



Regeling van de Minister voor Milieu en Wonen, van 10 december 2019, nr. IENW/BSK-2019/243807, houdende vaststelling van regels voor subsidies ter bevordering van het gebruik van LNG door wegvervoerders (Subsidieregeling LNG)

De Minister voor Milieu en Wonen,

Gelet op de artikelen 3, eerste lid, onder b en f, en tweede lid, 4, 6 en 7 van de Kaderwet subsidies I en M en de artikelen 1, 2, eerste lid, 4, 6, tweede lid, 8, 10 tot en met 19, 21, 22, tweede lid, 24, van het Kaderbesluit subsidies I en M;

Besluit:

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *exploitant*: ondernemer die voor eigen rekening en risico LNG inkoopt voor en verkoopt bij een LNG-vulpunt;
- b. *Kaderbesluit*: Kaderbesluit subsidies I en M;
- c. *LNG*: vloeibaar gemaakt aardgas of vloeibaar gemaakt biogas;
- d. *LNG-vulpunt*: een vulpunt:
 - 1°. waar LNG wordt verkocht ten behoeve van voertuigen die voortgestuwd worden door LNG;
 - 2°. waarvoor een vergunning is afgegeven; en
 - 3°. dat voor elke wegvervoerder toegankelijk is;
- e. *RVO.nl*: Rijksdienst voor Ondernemend Nederland;
- f. *vergunning*: vergunning voor een inrichting als bedoeld in artikel 2.1 en bijlage 1, onder 4.4, onderdeel m, van het Besluit omgevingsrecht en de artikelen 3.296, eerste lid en 3.297, aanhef en onder b, van het Besluit activiteiten leefomgeving, na inwerkingtreding van laatstgenoemde besluit;
- g. *wegvervoerder*: een onderneming die LNG koopt bij een LNG-vulpunt ten behoeve van de voortstuwing van zijn voertuig of voertuigen.

Artikel 2 Doel

Het doel van deze regeling is het gebruik van LNG door wegvervoerders te stimuleren waarmee een bijdrage wordt geleverd aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

De Minister kan op grond van deze regeling op aanvraag subsidie verstrekken aan exploitanten voor het verlagen van de verkoopprijs van LNG bij een LNG-vulpunt ten behoeve van wegvervoerders.

HOOFDSTUK 2 FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 4 Hoogte subsidie

De subsidie bedraagt € 0,187 per kilo LNG die een exploitant aan wegvervoerders verkoopt bij een LNG-vulpunt.

Artikel 5 Subsidieplafonds

1. Het subsidieplafond voor 2020 bedraagt € 3.000.000,-.
2. De Minister stelt het subsidieplafond vast voor 2021 en geeft hiervan kennis in de Staatscourant voor aanvang van het kalenderjaar waarvoor het wordt vastgesteld.
3. Indien het subsidieplafond van 2020 niet wordt bereikt, stelt de Minister dat resterende bedrag beschikbaar ten behoeve van de subsidieverstrekking in het kalenderjaar 2021.



Artikel 6 Verdelingsregime

1. De Minister beoordeelt alle aanvragen na afloop van de periode waarin de aanvragen kunnen worden ingediend.
2. Indien blijkt dat bij toekenning van de aanvragen tot verlening van subsidie, het subsidieplafond zou worden overschreden, dan wordt het bedrag van die overschrijding bij verlening met een voor elke aanvrager zelfde percentage op de toe te kennen subsidiebedragen in mindering gebracht.

Artikel 7 Betaling

De betaling van de subsidiebedragen vindt plaats op een bankrekening die op naam staat van de aanvrager.

HOOFDSTUK 3 SUBSIDIEVERLENING

Artikel 8 Aanvraagperioden subsidieverlening

De aanvragen tot verlening van de subsidie voor de onderscheiden kalenderjaren 2020 en 2021 worden ingediend van 2 januari tot en met 31 januari van het kalenderjaar waarvoor de subsidie wordt aangevraagd.

Artikel 9 Vereisten aanvraag subsidieverlening

1. De aanvraag tot verlening wordt bij de Minister ingediend door middel van een daartoe vastgesteld digitaal formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.nl.
2. De aanvraag tot verlening van subsidie gaat per kalenderjaar vergezeld van een:
 - a. opgave van het aantal kilo's LNG dat de exploitant per LNG-vulpunt, per maand heeft verkocht aan wegvervoerders in de periode van 1 januari tot en met 31 december van het jaar voorafgaand aan het jaar waar de aanvraag betrekking op heeft;
 - b. prognose van het aantal kilo's LNG dat de exploitant per LNG-vulpunt verwacht te verkopen in het jaar waarvoor de subsidie wordt aangevraagd;
 - c. afschrift van de vergunning voor het LNG-vulpunt waar de verlaging van de verkoopprijs van LNG zal plaatsvinden;
 - d. bewijs van exploitatie waaruit blijkt dat de exploitant voor eigen rekening en risico LNG inkoopt voor en verkoopt bij een LNG-vulpunt.
3. Indien de exploitant redelijkerwijs niet kan beschikken over een opgave van het aantal verkochte kilo's LNG als bedoeld in het tweede lid onder a, dan voegt de exploitant bij zijn aanvraag een opgave toe die is gebaseerd op een gemiddeld aantal kilo's verkochte LNG van een vergelijkbaar LNG-vulpunt.
4. De hoeveelheid LNG die in de aanvraag wordt vermeld is maximaal 130% van het totaal van de verkochte hoeveelheid LNG in het jaar, voorafgaand aan het jaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd.

Artikel 10 Subsidieverlening

1. De beschikking tot subsidieverlening wordt gegeven uiterlijk 13 weken na afloop van de periode waarin een aanvraag tot subsidieverlening kan worden ingediend.
2. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met die zelfde termijn worden verlengd.
3. Bij de subsidieverlening verstrekt de Minister een voorschot van maximaal 60%.

HOOFDSTUK 4 SUBSIDIEVASTSTELLING

Artikel 11 Aanvraagperiode subsidievaststelling

Aanvragen tot vaststelling van de subsidie voor de onderscheiden kalenderjaren 2020 en 2021 kunnen worden ingediend in de periode van 2 januari tot en met 28 februari, volgend op het kalenderjaar waarin subsidie is verleend.



Artikel 12 Vereisten aanvraag subsidievaststelling

1. De aanvraag tot vaststelling wordt bij de Minister ingediend door middel van een daartoe door de Minister vastgesteld digitaal formulier dat beschikbaar is via de website van RVO.nl.
2. De aanvragen tot vaststelling van de subsidie voor de kalenderjaren 2020 en 2021 gaan vergezeld van:
 - a. een financiële verantwoording; en
 - b. een controleverklaring die voldoet aan de controlestandaarden die door de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants zijn vastgesteld, waarbij de accountant gebruik maakt van het Model Controleprotocol Subsidies I en W dat beschikbaar is via de website RVO.nl.

Artikel 13 Subsidievaststelling

1. De beschikking tot subsidievaststelling wordt gegeven uiterlijk 13 weken na afloop van de periode waarin de aanvraag tot vaststelling kan worden ingediend.
2. Indien de beschikking niet binnen 13 weken kan worden gegeven, kan deze termijn eenmaal met die zelfde termijn worden verlengd.

HOOFDSTUK 5 OVERIGE BEPALINGEN

Artikel 14 Verplichtingen

1. In aanvulling op de artikelen 17, 18 en 19 van het Kaderbesluit subsidies I en M is de subsidieontvanger verplicht om:
 - a. het gehele verstrekte subsidiebedrag aan te wenden voor de verlaging van de verkoopprijs van LNG bij het LNG-vulpunt met € 0,187 per kilogram LNG;
 - b. er zorg voor te dragen dat de subsidiëring niet leidt tot een verhoging van de prijs van LNG, exclusief subsidie;
 - c. er zorg voor te dragen dat de LNG waarvoor subsidie is verstrekt, uitsluitend wordt verkocht ten behoeve van de voortstuwing van voertuigen van wegvervoerders;
 - d. medewerking te verlenen aan controles die kunnen worden verricht door RVO.nl om te onderzoeken of door de subsidieontvanger aan de verplichtingen uit de regeling is of wordt voldaan;
 - e. wegvervoerders die bij de subsidieontvanger LNG tanken, te informeren over de verstrekte subsidie en over de doorwerking daarvan in de prijs per kilo LNG bij het LNG-vulpunt.
2. In geval van controles, bedoeld in het vorige lid, onder d, geeft de subsidieontvanger in elk geval inzage in:
 - a. de administratie met betrekking tot het aantal kilo's LNG dat per maand, per LNG-vulpunt is verkocht aan wegvervoerders in het kalenderjaar waar de aanvraag betrekking op heeft;
 - b. de administratie waaruit blijkt dat de verkoopprijs van de LNG waarvoor subsidie is verstrekt en die aan wegvervoerders is verkocht, door de aanvrager structureel met € 0,187 per kilogram is verlaagd gedurende het kalenderjaar waar de aanvraag betrekking op heeft;
 - c. de wijze waarop de verkoopprijs van een kilo LNG tot stand is gekomen in die zin dat blijkt dat de ontvangen subsidie niet heeft geleid tot een verhoging van de prijs van LNG bij het vulpunt, exclusief de subsidie.

Artikel 15 Afwijzingsgrond

In aanvulling op de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit, wordt een subsidieaanvraag in elk geval afgewezen indien al eerder aan de aanvrager een subsidie is verstrekt voor de aanschaf van LNG, op grond van deze regeling of een andere regeling, in dezelfde periode als die waar de aanvraag betrekking op heeft.

HOOFDSTUK 6 SLOTBEPALINGEN

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020 en vervalt met ingang van 1 januari 2022, met dien verstande dat de regeling na die periode van toepassing blijft op subsidies die voor 1 januari 2022 zijn verleend.



Artikel 17 Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als Subsidieregeling LNG.

Deze regeling wordt met de toelichting in de Staatscourant geplaatst.

*De Minister voor Milieu en Wonen,
S. van Veldhoven-van der Meer*



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.

De brandstof LNG (Liquefied Natural Gas) biedt milieuvoordelen ten opzichte van het gebruik van diesel en draagt hiermee bij aan het verminderen van broeikasgassen. Deze voordelen nemen toe wanneer op bio-LNG wordt overgegaan.

Op 20 december 2018 heeft de Tweede Kamer de Motie Stoffer aangenomen¹. In deze motie is de regering verzocht om overleg te voeren met de sector over LNG én bio-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 Minister voor Milieu en Wonen 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, dan het bedrag dat zou zijn verstrekt als de duur van de regeling drie jaar zou zijn geweest. Hiermee wordt het jaar 2019, waarin geen fiscale teruggaaf meer van toepassing was en ook geen subsidie is verstrekt, gecompenseerd.

2. Achtergronden

LNG wordt onder meer gebruikt in het wegvervoer en kent minder emissie van broeikasgassen dan dieselmotoren. Deze vermindering neemt weer verder toe bij het gebruik van bio-LNG. Daarnaast geven LNG-motoren minder geluidsoverlast dan dieselmotoren, hetgeen een belangrijke kwaliteit van LNG is 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 LNG voor zwaar transport, zoals zware bedrijfsauto's.

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 belangrijkste aanleiding tot het vaststellen van deze subsidieregeling is het vervallen van die fiscale teruggaafregeling per 1 januari 2019 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 het Europees Parlement inzake de EU-strategie voor vloeibaar aardgas en gasopslag³. In het kader van de opdracht aan de lidstaten om in te 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 fossiele LNG is tevens geschikt voor bio-LNG (vloeibaar gemaakt biogas).

3. Hoofdpijnen van het voorstel

Op grond van deze subsidieregeling kan degene die voor eigen rekening en risico LNG inkoop voor en verkoopt bij een LNG-vulpunt gedurende twee jaar subsidie aanvragen, in twee perioden van een jaar. De Minister verstrekt € 0,187 voor elke kilo LNG die de aanvrager (de exploitant) verkoopt aan

¹ Kamerstukken II 2018/19, 35 095, 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).

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



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 subsidieverstrekking uiteindelijk ten goede aan de wegvervoerders die LNG gebruiken als brandstof. Wegvervoerders zijn de ondernemingen die voertuigen gebruiken die op LNG kunnen rijden.

De subsidie wordt verleend aan de hand van de aantallen verkochte kilo's LNG aan wegvervoerders in het jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor subsidie wordt aangevraagd en de prognose van de verkoop in het daaropvolgende jaar. 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. Het voorschot dat wordt verstrekt bij de verlening is maximaal 60%.

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

In deze regeling wordt onder LNG zowel vloeibaar gemaakt aardgas als vloeibaar gemaakt biogas verstaan. Mogelijkerwijs kan in 2021 in beperkte mate bio-LNG worden getankt in Nederland. Om die reden is in de regeling ook bio-LNG onder de reikwijdte van het begrip LNG gebracht. Indien bio-LNG gedurende de looptijd van deze regeling op de markt zou komen, ook al zou dat vooralsnog in beperkte mate zijn, dan is deze regeling ook op deze vorm van LNG van toepassing. De regeling draagt mede bij aan het effenen van het pad naar het gebruik van bio-LNG. Infrastructuur voor LNG is tevens direct te gebruiken voor bio-LNG.

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 ten aanzien van het leveren van hun minimumbijdrage. Deze subsidieregeling kan een bijdrage leveren aan het behalen van deze doelstelling.

§ 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 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.

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).



§ 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 is vermeld 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 de 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 voor hun voertuigen. 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.

§ 5.2 Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen

De subsidieregeling is indirect ondersteunend aan het Besluit infrastructuur alternatieve brandstoffen, dat de Richtlijn implementeert betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, waaronder LNG (zie paragraaf 4.3). Deze Subsidieregeling LNG is een van de bestedingsdoelen van de middelen die beschikbaar zijn gesteld voor het realiseren van de klimaatambitie van het kabinet. De infrastructuur voor LNG is tevens geschikt voor bio-LNG, en kan derhalve meteen gebruikt worden als deze biobrandstof in Nederland op de markt komt.

§ 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.

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).



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

Op grond van de Kaderwet kan in afzonderlijke ministeriële 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 op digitale wijze. Zowel bij de aanvraag tot verlening als bij 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 verzamelen en scannen van de documenten die als bijlagen worden geüpload. Per kalenderjaar zal één aanvraag voor het verlenen van subsidie en één 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 zal zijn. De werkzaamheden zullen naar verwachting 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 € 1.000,- per aanvrager. Dit bedrag is exclusief de kosten voor de accountantscontrole ten behoeve van de aanvraag tot vaststelling in 2020 en in 2021.

De regeling is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Dit college toetst voorgenomen wet- en regelgeving op regeldrukeffecten. In haar advies over deze regeling geeft het ATR aan dat de regeldruk correct in beeld is gebracht. Naar aanleiding van onder meer het advies van het ATR is de toelichting aangepast in die zin dat in paragraaf 8 van de algemene toelichting en in de artikels-gewijze toelichting op artikel 2, nader wordt ingegaan op de uitkomst van de, op het tijdstip van publicatie van deze regeling, meest recente praktijktesten en onderzoeken op het gebied van stikstofuitstoot van voertuigen die op LNG rijden.

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 fluctuaties van de prijs van LNG, exclusief de subsidie, uitsluitend veroorzaakt worden door prijswisselingen op de LNG-markt waar LNG wordt ingekocht door de aanvragers van subsidie, en niet veroorzaakt worden door de overheidssubsidie. Met andere woorden: de subsidiëring mag geen invloed hebben op de prijs van LNG, exclusief subsidie. Om dat risico op aanvaardbare wijze trachten te beheersen is in de regeling de verplichting opgenomen dat de subsidie op LNG niet mag leiden tot een verhoging van de prijs van deze brandstof, exclusief subsidie.

RVO.nl voert controles uit waarbij wordt getoetst of de subsidieontvangers voldoen dan wel hebben voldaan aan de verplichtingen die zijn verbonden aan de subsidieverstrekking. Hier valt ook onder dat RVO.nl inzage heeft in de gegevens van de aanvrager waaruit moet blijken hoe de verkoopprijs van LNG tot stand is gekomen. 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%.

LNG-bedrijfsvoertuigen hebben motoren die voldoen aan de Europese milieunormen voor Euro VI-motoren⁹, zoals opgenomen in de Verordening (EG) Nr. 595/2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren. Het gebruik van LNG heeft, in vergelijking met diesel, kleine

⁹ Verordening (EG) Nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en



milieuvordelen ten aanzien van de uitstoot van broeikasgassen. De vermindering van de uitstoot van broeikasgassen neemt sterk toe bij gebruik van bio-LNG. De mate waarin de voordelen van het gebruik van LNG ten opzichte van diesel behaald worden hangt onder meer samen met de toegepaste LNG-technologie en de afstellingen van het voertuig dat op LNG rijdt. De optimale afstelling van de LNG-motoren is hierbij van belang. De afstellingen van het voertuig is de verantwoordelijkheid van de fabrikant. In opdracht van het ministerie van I en W en het bedrijfsleven, worden door TNO praktijk-emissiemetingen uitgevoerd waarbij de milieuvordelen van onder andere LNG-voertuigen worden onderzocht. De resultaten van de onderzoeken worden door TNO gepubliceerd in openbare rapporten. Deze onderzoeken geven inzicht in de milieubaten en leveren een goede bijdrage aan de kennis over het optimaliseren van het gebruik van LNG en de afstelling van de voertuigen, om tot een zo gering mogelijke uitstoot van onder meer CO₂ te komen. De resultaten van onderzoeken naar emissies van LNG-voertuigen zijn ook vermeld in de evaluatie van de teruggaafregeling (Wet accijns artikel 71i) door Ecorys uit 2018.

Daarnaast is het van belang dat de motoren van voertuigen die op LNG rijden stiller zijn dan de dieselvarianten, 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.

9. Consultatie

§ 9.1 Reacties naar aanleiding van de consultatie

In de periode van 11 september 2019 tot en met 9 oktober 2019 is een ieder, via publicatie van een ontwerp van deze regeling op internetconsultatie.nl, in de gelegenheid gesteld op de conceptregeling te reageren. In het totaal zijn 20 reacties binnengekomen. De meeste reacties (17) waren afkomstig van het bedrijfsleven, een van een ngo en twee van particulieren.

Het merendeel van de reacties is positief over de regeling. In deze reacties wordt ingegaan op de voordelen van het gebruik van de brandstof LNG, ten opzichte van die van het gebruik van diesel, voor de reductie van broeikasgassen. Hierbij wordt ook benadrukt dat het pad naar bio-LNG grotere voordelen op zal leveren ten aanzien van de CO₂-reductie. In een aantal reacties wordt gevraagd om regeling uitsluitend voor bio-LNG open te stellen of het subsidiebedrag voor bio-LNG hoger te stellen.

§ 9.2 Naar aanleiding van de reacties

Bio-LNG wordt in het Klimaatakkoord gezien als transitiebrandstof op de weg naar zero-emissie voor zwaar wegvervoer. Een differentiatie bleek niet mogelijk. De keuze om LNG naast bio-LNG te stimuleren is gemaakt omdat bio-LNG op dit moment nog onvoldoende op de markt beschikbaar is vanwege hoge productiekosten. Om op termijn de overgang naar bio-LNG snel mogelijk te maken is het nodig om de huidige infrastructuur voor LNG te behouden en de toename van het aantal zware bedrijfsauto's (type N3) die op LNG rijden (en niet op diesel rijden), te stimuleren. De afgelopen jaren is ook geïnvesteerd in de infrastructuur voor LNG. Deze infrastructuur is namelijk direct inzetbaar voor bio-LNG en een stimulering van de infrastructuur is nodig om de vraag te laten toenemen. Zware LNG-bedrijfsauto's kunnen rijden op zowel LNG gemaakt van vloeibaar aardgas als op bio-LNG. Een toenemende afzetmarkt zal naar verwachting een positieve invloed hebben op de ontwikkeling en het zo spoedig mogelijk in Nederland op de markt zetten van bio-LNG. In een aantal reacties wordt gerefereerd aan een rapport van Transport & Environment (T&E, 'Do gas trucks reduce emissions', 2019). Hierin zijn praktijktesten van TNO aangehaald die soms een wisselend beeld schetsen van de voordelen van LNG ten opzichte van diesel. De prestaties ten aanzien van luchtkwaliteit zouden in een test beneden de prestaties van een dieseltruck liggen. In hoofdstuk 8 van deze Toelichting is tevens nader ingegaan op dit rapport. Een belangrijke conclusie uit dit rapport is dat het behalen van de milieuvordelen van de brandstof gedeeltelijk afhankelijk is van de juiste afstellingen van de LNG-voertuigen. Deze testen leveren een goede bijdrage aan de kennis over het optimaliseren van het gebruik van LNG en de afstelling van deze voertuigen. Zo scoorde de truck die in de eerdere test mindere resultaten liet zien, in een nieuwe test (TNO-2018-R11448), na betere afstelling wel goed in de praktijk. Ook nieuwe modellen laten resultaten zien die passen bij de voordelen die de brandstof LNG kan bieden. Het rapport bevestigt overigens ook de CO₂-voordelen van LNG ten opzichte van diesel, welke toenemen bij de inzet van bio-LNG. Tot slot werd in een reactie voorgesteld de regeling ook open te stellen voor LPG. Gelet op het feit dat deze regeling zich richt op zwaar wegtransport, waar elektrificatie op korte termijn nog niet haalbaar is, is ervoor gekozen om de regeling alleen op LNG te richten.

onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG, 2005/55/EG en 2005/78/EG



10. Uitvoering

De subsidieregeling wordt uitgevoerd door RVO.nl namens de Minister voor Milieu en Wonen. RVO.nl 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.

11. Inwerkingtreding en horizonbepaling

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 januari 2020. Hiermee wordt afgeweken van de in het vierde lid van artikel 4.17 van de Aanwijzingen voor de regelgeving genoemde geldende minimum invoeringstermijn van twee maanden. Hiertoe wordt overgegaan omdat hiermee ongewenste nadelen worden voorkomen. Het later in werking laten treden van deze regeling zou ertoe leiden dat pas later in 2020 een aanvraag kan worden ingediend en dat dus ook op een later tijdstip beschikt kan worden op deze aanvragen om subsidie. Er is tijdig een vooraankondiging gedaan van de regeling op de website van RVO.nl en er is ook op andere wijze gecommuniceerd met de doelgroep. De sector is hiermee goed op de hoogte gebracht van de regeling. De regeling geldt voor een periode van twee jaar en vervalt op 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 of het Kaderbesluit en derhalve niet in de begripsbepaling van deze subsidieregeling opgenomen. Een aantal begripsbepalingen 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 inkoop en vervolgens verkoopt bij een 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 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 bijvoorbeeld degene die 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 inkoopfacturen van de brandstoffen en een exploitatieovereenkomst.

LNG

LNG (Liquefied Natural Gas) is een vloeistof die ontstaat als aardgas tot -162°C wordt afgekoeld. In vloeibare vorm heeft LNG ongeveer zeshonderd keer minder volume dan aardgas, hetgeen voordelen biedt met betrekking tot opslag en transport. In deze regeling is bio-LNG, die wordt gemaakt van biogas, ook onder de definitie van LNG gebracht. Bio-LNG is biogas 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 te effenen. Enerzijds door de stimulering van het gebruik van LNG en de aanschaf van LNG-voertuigen, anderzijds door de infrastructuur van LNG, die ook geschikt is voor bio-LNG, in stand te houden, dan wel te vergroten (zie ook toelichting in paragraaf 4.2 en 4.3).

LNG-vulpunt

Een LNG-vulpunt is een tankstation waar LNG kan worden getankt. De korting op LNG wordt gegeven door de exploitant die subsidie heeft ontvangen. Voor het vulpunt moet een vergunning zijn afgegeven en het moet toegankelijk zijn voor elk LNG-voertuig.

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 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 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.

Wegvervoerders

De wegvervoerders zijn de ondernemingen die uiteindelijk profiteren van de subsidie. Zij kunnen immers in 2020 en 2021 voor een lager bedrag LNG tanken dan zij zouden doen zonder subsidie. Wegvervoerders zijn de ondernemingen die LNG-voertuigen in gebruik hebben (al dan niet als eigenaar) en LNG tanken bij de exploitant. De getankte LNG mag alleen verkocht worden voor de voortstuwing van het betreffende LNG-voertuig.

Er zijn voertuigen die voornamelijk op LNG rijden, maar deels ook op diesel kunnen rijden. Ook op deze voertuigen is de regeling van toepassing. De regeling beoogt een stimulans te geven ten aanzien van gebruik van LNG door met name de zware bedrijfsauto's (type N3) en impliciet de aanschaf van LNG-voertuigen (in plaats van dieseltrucks). Voor dergelijke zware voertuigen zal elektrificatie niet op korte termijn gerealiseerd kunnen worden en daarom biedt LNG een kans om dit wegvervoer te verduurzamen. Op het tijdstip van vaststellen van deze subsidieregeling rijden er ook een gering aantal type N2 bedrijfsauto's en bussen (M2/M3) op LNG. Voor deze modaliteiten is het beleid van de regering gericht op de stimulering van elektrificatie.

Artikel 2 Doel

Deze regeling heeft de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen tot doel. Door het gebruik van bio-LNG in de toekomst zullen deze milieueffecten weer groter zijn.

Bio-LNG is op het tijdstip van inwerkingtreding van de regeling nog onvoldoende op de markt beschikbaar vanwege hoge productiekosten. Om op termijn de overgang naar bio-LNG mogelijk te maken is het nodig om de huidige infrastructuur voor LNG te behouden en het gebruik van LNG-trucks (in plaats van) dieseltrucks te stimuleren. De afgelopen jaren is ook geïnvesteerd in de infrastructuur voor LNG. Deze infrastructuur is immers direct inzetbaar voor bio-LNG en uitbreiding van de infrastructuur is nodig om de vraag naar bio-LNG te doen toenemen. LNG-voertuigen kunnen rijden op zowel fossiele LNG als op bio-LNG. Een groeiende afzetmarkt zal naar verwachting een positieve invloed hebben op de ontwikkeling van bio-LNG.

Artikel 3 Subsidiabele activiteiten

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

Artikel 4 Hoogte subsidie

Het bedrag van de teruggave van betaalde accijns op LNG in de fiscale teruggaafregeling die is vervallen per 1 januari 2019, was € 0,125 per kilo LNG. 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, heeft de Minister besloten om hiervoor een compensatie toe te passen in de regeling: voor 2020 en 2021 is het subsidiebedrag gesteld op 150% van het bedrag uit de teruggaafregeling. 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 5 Subsidieplafonds

In dit artikel wordt voor 2020 het subsidieplafond vastgesteld op € 3.000.000,-. 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 is het de bedoeling dat het resterende subsidiebedrag op grond van het derde lid wordt toegevoegd aan het budget voor 2021.



Artikel 6 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

Als het subsidieplafond overschreden zou worden als alle aanvragen voor het betreffende subsidiejaar zouden worden gehonoreerd, dan worden de te verlenen bedragen naar rato per aanvrager gelijkmatig 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 bedrag per aanvrager in elk geval 20% lager gesteld.

Artikel 7 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.

Artikel 8 Aanvraagperioden subsidieverlening

De subsidie wordt per kalenderjaar verstrekt. Voor zowel 2020 als 2021 kan de aanvrager zijn aanvraag indienen van 2 januari tot en met 31 januari van het subsidiejaar waarvoor de exploitant subsidie aanvraagt.

Artikel 9 Vereisten aanvraag subsidieverlening

eerste lid

De aanvraag wordt gedaan met gebruikmaking van een digitaal formulier dat op de website staat van RVO.nl. De aanvrager vult het aanvraagformulier in en moet een aantal documenten uploaden. 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 inkoop en verkoopt. Dit kan bijvoorbeeld blijken uit inkoopfacturen, 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 risicodragend ten aanzien van economische en financiële gevolgen van deze exploitatie en hij is degene die de verlaging van de prijs bij de het vulpunt bewerkstelligt.

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 verkopen in het subsidiejaar waarvoor hij aanvraagt. Op basis van die gegevens tezamen bepaalt de Minister het bedrag van de subsidieverlening, 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 waarvan wel deze gegevens beschikbaar zijn.

vierde lid

Gebaseerd op de evaluatie van Ecorys uit 2018, wordt uitgegaan van een geleidelijke toename van het



aantal LNG-voertuigen. Gelet op de verwachte toename van de verkoop van LNG, die hiervan het gevolg zal zijn, 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 10 Subsidieverlening

eerste en tweede lid

Subsidieverlening geeft een voorwaardelijke aanspraak op financiële middelen. De subsidievestigstelling (Hoofdstuk 4) maakt die aanspraak onvoorwaardelijk. De beslistermijn is op basis van het Kaderbesluit subsidies I en M, in deze regeling gesteld op 13 weken, met de mogelijkheid om deze termijn te verlengen met nog eens 13 weken. In het algemeen neemt het afhandelen van aanvragen en het nemen van beschikkingen aanzienlijk minder tijd in beslag.

derde lid

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. 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%.

Artikel 11 Aanvraagperioden subsidievestigstelling

Voor de kalenderjaren 2020 en 2021 worden afzonderlijke aanvragen ingediend. De periode waarin de exploitant zijn aanvraag kan indienen loopt van 2 januari tot en met 28 februari. Voor het jaar 2021 geldt ook de deadline van 28 februari, ook al is 2020 een schrikkeljaar en heeft de maand februari in dat jaar 29 dagen.

Artikel 12 Vereisten aanvraag subsidievestigstelling

tweede lid

Artikel 24 van het Kaderbesluit geeft onder meer aan dat de subsidieontvanger 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 subsidievestigstelling. De controle moet voldoen aan de controlestandaarden die door de Koninklijke Nederlandse Beroepsorganisatie van Accountants (NBA) zijn vastgesteld. De accountant van de aanvrager gebruikt voor zijn controle het Model Controleprotocol Subsidies I en W dat beschikbaar is via de website RVO.nl.

Artikel 13 Subsidievestigstelling

Op grond van artikel 4:46 van de Awb kan de Minister de subsidie vaststellen overeenkomstig de subsidieverlening of lager dan de subsidieverlening. De Minister zal in elk geval 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 subsidievestigstelling vindt plaats binnen 13 weken na afloop van de aanvraagperiode.

Artikel 14 Verplichtingen

In de artikelen 17 en 18 van het Kaderbesluit is een aantal verplichtingen vermeld die de subsidieontvanger dient na te leven. In artikel 22, tweede lid, van het Kaderbesluit subsidies I en M, is aangegeven dat ook andere verplichtingen kunnen worden opgenomen in de regeling. Zo is in artikel 14, eerste lid, onder a, van de regeling de verplichting opgenomen dat het gehele subsidiebedrag ten goede moet komen aan een verlaging van de verkoopprijs van LNG bij het LNG-vulpunt. In sub b is aangegeven dat de subsidiëring niet mag leiden tot een verhoging van de LNG-prijs zoals deze zou zijn zonder de subsidie. Dat is de prijs zoals die voor wegvervoerders 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. Tenslotte wordt in dit lid 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.

Voorts is in het tweede lid onder meer de verplichting opgenomen dat subsidieontvangers medewer-



king dienen te verlenen aan de controles die RVO.nl uitvoert ten aanzien van de naleving van de subsidieverplichtingen. In het geval dat dergelijke controles plaatsvinden moet in elk geval uit de administratie blijken hoeveel kilo's LNG per maand zijn verkocht in het betreffende jaar en voorts dat de verkoopprijs daadwerkelijk met € 0,187 per kilo is verlaagd. 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 de oorzaak zijn.

Artikel 15 Afwijzingsgrond

In artikel 13 van het Kaderbesluit subsidies I en M is vermeld dat ook andere afwijzingsgronden in een ministeriële regeling kunnen worden opgenomen dan die, vermeld in de artikelen 11 en 12 van het Kaderbesluit. In artikel 11 en 12 van het Kaderbesluit is onder meer 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 in elk geval wordt afgewezen als sprake is van een andere subsidie op grond waarvan subsidie is ontvangen in eenzelfde periode en voor eenzelfde doel, namelijk het stimuleren van het gebruik van LNG.

Artikel 16 Inwerkingtreding en horizonbepaling

De regeling treedt op 1 januari 2020 in werking en geldt voor een periode van twee jaar.

In dit artikel is opgenomen dat de regeling na die twee jaar van toepassing blijft op subsidies die voor 1 januari 2022 zijn verleend. Dit geldt bijvoorbeeld voor de aanvraag voor de vaststelling van een subsidie die in 2021 is verleend.

*De Minister voor Milieu en Wonen,
S. van Veldhoven-van der Meer*