

CONCEPT t.b.v. internetconsultatie

TOELICHTING

Algemeen

1. Inleiding

Op 1 januari 2019 is artikel 71i van de Wet op de accijns komen te vervallen. Op grond van dit artikel hadden 'degenen die LNG uitslaan voor gebruik' de mogelijkheid om op LNG betaalde accijns gedeeltelijk terug te ontvangen.

LNG biedt milieuvoordelen ten opzichte van het gebruik van diesel en draagt hiermee bij aan het verminderen van broeikasgassen en daarmee aan het verbeteren van de luchtkwaliteit in Nederland.

Op 20 december 2018 heeft de Tweede Kamer de Motie Stoffer aangenomen¹. In deze motie is de regering verzocht om in januari 2019 overleg te voeren met de sector over bio-LNG én LNG, met de intentie om te komen tot een oplossing, in verband met het vervallen van de LNG-teruggaafregeling per 1 januari 2019. Deze motie en het overleg met de sector hebben ertoe geleid dat de Staatssecretaris en van I en W heeft besloten tot het vaststellen van de Subsidieregeling LNG. Deze subsidieregeling bouwt voort op en streeft eenzelfde doel na als de teruggaafregeling die tot 1 januari 2019 was opgenomen in de Wet op de accijns. Deze subsidieregeling treedt in werking op 1 januari 2020 en sluit dan ook niet naadloos aan op de teruggaafregeling. Om die reden voorziet de regeling gedurende twee jaar in het verstrekken van een hoger subsidiebedrag per kilo LNG. Hiermee wordt het jaar 2019 waarin geen fiscale teruggaaf meer mogelijk was en ook geen subsidie is verstrekt, gecompenseerd.

2. Achtergronden

Liquefied Natural Gas is vloeibaar gemaakt aardgas. LNG wordt onder meer gebruikt in het wegvervoer en kent minder emissie van verontreinigende stoffen dan diesel. Hiermee draagt het gebruik van LNG bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit. Daarnaast geven LNG-motoren minder geluidsoverlast dan dieselmotoren. Dit is een belangrijk aspect voor onder meer vervoerders die in binnensteden goederen afleveren, zoals in het geval van de bevoorrading van grote supermarkten.

In 2013 is door de toenmalige minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en de toenmalige Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, de Green Deal LNG Rijn en Wadden gesloten met enkele bedrijven en maatschappelijke organisaties. Deze Green Deal beoogde een impuls te geven aan de inzet van schone, zuinige en stille LNG voor zwaar transport (binnenvaart, zeevaart, visserij en trucks).

Op 1 januari 2014 is de fiscale regeling in werking getreden die het mogelijk maakte om een gedeelte van de op LNG betaalde accijns terug te ontvangen. De regeling is op 1 januari 2019 komen te vervallen. De belangrijkste aanleiding tot het vaststellen van deze subsidieregeling is het vervallen van de fiscale teruggaafregeling en het uitvoering geven aan de voornoemde Motie Stoffer.

Deze Subsidieregeling LNG sluit aan bij het Europese klimaatbeleid, zoals onder meer neergelegd in de EU-Verordening broeikasgasemissiereducties² en de Resolutie van Europees Parlement inzake de EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag³. In het kader van de opdracht aan de lidstaten om in te

¹ Kamerstukken II 2018/19, 35095, nr. 14.

² Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB 2018, L 156).

³ Resolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2016 over een EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag (PB C 326, 2016/2059(INI) – 25/10/2016).

zetten op het gebruik van hernieuwbare energie, is het van belang het pad naar het toekomstige gebruik van bio-LNG te effenen door het in standhouden van de infrastructuur van LNG-vulpunten, zoals beoogd met de Europese Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen⁴. De infrastructuur voor reguliere LNG is tevens geschikt voor bio-LNG.

3. Hoofdpijnen van het voorstel

Op grond van deze subsidieregeling kan degene die voor eigen rekening en risico LNG inkoop en verkoopt bij een LNG-vulpunt gedurende twee jaar subsidie aanvragen. De minister verstrekt € 0,187 voor elke kilo LNG die de aanvrager (de exploitant) verkoopt aan wegvervoerders. Aan de exploitant wordt vervolgens de verplichting opgelegd dat hij het gehele subsidiebedrag in mindering brengt op de verkoopprijs van LNG. Hiermee komt de subsidieverstreking uiteindelijk ten goede aan de wegvervoerders die LNG gebruiken als brandstof. Wegvervoerders zijn de ondernemingen die vrachtauto's gebruiken die geheel of gedeeltelijk op LNG rijden. LNG wordt niet gebruikt als brandstof in andere, lichtere voertuigen.

Aan de hand van de aantallen verkochte kilo's LNG aan wegvervoerders in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd tezamen met de prognose van de verkoop in het daarop volgende jaar, wordt de subsidie verleend. Hierbij mag de totale aanvraag niet meer bedragen dan 130% van de hoeveelheid verkochte LNG in het jaar voorafgaand aan de aanvraag. Mocht het subsidieplafond worden overschreden als alle aanvragen zouden worden gehonoreerd, dan wordt die overschrijding per exploitant met een voor elke exploitant gelijk percentage in mindering gebracht op het te verlenen subsidiebedrag. Op grond van de daadwerkelijk verkochte aantallen kilo's LNG, vindt na afloop van het subsidiejaar vervolgens de vaststelling plaats.

De subsidie wordt verstrekt per kalenderjaar, waarbij bij verlening het voorschot maximaal 60% bedraagt. Het gehele voorschot wordt bij subsidieverlening verstrekt.

De te verstrekken subsidiebedragen zullen per exploitant naar verwachting meer dan € 125.000 bedragen. Conform het Kaderbesluit subsidie I en M wordt in dat geval bij subsidieverstreking de procedure gevolgd waarbij twee aanvragen worden gedaan (verlening en vaststelling) en waarop elke aanvraag gevolgd wordt door een beschikking. De regeling wordt namens de Minister in mandaat uitgevoerd door de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO).

4. Verhouding tot Europees recht

§ 4.1 EU-Verordening broeikasgasemissiereducties⁵

Deze verordening legt verplichtingen vast voor de lidstaten met betrekking tot de minimumbijdragen die zij in de periode 2021 tot en met 2030 moeten leveren om het streefdoel van de Unie te halen, namelijk haar uitstoot van broeikasgassen in de door artikel 2 van deze verordening bestreken sectoren in 2030 aanzienlijk te hebben verminderd in vergelijking met het niveau van 2005. Bij deze verordening worden tevens regels vastgesteld voor het bepalen van de jaarlijkse emissieruimten en voor de evaluatie van de vorderingen van de lidstaten bij het leveren van hun minimumbijdrage. Deze subsidieregeling kan een bijdrage leveren aan de uitvoering van deze EU-verordening.

§ 4.2 Resolutie Europees Parlement inzake EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag⁶

In deze resolutie overweegt het Europese Parlement onder meer dat het gebruik van LNG aan Europa kansen biedt, zowel om voor meer concurrentievermogen te zorgen door een neerwaartse druk op de aardgasprijzen uit te oefenen als om de voorzieningszekerheid te vergroten. In deze kaderstrategie voor een schokbestendige energie-unie, vermeldt het Parlement vijf elkaar wederzijds versterkende en

⁴ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 (PB 2014, L307)

⁵ Verordening (EU) 2018/842 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende bindende jaarlijkse broeikasgasemissiereducties door de lidstaten van 2021 tot en met 2030 teneinde bij te dragen aan klimaatmaatregelen om aan de toezeggingen uit hoofde van de Overeenkomst van Parijs te voldoen, en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 525/2013 (PB 2018, L 156)

⁶ Resolutie van het Europees Parlement van 25 oktober 2016 over een EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag (PB C 326, 2016/2059(INI) – 25/10/2016).25/10/2016)

onderling nauw verbonden dimensies:

- energiezekerheid;
- een volledig geïntegreerde Europese energiemarkt;
- energie-efficiëntie;
- een koolstofarme economie;
- onderzoek, innovatie en concurrentievermogen.

Bij de verwezenlijking van het doel van een schokbestendige energie-unie, speelt een interne energiemarkt waarin LNG en gasopslag volledig zijn geïntegreerd, een belangrijke rol volgens de Resolutie.

§ 4.3 Richtlijn uitrol infrastructuur alternatieve brandstoffen⁷

Deze richtlijn heeft tot doel de energiezekerheid voor het transport te stimuleren en de milieu-impact van het gebruik van de huidige fossiele brandstoffen terug te dringen. In artikel 9 van de richtlijn wordt opgemerkt dat een gebrek aan dekkende infrastructuur een belemmering vormt voor de uitrol van alternatieve brandstoffen, zoals bio-LNG. Met het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen en de daarop gebaseerde Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen is deze Richtlijn in Nederland geïmplementeerd.

§ 4.4 Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

Het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie geeft in artikel 107 aan wanneer er sprake is van verboden steunmaatregelen. Het moet dan gaan om maatregelen die worden bekostigd met staatsmiddelen, die de mededinging (dreigen te) vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden en daarmee onverenigbaar zijn met de interne markt. Hiervan is in geval van onderhavige regeling geen sprake. Net zoals bij de vervallen teruggaafregeling van de Minister van Financiën, komt het voordeel van de regeling ten goede aan de wegvervoerders die LNG gebruiken. Zo profiteren ook buitenlandse wegvervoerders, die in Nederland LNG tanken, van de regeling.

5. Verhouding tot nationaal recht

§ 5.1 Klimaatwet en Klimaatakkoord

Op 12 december 2015 heeft Nederland, als onderdeel van de Europese Unie en als Koninkrijk der Nederlanden, de Overeenkomst van Parijs gesloten⁸. Met de Overeenkomst van Parijs zetten landen in op het beperken van de mondiale gemiddelde temperatuurstijging tot ruim beneden de twee graden, met het streven deze tot anderhalve graad te beperken om de risico's en impact van klimaatverandering te verminderen. De Klimaatwet die op 1 september 2019 in werking is getreden, verankert de wijze waarop het Nederlandse klimaatbeleid invulling geeft aan deze verplichtingen in Nederlandse wetgeving voor wat betreft het zogenaamde mitigatiedeel. Hiertoe is in de wet vastgelegd dat de uitstoot van broeikasgassen uiterlijk in 2050 met ten minste 95% gereduceerd dient te zijn ten opzichte van 1990, om zo een klimaat neutrale samenleving te kunnen bewerkstelligen. Die doelstelling wordt gehaald met een tussendoel van minus 55% in 2030, ten opzichte van 1990. Deze subsidieregeling sluit tevens aan op het Klimaatakkoord waarin is aangegeven dat gestreefd wordt naar de verduurzaming van het wegvervoer. deze subsidieregeling kan hieraan bijdragen.

§ 5.2 Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen

De subsidieregeling is indirect ondersteunend aan het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, dat de Richtlijn betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waaronder LNG (zie paragraaf 4.3) implementeert. Deze regeling is een van de bestedingsdoelen van de middelen die door de rijksoverheid beschikbaar zijn gesteld voor het realiseren van de klimaatambitie van het kabinet. Het besluit is uitgewerkt in de Regeling technische eisen en gebruikersinformatie over de infrastructuur van alternatieve brandstoffen.

⁷ Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen van 22 oktober 2014 (Pb EU 2014, L 307)

⁸ Besluit (EU) 2016/590 van de Raad van 11 april 2016 betreffende de ondertekening namens de Europese Unie van de Overeenkomst van Parijs, die is aangenomen in het kader van het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering (PB 2016, L 103)

§ 5.3 Algemene wet bestuursrecht

Een nationaal bestuursrechtelijke kader voor deze subsidieregeling wordt gevormd door de Algemene wet bestuursrecht (Awb) en in het bijzonder titel 4.2 uit deze wet, die ziet op subsidies. In artikel 4:23, eerste lid, van deze wet is aangegeven dat een bestuursorgaan slechts subsidie verstrekt op grond van een wettelijk voorschrift dat regelt voor welke activiteiten subsidie kan worden verstrekt. Deze subsidieregeling LNG is een dergelijk wettelijk voorschrift.

§ 5.4 Juridische grondslag regeling

De Kaderwet subsidies I en M en het Kaderbesluit subsidies I en M hebben als doel de procedureregels van de door de Minister van I en W verstrekte subsidies te harmoniseren.

In artikel 3 van de Kaderwet is aangegeven dat de minister subsidies kan verstrekken voor activiteiten die passen in het beleid te zake van een aantal milieu gerelateerde onderwerpen. Verkeer en vervoer (tweede lid, onder f) zijn twee van die onderwerpen.

Op grond van de Kaderwet kan in afzonderlijke ministeriële (subsidie-)regelingen worden bepaald wie wanneer voor welke activiteiten subsidie zal kunnen aanvragen. De onderhavige subsidieregeling is zo'n ministeriële regeling. Voor de uitvoering van deze regeling moet ook het Kaderbesluit worden geraadpleegd, want daarin zijn procedureregels en begripsbepalingen opgenomen die tevens op de uitvoering van deze regeling van toepassing zijn. Zo is in artikel 4 van het Kaderbesluit bepaald dat bij ministeriële regeling in elk geval nadere regels kunnen worden gesteld over onder meer het doel van de subsidie, de vorm van de subsidie en de voorwaarden waaronder de subsidie wordt verstrekt.

6. Administratieve lasten

Een subsidieaanvraag kan eens per jaar worden ingediend en vindt plaats via e-Herkenning. Zowel bij de aanvraag tot verlening en de aanvraag tot vaststelling van de subsidie wordt de exploitant gevraagd enkele documenten te uploaden. De inschatting is dat met het doen van een aanvraag maximaal 5 uur gemoeid zal zijn. Het gaat hierbij om het bekend raken met de subsidieregeling, het invullen van het aanvraagformulier, het vergaren van de informatie omtrent het verkochte aantal kilo's LNG en het scannen van de documenten die als bijlagen worden geupload. Per kalenderjaar zal één aanvraag voor het verlenen van subsidie en een voor het vaststellen van subsidie worden gedaan. Het gaat om vier aanvragen (aanvragen tot verlening en vaststelling in 2020 en 2021), waarmee naar schatting in het totaal 20 uur voor de vier aanvragen gemoeid zullen zijn. De werkzaamheden worden uitgevoerd door medewerkers met een gemiddeld uurloon van maximaal € 50. De maximale totale administratieve lasten ten aanzien van de gehele regeling voor aanvragers worden daarmee geschat op ongeveer € 1000,- per aanvrager. Dit bedrag is exclusief de kosten voor de accountantscontrole ten behoeve van de aanvraag tot vaststelling 2020 en in 2021.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Het college toetst voorgenomen wet- en regelgeving op regeldrukeffecten. PM [in een reactie op deze regeling geeft ATR aan dat <.....>.

7. Risicoanalyse en beheersmaatregelen

Zoals bepaald in de Regeling vaststelling Aanwijzingen voor subsidieverstrekking is bij de totstandkoming van deze regeling een risicoanalyse uitgevoerd. Een van de belangrijkste risico's die hieruit naar voren kwam heeft betrekking op de vraag hoe door de subsidieverstrekker kan worden vastgesteld dat een stijging van de prijs van LNG, uitsluitend voortkomt uit een hogere inkoopprijs van LNG. Ter beheersing van dat risico is in de regeling een bepaling opgenomen die de verplichting bevat dat de prijs van LNG niet mag leiden tot een verhoging van de prijs van deze brandstof, exclusief subsidie.

RVO voert controles uit waarbij wordt getoetst of de subsidieontvangers voldoen of hebben voldaan aan de voorwaarden die zijn verbonden aan de subsidieverstrekking. Gelet op het relatief beperkt aantal aanvragers is de kans groot dat een exploitant onderworpen zal worden aan zo'n controle.

8. Doelmatigheid

Voor deze regeling is € 8.000.000 beschikbaar, minus de uitvoeringskosten die geschat worden op maximaal 4%.

Ten behoeve van de evaluatie van de teruggaafregeling is in 2016 een onderzoek gedaan naar onder meer de milieubaten van LNG. Hiervoor is een euro VI LNG-truck met een euro VI diesel truck vergeleken. Een LNG-truck produceert minder CO₂-uitstoot, minder fijnstof (PM₁₀) en stikstofoxiden (NO_x) en minder geluid dan een dieseltruck. De lagere geluidemissies van LNG-trucks ten opzichte van diesel euro VI trucks zorgt ervoor dat LNG-trucks ook meer flexibel kunnen worden ingezet, bijvoorbeeld buiten de zogenaamde 'venstertijden', de tijdslots waarbinnen bevoorrading van grote winkels mag plaatsvinden in steden. De milieubaten van een LNG-truck over de gehele levensduur bedroegen in 2016 tussen de 5.380 en 23.230 euro. Hierbij is uitgegaan van aanschaf begin 2016, een gemiddeld kilometrage van 113.000 km per jaar en een brandstofverbruik van 0,26 kg LNG/km. Positieve effecten als gevolg van vermindering van geluidemissies zijn bij deze inschatting niet meegenomen omdat deze baten locatie-specifiek zijn. Afhankelijk van de gekozen aannames kunnen de milieubaten (exclusief geluidemissies) dus zowel hoger als lager zijn dan de kosten van de teruggaafregeling. De bandbreedte in de milieubaten hangt voornamelijk af van de gekozen CO₂-prijs. De milieueffecten van het rijden op LNG ten opzichte van diesel nemen fors toe indien (deels) de overstap naar bio-LNG wordt gemaakt. Met het stimuleren van het gebruik van LNG wordt het pad naar het gebruik van bio-LNG geëffend. Het produceren van bio-LNG is relatief duur. Daarom is het belangrijk dat er, mede door het inzetten van deze subsidieregeling, voldoende afzet van LNG gecreëerd wordt en de bestaande infrastructuur voor wat betreft de LNG-vulpunten in elk geval behouden blijft.

9. Consultatie

In de periode van PM [] is een ieder, via publicatie van een ontwerp van deze regeling op internetconsultatie.nl, in de gelegenheid gesteld op deze regeling te reageren. PM [aantal reacties en korte weergave van de inhoud ervan en van hetgeen er met de reacties is gebeurd].

10. Uitvoering

De subsidieregeling wordt uitgevoerd door RVO namens de Minister van I en W. Mandaat en machtiging daartoe is verleend op grond van het Besluit mandaat, volmacht en machtiging algemeen directeur Rijksdienst voor Ondernemend Nederland op het terrein van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De RVO is betrokken geweest bij het opstellen van de regeling en heeft een uitvoeringstoets en een risico-inventarisatie uitgevoerd. Op basis hiervan worden geen substantiële problemen bij de uitvoering van deze regeling verwacht.

12 Inwerkingtreding en horizonbepaling

De regeling is op 1 november 2019 gepubliceerd in de Staatscourant en treedt op 1 januari 2020 in werking. Hiermee wordt voldaan aan de in het tweede lid van artikel 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving voor ministeriële regelingen genoemde vaste verandermomenten en van de ingevolge het vierde lid geldende invoeringstermijn van minimaal twee maanden. De regeling komt te vervallen per 1 januari 2022.

Artikelsgewijs

Artikel 1 Begripsbepalingen

Artikel 1 bevat de begripsbepalingen die van belang zijn voor deze regeling. Een aantal begrippen, zoals 'aanvrager' en 'ondernemer' is reeds gedefinieerd in de Kaderwet en het Kaderbesluit en derhalve niet in de begripsbepaling van de subsidieregeling opgenomen. Een aantal begripsbepaling wordt hieronder nader toegelicht.

Exploitant

De aanvraag wordt ingediend door de exploitant. Hij is degene voor wiens rekening en risico de exploitatie van de LNG plaatsvindt omdat de exploitant de LNG inkoopt en vervolgens verkoopt bij het vulpunt. Als verkoper bepaalt hij de prijs van LNG aan de pomp en ontvangt hij de daarmee gemoeide opbrengsten. Hij is dan ook risicodragend ten aanzien van economische en financiële gevolgen van deze exploitatie en hij kan de verlaging van de LNG-prijs bij de het vulpunt bewerkstelligen.

De exploitant kan de eigenaar zijn van een LNG-vulpunt, maar hij kan ook degene zijn die een exploitatieovereenkomst heeft gesloten met de eigenaar van het vulpunt, of een opstalrecht hiervoor heeft gevestigd. Als aanvrager dient hij aan te tonen dat de verkoop plaats vindt voor zijn rekening en risico en hij als exploitant de prijs van LNG aan de pomp kan bepalen. Hij kan dit doen door middel van het overleggen van documenten, zoals de inkoopovereenkomst van de brandstoffen of een exploitatieovereenkomst.

LNG

LNG, Liquefied Natural Gas, ofwel vloeibaar gemaakt aardgas. Dat is een vloeistof die ontstaat als aardgas tot -162°C wordt afgekoeld. In vloeibare vorm neemt LNG ongeveer zeshonderd keer minder volume in dan aardgas, hetgeen voordelen biedt met betrekking tot opslag en transport.

Liquefied Natural Gas

Deze subsidieregeling heeft betrekking op de fossiele brandstof LNG en op bio-LNG. Bio LNG wordt niet gemaakt van aardgas en is geen fossiele brandstof. Bio-LNG is op het tijdstip van inwerkingtreding van deze regeling overigens nog nauwelijks beschikbaar in Nederland. Het is echter wel van belang om de weg naar de productie en het gebruik van bio-LNG 'begaanbaar' te houden, respectievelijk te maken. Enerzijds door de stimulering van het gebruik van LNG en de koop van LNG-trucks, anderzijds door de infrastructuur van LNG, die ook geschikt is voor bio-LNG, in elk geval in stand te houden (zie ook toelichting in paragraaf 4.2 en 4.3).

Vergunning

Degene die een subsidie aanvraagt in het kader van deze regeling dient een afschrift van de vergunning voor een LNG-vulpunt te overleggen bij de aanvraag. Dit om er zeker van te zijn dat de subsidie alleen terecht komt bij LNG-vulpunten die voldoen aan wet- en regelgeving. Een vulpunt is een inrichting in de zin van in de zin van artikel 1.1, vierde lid van de Wet milieubeheer. Op grond van artikel 2.1, tweede lid en bijlage 1, onder 4.4, onderdeel m, van het Besluit omgevingsrecht is een LNG-vulpunt vergunningplichtig. Met de inwerkingtreding in 2021 van de Omgevingswet en daarmee van onder meer het Besluit activiteiten leefomgeving, zullen op de vergunningplicht van het LNG-vulpunt de artikelen 3.296, eerste lid en artikel 3.297, van het Besluit activiteiten leefomgeving van toepassing zijn.

LNG-truck

Alleen vrachtwagens rijden op LNG. Er zijn er ook vrachtwagens die deels op LNG, deels op diesel rijden. Deze voertuigen kunnen ook voor de lagere prijs tanken. Laatstgenoemde voertuigen worden ook gedekt door definitie in artikel 1, onder f.

In artikel 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, is een 'vrachtwagen' gedefinieerd als 'motorvoertuig, niet ingericht voor het vervoer van personen, waarvan de toegestane maximum massa meer bedraagt dan 3500 kg'. Het gaat er in deze regeling immers om dat het gebruik van LNG wordt gestimuleerd. Vandaar dat de definitie van LNG-trucks algemeen geformuleerd is. LNG wordt voor zover bekend niet gebruikt in kleinere motorvoertuigen.

Wegvervoerders

De wegvervoerders zijn degenen die uiteindelijk profiteren van de subsidie. Zij kunnen immers voor een lager bedrag LNG tanken. Wegvervoerders zijn de ondernemers die vrachtwagens in gebruik hebben (al dan niet als eigenaar) en LNG tanken bij de exploitant. De getankte LNG mag alleen gebruikt worden voor de voortstuwing van de betreffende LNG-truck.

Artikel 2 Doel

Deze regeling heeft de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tot doel en daarmee de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit kan bereikt worden door het gebruik van LNG te stimuleren door middel van het verstrekken van subsidie. Hiermee zal indirect ook de aanschaf van LNG-trucks (in plaats van dieseltrucks) worden bevorderd. Daarnaast is het van belang dat de motoren van LNG-trucks stiller zijn dan die van dieseltrucks, hetgeen met name een voordeel is voor de inwoners van stedelijke gebieden, waar deze vrachtauto's worden ingezet bij de bevoorrading van winkels zoals supermarkten.

Artikel 3 *Subsidiabele activiteiten*

Op grond van deze regeling verstrekt de Minister subsidie aan de exploitant, met het doel de prijs van LNG bij het vulpunt te verlagen ten behoeve van wegvervoerders.

Artikel 4 *De aanvrager*

De aanvrager is de exploitant zoals gedefinieerd in de begripsbepaling namelijk de exploitant voor wiens rekening en risico de exploitatie LNG-vul komt. Dat de aanvrager LNG exploiteert betekent, in de zin van deze regeling, dat hij LNG inkoopt en vervolgens verkoopt aan wegvervoerders bij een LNG-vulpunt.

Artikel 5 *Hoogte subsidie*

De subsidie per kilo LNG in de fiscale teruggaafregeling die is vervallen per 1 januari 2019, bedroeg € 0,125. Uitgangspunt bij het opstellen van deze subsidieregeling was om, voor zover mogelijk, zo nauw mogelijk aan te sluiten bij de teruggaafregeling. Omdat deze subsidieregeling een jaar na afloop van de teruggaafregeling in werking treedt en derhalve een looptijd heeft van twee jaar en niet van drie jaar, zoals aanvankelijk het plan was, heeft de Minister besloten om hiervoor een compensatie toe te passen door het bedrag van € 0,125 waarin de teruggaafregeling voorzag, met 50% te verhogen in 2020 en 2021. Dit betekent dat de minister in 2020 en 2021 aan de exploitant een subsidie verstrekt van € 0,187 per kilo LNG die wordt verkocht aan een wegvervoerder.

Artikel 6 *Subsidieplafonds*

In dit artikel worden voor 2020 het subsidieplafond vastgesteld op € 4.000.000,-. Voor 2021 gebeurt dit in een apart besluit van de Minister dat wordt gepubliceerd in de Staatscourant. Het opnemen van subsidieplafonds in de regeling voorkomt de overschrijding van het bedrag dat jaarlijks beschikbaar wordt gesteld. Mocht sprake zijn van overschrijding van het subsidiebedrag in 2020, dan wordt het resterende subsidiebedrag op grond van het tweede lid toegevoegd aan het budget voor 2021.

Artikel 7 *Verdelingsregime*

eerste lid

In het Kaderbesluit is bepaald dat wordt voorzien in de vaststelling van een subsidieplafond en dat de wijze van verdeling moet zijn opgenomen in de regeling. Ten aanzien van de verdeling van het per jaar vastgestelde bedrag geldt dat alle aanvragen op hetzelfde moment, dus niet op volgorde van binnenkomst, worden behandeld, namelijk na afloop van de periode waarin de aanvraag kan worden ingediend.

Tweede lid

De ratio de beoordeling van alle aanvragen tegelijkertijd is dat bij een overschrijding van het subsidieplafond, de aangevraagde bedragen naar rato per aanvrager gelijkelijk worden verminderd. Hierbij wordt het bedrag waarmee het plafond is overschreden, op elke aanvraag procentueel in mindering gebracht. Dus als bijvoorbeeld de toekenning van alle aanvragen tezamen in het totaal een overschrijding van het subsidieplafond van 20% zou betekenen, dan wordt bij elke verlening het verleningsbedrag 20% lager gesteld dan het bedrag dat zou vloeien uit het volledig honoreren van de aanvraag.

Artikel 8 *Betaling*

Uit oogpunt van het voorkomen van misbruik en oneigenlijk gebruik van subsidie worden de voorschotten overgemaakt naar een rekening die op naam staat van de aanvrager. Hierbij wordt gebruik gemaakt van e-Herkenning.

Artikel 9 *Aanvraagperiode*

De subsidie wordt per kalenderjaar verstrekt. Dat betekent dat voor zowel 2020 als 2021 een aanvraag tot verlening wordt ingediend in de maand januari van het subsidiejaar waarvoor de exploitant subsidie aanvraagt. Een aanvraag die na 31 januari wordt ingediend wordt afgewezen.

Artikel 10 *Vereisten aanvraag subsidieverlening*

eerste lid

De aanvraag geschiedt digitaal, via e-Herkenning, waarbij de aanvrager een aanvraagformulier invult en

een aantal documenten uploadt. eHerkenning is een zakelijke DigiD. Daar waar burgers privé DigiD gebruiken om veilig in te loggen bij overheidsinstanties, doen bedrijven datzelfde via [eHerkenning](#). De website is te vinden onder RVO.nl.

Tweede lid

Voor de aanvraag tot verlening voor de kalenderjaren 2020 en 2021 geldt het vereiste van het overleggen van een afschrift van de vergunning voor het LNG-vulpunt en een document waaruit blijkt dat de exploitatie van het vulpunt voor rekening en risico van de aanvrager komt, dat wil zeggen dat hij degene is die de LNG inkoopt en verkoopt. Dit kan bijvoorbeeld blijken uit inkoopfacturen, dan wel de inkoopovereenkomst van de brandstoffen, een exploitatieovereenkomst of een bewijs van vestiging van het opstalrecht van het vulpunt. Kortom, het gaat erom dat de exploitant in de zin van de regeling, degene is voor wiens rekening en risico de exploitatie van de LNG plaatsvindt. Hij is dan ook risicodragertenzien van economische en financiële gevolgen van deze exploitatie en hij kan de verlaging van de prijs bij de het vulpunt bewerkstelligen.

Daarnaast overlegt de aanvrager een opgave van het aantal kilo's LNG die hij heeft verkocht in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor hij subsidie aanvraagt. Tenslotte levert de exploitant een prognose aan van het aantal kilo's LNG dat hij verwacht te kopen in het subsidiejaar waarvoor hij aanvraagt. Op basis van die gegevens tezamen wordt het bedrag van de subsidieverlening bepaald, met een maximum van 130% van de verkochte hoeveelheid LNG in het voorafgaande jaar (zie vierde lid).

Derde lid

Het derde lid ziet op de situatie dat geen verkoopoverzicht van een voorafgaand jaar kan worden overgelegd, bijvoorbeeld als een exploitant een nieuw LNG-vulpunt exploiteert dat niet of niet in het gehele voorafgaande jaar in werking is geweest. In dat geval mag hij volstaan met het indienen van de verkoopgegevens van een vergelijkbaar LNG-vulpunt dat wel beschikt over deze gegevens.

Vierde lid

Gebaseerd op de evaluatie van Ecorys uit 2018, wordt uitgegaan van een geleidelijke toename van het aantal LNG-trucks. Gelet op de verwachte toename van de verkoop van LNG, die hiervan het gevolg is, is in het vierde lid bepaald dat de in de aanvraag vermelde hoeveelheid LNG maximaal 130% mag bedragen ten opzichte van de hoeveelheid LNG die in het voorgaande jaar is verkocht.

Artikel 11 *Subsidieverlening*

eerste lid

Subsidieverlening geeft een voorwaardelijke aanspraak op financiële middelen. De subsidievaststelling (Hoofdstuk 4) maakt die aanspraak onvoorwaardelijk. Artikel 4:31, eerste lid Awb, geeft aan dat in de beschikking tot subsidieverlening het subsidiebedrag wordt vermeld alsmede de hoogte van de voorschotten. Het Kaderbesluit schrijft in artikel 23, vijfde lid, voor dat de regeling het percentage van het voorschot vermeldt.

tweede lid

Het voorschot bij verlening bedraagt maximaal 60% van de het verleningsbedrag dat voortvloeit uit de aanvraag, op basis van de verkoopcijfers uit het vorige jaar en de prognose voor het jaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd tot maximaal de vermelde 130%.

derde lid

Bij de verlening wordt een voorschot verstrekt van maximaal 60% verstrekt.

Artikel 12 *Aanvraagperiode subsidievaststelling*

Voor de kalenderjaren 2020 en 2021 worden afzonderlijke aanvragen ingediend. De periode waarin de aanvraag kan worden ingediend loopt van 1 januari tot en met 28 februari. Voor het jaar 2021 geldt ook de deadline van 28 februari, ook al is 2021 een schrikkeljaar en heeft de maand in dat jaar 29 dagen.

Artikel 13 *Vereisten aanvraag subsidievaststelling*

tweede lid

Artikel 24 van het Kaderbesluit geeft onder meer aan dat de subsidie-ontvanger bij zijn aanvraag tot vaststelling een financiële verantwoording en een controleverklaring overlegt. Een controleverklaring is een schriftelijke verklaring van de accountant, inhoudende een oordeel over de juistheid, volledigheid en financiële rechtmatigheid van een aanvraag tot subsidievaststelling. De controle moet een goedkeurende

strekking hebben en voldoen aan de controlestandaarden die door de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA) zijn vastgesteld.

Artikel 14 *Subsidievaststelling*

Op grond van artikel 4:46 van de Awb kan de Minister de subsidie vaststellen overeenkomstig de subsidieverlening, of lager kan vaststellen dan de subsidieverlening. De Minister zal het subsidiebedrag lager vaststellen als uit de aanvraag voor de vaststelling blijkt dat in 2020 of 2021 uiteindelijk minder kilo's LNG zijn verkocht dan waarvoor subsidie is verleend. De subsidievaststelling vindt plaats binnen 13 weken na afloop van de aanvraagperiode.

Artikel 15 *Overige aan de subsidie verbonden verplichtingen*

eerste lid

In de artikelen 17 en 18 van het Kaderbesluit is een aantal verplichtingen vermeld die de subsidieontvanger dient na te leven. In dit artikel van de regeling is een nadere uitwerking gegeven van de verplichting die door de Minister aan de subsidie zijn verbonden (artikel 17, eerste lid onder b, van het Kaderbesluit): de subsidie ten goede laten komen aan een verlaging van de verkoopprijs van LNG bij het LNG-tankstation. De subsidiëring mag niet leiden tot een verhoging van de LNG-prijs zoals deze zou zijn zonder de subsidie. Dat is normaal gesproken de prijs zoals die voor consumenten aan de pomp tot stand komt op basis van de reguliere, al dan niet regionaal geldende, omstandigheden op de markt van vraag en aanbod van LNG, dus zonder beïnvloeding van de subsidie als mogelijke prijsfactor

Tweede lid

In de artikellid ziet op de verplichting van de subsidieontvangers om medewerking te verlenen aan de controles die RVO uitvoert ten aanzien van de naleving van de subsidievoorwaarden.

Derde lid

In dit artikellid is vermeld waar de subsidieontvangers in elk geval inzage in moeten geven als controles worden uitgevoerd door de RVO. De aanduiding 'in elk geval' geeft de minimumverplichtingen aan en houdt in dat de RVO ook inzage kan vragen in andere documenten. In elk geval moet uit de administratie blijken hoeveel kilo's LNG per maand zijn verkocht in het betreffende jaar en voorts dat de verkoopprijs van een kilo daadwerkelijk met € 0,187 per kilo is verminderd. Hier ligt de koppeling met het eerste lid in die zin dat aantoonbaar moet zijn dat het feit dat LNG is gesubsidieerd, geen aanleiding heeft gegeven voor een verhoging van de LNG prijs zoals deze zou zijn zonder subsidie. De prijs van LNG (zonder subsidie) fluctueert, maar de subsidiëring mag daar niet op van invloed zijn.

Tenslotte wordt van de subsidieontvanger gevraagd om de wegvervoerders voor te lichten over de subsidie en de verlaging van de verkoopprijs als gevolg van de subsidie. Het zijn uiteindelijk de wegvervoerders aan wie deze subsidie ten goede komt.

Artikel 16 *Weigeringsgrond*

In de artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit is vermeld dat een aanvraag wordt afgewezen indien niet wordt voldaan aan de in het Kaderbesluit of deze regeling gestelde regels. Onverminderd deze artikelen uit het Kaderbesluit, is in deze regeling gesteld dat subsidie wordt geweigerd als sprake is van een andere subsidie op grond waarvan subsidie is ontvangen in een zelfde periode en voor een zelfde doel.

Staatssecretaris van Infrastructuur en waterstaat

S. van Veldhoven – van der Meer