

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Concept Subsidieregeling LNG

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

Op 31 december 2018 is de tijdelijke teruggaafregeling van de accijns voor Liquefied Natural Gas (LNG) vervallen. Verdere stimulering van LNG is bezien in het Klimaatakkoord middels een stimuleringsregeling¹. Ook is er een Kamermotie (lid Stoffer 35095-14) aangenomen die de regering verzoekt om een oplossing te vinden voor LNG én bio-LNG. Deze regeling geeft invulling aan deze Kamermotie en aan het Klimaatakkoord.

2. Wie zijn betrokken?

De regeling is intern binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgestemd. Daarnaast is het Nederlands Platform LNG betrokken bij de vormgeving. Ook RVO is nauw betrokken vanwege uitvoering van de regeling.

3. Wat is het probleem?

Bio-LNG is een van de transitiebrandstoffen zoals benoemd in het Klimaatakkoord. Bio-LNG wordt gezien als een geavanceerde biobrandstof. De productie van bio-LNG is echter duur en op dit moment nog niet beschikbaar in Nederland. Om bio-LNG geproduceerd en beschikbaar te krijgen in Nederland is het van belang om een volwassen afzetmarkt en infrastructuur te hebben. Dit is op dit moment nog onvoldoende het geval.

4. Wat is het doel?

De regeling heeft als doel om de verkoop en daarmee het gebruik van (bio)-LNG te stimuleren. De vergrote afname wordt gerealiseerd doordat de goedkopere brandstof moet leiden tot een toename aan LNG-trucks en mogelijk ook vulpunten. Op deze manier moet een volwassen afzetmarkt ontstaan die nodig is om het pad naar bio-LNG realistisch te maken. Door LNG in te zetten als vervanging voor diesel, draagt deze regeling bij aan vermindering van de uitstoot van broeikasgassen en vooral ook aan de verbetering van de luchtkwaliteit in Nederland.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

LNG is voor zwaar wegtransport op korte termijn een van de weinige alternatieven om te verduurzamen. Het is een van de sectoren waar elektrificatie nog een langere tijd op zich laat wachten. Het stimuleren van LNG-truck levert op korte termijn voordelen op voor de luchtkwaliteit (NOx en PM10). Daarnaast levert het ook CO₂-reductie op. De infrastructuur is ook direct inzetbaar voor bio-LNG. Deze geavanceerde biobrandstof kent ten opzichte van LNG grotere CO₂-voordelen. Hiermee draagt de regeling bij aan het behalen van de doelstellingen voor klimaat en luchtkwaliteit zowel nationaal als Europees.

6. Wat is het beste instrument?

In de evaluatie van Ecorys² betreffende de inmiddels vervallen compensatieregeling uit de Wet Accijns, wordt tot de conclusie gekomen dat het voortzetten van een regeling in de zelfde systematiek het meest efficiënt en effectief is. Hierdoor is gekozen voor het voortzetten van de systematiek van compensatieregeling in de vorm van een subsidieregeling, die op relatief korte termijn is te realiseren.

¹ <https://www.klimaatakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaatakkoord>

² <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/rapporten/2018/10/19/evaluatie-lng-teruggaafregeling/evaluatie-lng-teruggaafregeling.pdf>

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De regeling heeft geen gevolgen voor burgers. Voor bedrijven en overheid zullen de lasten vergelijkbaar zijn met de lasten uit de inmiddels vervallen compensatieregeling uit de Wet Accijns. De uitvoeringskosten voor de overheid zijn relatief beperkt, evenals de administratieve lasten voor de aanvrager. Voor wat betreft het milieu kent de regeling voordelen ten aanzien van luchtkwaliteit en CO₂-reductie.