wordt voldaan aan de criteria en voorwaarden van deze subsidieverordening;
- b. de subsidieaanvrager in financiële moeilijkheden verkeert;
- c. ten aanzien van de subsidieaanvrager een uitstaand bevel geldt tot terugvordering van onrechtmatig verleende staatssteun;
- d. de subsidiabele activiteit is uitgevoerd voordat de aanvraag om subsidie is ingediend.

Artikel 12 Betalen van voorschotten

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

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

Artikel 13 Subsidievaststelling

1. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie overlegt de subsidieontvanger de facturen van de aangeschafte elektrische auto danwel de facturen van de ombouw van de dieselauto, betalingsbewijzen en een kopie van het kentekenbewijs.
2. Als de elektrische auto een leaseauto is, overlegt de subsidieontvanger eveneens een getekende leaseovereenkomst.

Hoofdstuk 3 Slotbepalingen

Artikel 14 Hardheidsclausule

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

Artikel 15 Evaluatieverslag

Het College zendt in 2013 aan de gemeenteraad een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze verordening in de praktijk.

Artikel 16 Looptijd

Deze verordening vervalt met ingang van 31 december 2015 dan wel eerder indien het subsidieplafond als bedoeld in artikel 7, eerste lid, van deze verordening is bereikt.

Artikel 17 Citeertitel

Deze verordening wordt aangehaald als: Subsidieverordening voor de aanschaf van elektrische auto's door veelrijders.

Toelichting

Algemeen

Op 17 mei 2011 is het plan 'Schone lucht voor Amsterdam; herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit' door het College van B&W vastgesteld. Op 22 juni 2011 heeft de gemeenteraad ingestemd met het plan 'Schone lucht voor Amsterdam; herijking Amsterdamse maatregelen luchtkwaliteit' (hierna: de herijking). Het doel van de herijking is om met minder middelen een groter effect te sorteren ten behoeve van een betere luchtkwaliteit voor Amsterdam. Eén van de uitwerkingen hiervan is een nieuwe subsidieregeling voor de aanschaf van elektrisch vervoer. De gemeenteraad heeft daarbij nadrukkelijk aangegeven dat een subsidie vooral gericht moet zijn op veelrijders. Veelrijders die in de gemeente bedrijfsmatige activiteiten uitvoeren maken met hun dieselauto's immers veel 'vieze' kilometers en door de subsidieregeling hierop te richten kan een groot effect worden bereikt. In de herijking staat tevens dat vooral maatregelen gericht op zakelijke veelrijders effectief zijn en dat de maatregelen daarom exclusief op deze doelgroep gericht moeten zijn. De strategie is daarbij om zakelijke veelrijders die in lichte voertuigen rijden (personenauto's en bestelauto's) te stimuleren elektrisch te gaan rijden. Bij elektrisch vervoer is de verwachting dat de komende jaren veel nieuwe voertuigen op de markt komen en dat de aanschafprijs zal dalen. Het nadeel blijft echter de beperkte actieradius van de auto's en de relatief hoge investeringslast. De inzet van de subsidieregeling is gericht om de aanschafprijs van elektrische auto's te verlagen waarbij de doelgroep bestaat uit veelrijders, zoals taxi's, zakelijke rijders en bestelvoertuigen. Om veelrijders te stimuleren om elektrische auto's in de gemeente te gaan gebruiken is deze subsidieregeling opgesteld. De subsidie is bedoeld voor de aanschaf en de ombouw van elektrische auto's door ondernemingen die voor de uitvoering van hun primaire bedrijfsactiviteiten veel zakelijke kilometers in de gemeente maken.

Op deze verordening zijn de Algemene wet bestuursrecht en de ASA 2013 van toepassing. Op sommige punten, zoals ten aanzien van de indieningsvereisten voor de aanvraag om verlening of vaststelling van de subsidie, wijkt deze verordening af van de bepalingen van de ASA 2013.

Staatssteun

Op grond van deze verordening kan subsidie worden verstrekt aan ondernemingen. De subsidie die wordt verstrekt voldoet aan de formele criteria voor staatssteun en de subsidie is dus aan te merken als staatssteun (artikel 107 lid 1 VWEU). Om staatssteun te kunnen geven moet worden voldaan aan de regels en voorwaarden die door de Europese Commissie zijn gesteld. De gemeente maakt bij deze subsidieverordening gebruik van twee mogelijkheden binnen het staatssteunregime, te weten de 'de-minimissteun' en het 'Milieusteunkader'.

De-minimissteun

Er is steun mogelijk als de subsidieontvanger kan verklaren dat de subsidieontvanger in de afgelopen drie belastingjaren in totaal minder dan € 200.000 aan subsidies heeft ontvangen. Hiervoor moet de zogenoemde de-minimisverklaring worden overgelegd. Het gaat dan om alle subsidies die de onderneming binnen het hele concern heeft gekregen. Voor ondernemingen die in het wegvervoer actief zijn geldt een grens van € 100.000.

Milieusteunkader

In het zogenoemde Milieusteunkader (Communautaire richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming (PBEU 2008/C 83/01)) heeft de Europese Commissie voor een aantal categorieën bepaald dat steun geoorloofd is en niet aan de Europese Commissie ter goedkeuring hoeft te worden voorgelegd. Voor zover aanvragers geen 'de-minimisverklaring' kunnen overleggen (zie hierboven) kan de subsidie op grond van het milieusteunkader worden verleend. Op grond hiervan is subsidie mogelijk voor de aanschaf van nieuwe vervoermiddelen die verder gaan dan de Europese milieunormen die voor vervoermiddelen gelden en voor het vervangen van het wagenpark. Het is dan mogelijk subsidie te verlenen voor de extra kosten die, ten opzichte van vergelijkbare benzine- of dieselauto's nodig zijn om elektrische auto's aan te schaffen. De maximale subsidie bedraagt 50% van die extra investeringskosten voor grote ondernemingen, 60% voor middelgrote ondernemingen en 70% voor kleine ondernemingen. De subsidie moet dan wel een stimulerend effect hebben en mag niet worden verleend als de elektrische auto's al zijn aangeschaft voordat een subsidieaanvraag is ingediend. Daarnaast moet de subsidie leiden tot een wezenlijke toename van de milieuvriendelijke activiteiten. Conform de voorwaarden van het Milieusteunkader is deze verordening ter goedkeuring voorgelegd aan de Europese Commissie.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Algemene bepalingen

De definities van de personen-, bestel- en vrachtauto's zijn ontleend aan de 'Regeling voertuigen'. Deze regeling sluit aan bij de voertuigcategorie die in de 'Regeling voertuigen' zijn opgenomen. In de 'Regeling voertuigen' zijn de eisen voor voertuigen van de voertuigclassificatie in een tabel opgenomen. Deze eisen worden van toepassing voor elektrische auto's gesteld. De regeling is bedoeld voor een aantal categorieën auto's:

1. Personenauto's voor het vervoer van minder dan acht personen (voertuigclassificatie M_1);
2. Personenauto's voor het vervoer van meer dan acht personen (voertuigclassificatie M_2);
3. Bestelauto's (voertuigclassificatie N_1);
4. Taxi's en;
5. Vrachtauto's (voertuigclassificatie N_2).

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

Voor een taxi is een aparte definitie opgenomen. Het gaat om een personenauto die is ingericht voor het vervoer tegen betaling van personen en ten behoeve waarvan een vergunning is afgegeven. Uit de definitie komt naar voren dat de taxi moet zijn ingericht voor het vervoer van personen tegen betaling. Dit kan bijvoorbeeld blijken uit de meter die is geïnstalleerd. Ook kan het blijken uit het 'taxi-daklicht' dat is geplaatst op het de auto. Daarnaast is opgenomen dat er ten behoeve van de taxi een vergunning is afgegeven en dat de taxi in de gemeente wordt ingezet.

Kern van de verordening is dat de subsidie alleen bedoeld is voor elektrische auto's die bedrijfsmatig worden ingezet. Dit betekent dat de auto's alleen mogen worden gebruikt ten behoeve van de primaire economische activiteiten die door de onderneming worden uitgevoerd. Het bedrijfsmatig gebruik is in een definitie opgenomen.

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

- de centrale leiding heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van andere ondernemingen,

- de centrale leiding heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichhoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan,
- de centrale leiding heeft een directe of indirecte overheersende invloed

In de definitie van de elektrische auto is opgenomen dat de elektrische auto een equivalent moet zijn van een 'conventionele' auto. De reden hiervoor is dat de gemeente wil aantonen dat de elektrische auto een volwaardig alternatief is. Uit het kentekenbewijs moet blijken dat de dezelfde eisen moeten worden gesteld aan een elektrische auto dan aan een 'conventionele' auto.

Uit bijlage I van de Groepsvrijstellingsverordening is op te maken dat van een grote onderneming sprake is bij minimaal 250 werknemers, bij een jaaromzet van minimaal € 50 miljoen of een jaarlijks balanstotaal van minimaal € 43 miljoen. Deze definities zijn overgenomen.

Artikel 2 Algemene subsidieverordening Amsterdam

De ASA 2013 is te vinden op: www.regelgeving.amsterdam.nl.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

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

De subsidie is bedoeld voor de aanschaf van nieuwe elektrische auto's. De subsidie is echter wel beperkt tot personen-, bestel- en vrachtauto's. Daarnaast is subsidie mogelijk voor de ombouw van een dieselauto naar een elektrische auto. Deze categorie staat alleen open voor bestel- en vrachtauto's.

Artikel 4 Criteria met betrekking tot het voertuig

Lid 1:

Er is een criterium opgenomen dat de elektrische auto aan alle vereisten voldoet, die ook aan een conventionele auto worden gesteld. Er is daarom opgenomen dat de elektrische auto aan vergelijkbare criteria moet voldoen dan andere auto's die met een benzine- of een dieselmotor rijden. Het moet bijvoorbeeld gaan om auto's die op grond van het kentekenbewijs ook op de openbare weg mogen rijden. Op deze manier kan de gemeente laten zien dat de elektrische auto een volwaardig alternatief is voor een conventionele auto. In dit artikel is opgenomen dat de ondernemingen de elektrische auto's dienen in te zetten voor hun bedrijfsmatige activiteiten binnen de gemeente.

Het criterium van het bedrijfsmatig gebruik is opgenomen, omdat op deze manier kan worden gewaarborgd dat elektrische kilometers worden vervangen door 'vieze' kilometers. Een elektrische auto wordt alleen bedrijfsmatig ingezet als dat voor de onderneming uit kan. De onderneming zal geen elektrische auto aanschaffen als de ondernemer al voldoende andere auto's heeft. De elektrische auto's die via deze subsidieverordening worden ingezet zullen dus nooit extra autokilometers in de stad veroorzaken.

Er is expliciet opgenomen dat de elektrische auto minimaal 60 kilometer volledig elektrisch moeten worden aangedreven. Ook deze bepaling is opgenomen om te zorgen dat alleen auto's worden gesubsidieerd die een redelijk alternatief vormen. De grens van 60 kilometer is gebaseerd op het bereik van de all electric range (AER) en de lengte van de gemiddelde ritten.

Lid 2:

Er is subsidie mogelijk voor de aanschaf van nieuwe elektrische auto's. Subsidie voor

tweedehands auto's is dus niet mogelijk. In dit lid wordt een aantal criteria geformuleerd op grond waarvan kan worden aangetoond dat het daadwerkelijk om een nieuwe elektrische auto gaat. Als de elektrische auto in concernverband wordt doorverkocht dan is dat niet aan te merken als een nieuwe auto. Bepalend is of voor de auto niet eerder een kentekenbewijs is afgegeven of niet eerder op de openbare weg is gebruikt.

Lid 3:

In dit lid is bepaald dat er alleen subsidie mogelijk is als de elektrische auto een dieselauto vervangt. Alleen bij vervanging van een dieselauto worden er immers 'vieze' kilometers vervangen door schone. In dit lid is een aantal criteria opgenomen om te bepalen of sprake is van vervanging van een dieselauto. Als het gaat om een nieuwe elektrische bestel- of vrachtauto dan wordt aangenomen dat er inderdaad sprake is van vervanging van een diesel. Dergelijke auto's rijden conventioneel immers altijd op diesel. Bij de aanschaf van een elektrische personenauto ligt er een zwaardere bewijslast voor de aanvrager. Dit moet dan aantonen dat er daadwerkelijk een dieselauto wordt vervangen.

Lid 4:

In dit lid zijn nadere voorwaarden opgenomen voor de ombouw. Belangrijk hierbij is dat de omgebouwde auto een dieselauto is. Verder moet de auto minimaal twee jaar in eigendom zijn geweest.

Artikel 5 Criteria voor de aanvrager als veelrijder

Lid 1:

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

- een rittenadministratie van zes maanden voorafgaand aan de aanvraag, of
- agenda uitdraaien van een week per maand, over een periode van 12 maanden. Uit de uitdraaien blijkt dat er gemiddeld 3 afspraken in Amsterdam zijn, of
- klantverklaringen waarin het aantal bezoeken in Amsterdam per dag vermeld staat, of
- een klantenlijst waaruit blijkt dat het merendeel van de klanten in Amsterdam is gevestigd, vergezeld van een ondertekende verklaring waarin wordt verklaard hoe vaak de elektrische auto per dag voor de primaire bedrijfsactiviteiten wordt ingezet.

Lid 2:

In het bijzonder is deze verordening bedoeld voor ondernemers die binnen de gemeente veel zakelijke kilometers rijden, voor de uitvoering van hun primaire bedrijfsactiviteiten, zoals bijvoorbeeld taxiriten en goederendistributie. De gemeente geeft in dit lid aan deze zakelijk elektrisch gereden kilometers binnen de gestelde kaders van deze verordening te kunnen subsidiëren. De subsidie is in de eerste plaats bedoeld voor ondernemingen die in de stad zijn

gevestigd en in de gemeente de primaire bedrijfsactiviteiten uitvoeren. Hiermee wordt gewaarborgd dat de elektrische auto's ook in de stad gaan rijden. De ondernemer zal immers niet snel buiten de gemeente gaan rijden als dat bedrijfsmatig niet uitkan. Dit brengt een belangrijk uitstralingseffect met zich mee. Het laat zien dat een elektrische auto een volwaardig alternatief is voor een conventionele auto. Ondernemers zijn immers bereid om zelf in elektrische auto's te investeren. Voor anderen kan dit een reden zijn om ook op een elektrisch auto over te gaan.

Er zijn ook andere manieren om aan te tonen dat de subsidieaanvrager de elektrische auto voor bedrijfsmatige activiteiten in de stad gebruikt. Op de vestigingseis voor Amsterdam kunnen dus uitzonderingen gelden. Het kan bijvoorbeeld zijn dat sommige veelrijders tot een concern behoren waarbij het wagenpark in een concernonderdeel buiten Amsterdam is ondergebracht. Deze veelrijders kunnen van de verordening gebruik maken als concernonderdelen in Amsterdam actief zijn. Er kan dan worden getoetst aan de volgende criteria:

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

Een andere argumentatie kan gelden voor leasemaatschappijen of verhuur ondernemingen die niet in Amsterdam zitten, maar wel voor klanten in Amsterdam elektrische auto's leasen of verhuren. Ook op deze manier zullen er meer elektrische auto's in Amsterdam gaan rijden. De leasemaatschappij of de verhuurder moet dan wel kunnen aantonen dat de elektrische auto's worden ingezet voor klanten in Amsterdam. Verder is als eis opgenomen dat de elektrische auto's voor minimaal één jaar worden geleased of verhuurd. Alleen dan is aannemelijk dat de auto's ook daadwerkelijk in de stad gaan rijden. De subsidieaanvrager kan aantonen dat de geleasede of gehuurde auto's in Amsterdam worden ingezet door bijvoorbeeld overlegging van de contracten met de klanten. De volgende criteria kunnen dan leidend zijn:

- de subsidieaanvrager is een rechtspersoon;
- de subsidieaanvrager is een onderneming die de elektrische voertuigen in eigendom heeft of na de subsidieverlening gaat krijgen;
- de subsidieaanvrager heeft statutair en feitelijk ten doel auto's te leasen of verhuren aan andere ondernemingen;
- de subsidieaanvrager gaat de elektrische auto's voor minimaal 1 (zegge: één) jaar leasen of verhuren aan ondernemingen die feitelijk in de gemeente zijn gevestigd en in de gemeente primaire bedrijfsactiviteiten uitvoeren.

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

- de subsidieaanvrager is een rechtspersoon en een onderneming;
- de elektrische auto's wordt zonder twijfel voor primaire bedrijfsactiviteiten van de subsidieaanvrager in de gemeente gebruikt gaan worden;
- de elektrische auto tenminste 1 (zegge: één) jaar in de gemeente een vaste standplaats heeft.

Artikel 6 Aanvraag

Op grond van de ASA 2013 wordt de subsidieaanvraag gedaan middels een door het College vast te stellen aanvraagformulier. Artikel 5, tweede lid, van de ASA 2013 geeft een opsomming van de gegevens die normaliter moeten worden overgelegd. Artikel 6 van deze bijzondere subsidieverordening wijkt hiervan af.

Lid 1: dit lid noemt de gegevens die bij elke aanvraag moeten worden overgelegd. De subsidieaanvraag kan zowel de aanschaf van een nieuwe elektrische auto betreffen, als het ombouwen van een dieselauto.

Lid 2: dit lid geeft een regeling voor het geval waarin de subsidie wordt aangevraagd door een concern. Alleen als de aanvraag wordt gedaan door een concern, hoeven de in dit lid genoemde gegevens te worden overgelegd.

Lid 3 en 4: de leden geven voorschriften voor de situatie waarin de aanvrager niet in Amsterdam is gevestigd en de situatie waarin subsidie wordt gevraagd voor de aanschaf van een personenauto. In beide gevallen moet de aanvrager kunnen aantonen dat in Amsterdam in ieder geval 16.425 kilometer per jaar wordt gereden. Stukken die als bewijs hiervan kunnen dienen zijn:

- een rittenadministratie;
- agenda-uitdraaien (1 week per maand over 12 maanden) waaruit blijkt dat de aanvrager in Amsterdam gemiddeld 3 afspraken per dag heeft;
- klantverklaringen waarin de klant verklaart hoeveel malen de aanvrager bezoeken in Amsterdam aflegt;
- een klantenlijst waaruit blijkt dat 60% van de klanten van de aanvrager in Amsterdam is gevestigd, vergezeld van een verklaring van de aanvrager over het aantal malen deze klanten worden bezocht.

Deze opsomming is niet uitputtend. Het gaat erom dat het de verantwoordelijkheid is van de aanvrager om met objectieve gegevens aan te tonen dat hij tenminste 16.425 kilometer per jaar in Amsterdam rijdt.

Lid 5: het uitgangspunt is dat de aanvrager een (getekende) de-minimisverklaring (als bedoeld in de Verordening 1998/2006, L379/5) overlegt. Het gaat daarbij om een verklaring waaruit blijkt dat de aanvrager in de afgelopen drie belastingjaren minder dan € 200.00 aan subsidie of andere voordelen van de overheid heeft ontvangen. Als de aanvrager geen de-minimisverklaring heeft, dient hij andere gegevens te overleggen. Het gaat daarbij om gegevens waarmee een TCO-berekening kan worden gemaakt. De aan te schaffen elektrische auto wordt vergeleken met een conventionele auto, die anders zou worden aangeschaft. De gegevens die ten behoeve van die TCO-berekening moeten worden aangeleverd zijn: de aanschafprijs, de jaarlijkse kilometrage, het verbruik van de motor per 100 kilometer, de maximum toelaatbare massa van het voertuig en de onderhoudskosten.

Artikel 7 Subsidieplafond en verdeelcriteria

In dit artikel is opgenomen dat er een subsidieplafond geldt van € 6,235 miljoen. Dit betekent dat er geen subsidie meer kan worden verstrekt als er meer dan € 6,235 miljoen aan subsidies is verstrekt of als de datum van 31 december 2015 is verstreken. Daarnaast stelt het college jaarlijks een apart subsidieplafond voor elke categorie auto weer. Op deze wijze kan het college sturen in de subsidie voor bepaalde categorieën en wordt voorkomen dat er alleen subsidie gaat naar bijvoorbeeld personenauto's.

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

Artikel 8 Subsidiabele kosten

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

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

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

- kosten voor certificeringen;
- kosten voor keuringen;
- kosten die niet direct betrekking hebben op de ombouw van de auto, zoals projectbegeleiding of uitvragen van offertes;
- leges of kosten met betrekking tot het aanvragen van vergunningen of wijziging ervan;
- kosten voor het aanvragen van het kentekenbewijs, rijklaarmaken, onderhoud;
- te betalen BTW.

Artikel 9 Hoogte subsidie

Lid 1:

Wanneer de subsidieaanvrager een de-minimisverklaring kan overleggen dan wordt een vast bedrag aan subsidie gegeven. De hoogte van het bedrag hangt af van het typeauto en het moment van aanschaf of ombouw van de auto. Er is meer subsidie mogelijk bij een eerdere aanschaf of ombouw. De subsidiebedragen zijn opgenomen in een bijlage en worden door het College vastgesteld.

Lid 2:

Per subsidieaanvraag geldt een maximum van €1.000.000,-. Als de subsidieaanvrager tot een concern behoort dan geldt dit maximum voor het hele concern. Het is dus niet mogelijk subsidie door meerdere project B.V's aan te vragen om op die manier een hoger subsidiebedrag te krijgen. In artikel 11 is opgenomen dat de subsidie zal worden geweigerd als blijkt dat de aanvrager of het concern waar de aanvrager toe behoort al eerder op grond van deze verordening subsidie heeft gekregen.

Lid 3:

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

Artikel 10 Verplichtingen van de subsidieaanvrager

In dit artikel is een aantal verplichtingen opgenomen. Als niet aan deze verplichtingen wordt voldaan kan dat een reden zijn de subsidie te verlagen of in te trekken. De subsidieaanvrager moet binnen een half jaar de elektrische auto aanschaffen of ombouwen. Wanneer de subsidieontvanger verwacht dat hij de auto's niet binnen de termijn die in de subsidiebeschikking is opgenomen gaat aanschaffen, is de subsidieontvanger verplicht dit aan het college te melden. De subsidieontvanger mag de elektrische auto alleen inzetten voor de uitvoering van de primaire bedrijfsmatige activiteiten en niet voor particulier gebruik. Met de verordening wil de gemeente zich met name op ondernemers richten. Verder moet de auto minimaal een jaar in eigendom blijven of door de subsidieaanvrager worden gebruikt. Ook is als verplichting opgenomen dat de subsidieaanvrager twee keer per jaar de actuele kilometerstand aan het college moet doorgeven.

Artikel 11 Weigeringsgronden

In dit artikel zijn de gronden opgenomen die als basis dienen voor een weigering van de subsidie. Deze gronden zijn van dermate belang dat geen subsidie wordt verstrekt als zij zich voordoen.

Als bijvoorbeeld blijkt dat de auto's toch voor particulier gebruik ingezet gaan worden, wordt geen subsidie verstrekt. Er wordt geen subsidie verstrekt wanneer blijkt dat de subsidieaanvrager de subsidie anders gebruikt dan waarvoor deze uitdrukkelijk is bedoeld. Onder meer is van belang dat de subsidieaanvrager de subsidie voor bedrijfsmatige activiteiten gebruikt. Verder is de financiële situatie van de subsidieaanvrager relevant. Andere weigeringsgronden vloeien voort uit staatssteunregels.

Artikel 12 Betalen van voorschotten

Het College kan op aanvraag van de subsidieontvanger een voorschot verlenen tot maximaal 80 % procent van de verleende subsidie. Er wordt alleen een voorschot betaald als er daadwerkelijk is aanbetaald.

Artikel 13 Subsidievaststelling

Bij de aanvraag tot subsidievaststelling moeten documenten worden overgelegd waaruit blijkt dat de kosten voor het aanschaffen van de elektrische auto daadwerkelijk zijn gemaakt, danwel dat de kosten voor het ombouwen van een dieselauto naar een elektrische auto daadwerkelijk zijn gemaakt. Bij de aanvraag tot vaststelling van de subsidie overlegt de subsidieontvanger in ieder geval de facturen van de gemaakte kosten. De betaalbewijzen die moeten worden overgelegd kunnen bijvoorbeeld giroafschriften zijn of uitdraaien van internetbankieren. Artikel 13 van deze subsidieverordening vormt een nadere specificatie van artikel 14 en 15 van de ASA 2013.

Artikel 14 Hardheidsclausule

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

Artikel 15 Evaluatieverslag

Het college wil de doeltreffendheid en de effecten van deze stimuleringsregeling niet alleen voor haar subsidieaanvragers transparant hebben. Zij wil van deze regeling ook verslag doen aan haar Raad. De subsidieverlening zal de werking van de regeling in de praktijk daarom, zowel juridisch als inhoudelijk evalueren. Hiervoor is een evaluatiebepaling opgenomen in de subsidieverordening.