

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 21 maart 2012

Ons kenmerk 12/4.2/2012001977

Behandeld door de heer A. van Hemel (0592) 36 51 54

Onderwerp: Beantwoording toezegging Statencommissie BF d.d. 7 december 2011;
mogelijkheden reductie opcenten

Geachte voorzitter/leden,

In deze brief geven wij u antwoord op de vraag of de provincie een reductie van het opcententarief kan toepassen om het rijden op groen gas te stimuleren. U hebt deze vraag gesteld in de Statencommissievergadering Bestuur en Financiën van 7 december 2011.

Thans ontbreekt een gelijk fiscaal speelveld voor duurzame brandstoffen, onder andere omdat er alleen gekeken wordt naar de uitstoot van een auto (tank to wheel) en **niet** naar de gehele keten (well-to-wheel). Het elektrisch rijden wordt bijvoorbeeld fiscaal gestimuleerd vanwege de lage emissies. Deze fiscale maatregelen gelden echter niet voor het rijden op groen gas, bio-ethanol en biodiesel, terwijl de emissies van deze voertuigen, over de gehele keten (well-to-wheel), op z'n minst vergelijkbaar zijn met die van een elektrisch voertuig.

Om een gelijk fiscaal speelveld te creëren is met name het Rijk aan zet. Een verlaging van accijns, bijtelling en BPM zijn belangrijke instrumenten om een doorbraak naar een groot aantal duurzame voertuigen te bereiken.

Om het gebruik van duurzame brandstoffen te stimuleren, worden ook door de provincie Drenthe verschillende opties bekeken. Een van de instrumenten die de provincie hiervoor mogelijk in zou kunnen zetten zijn de opcenten. De gedachte hierbij is om die auto's die op groen gas rijden een reductie toe te kennen van het opcententarief.



In januari 2011 is in opdracht van de drie noordelijke provincies en in het kader van het 100.000 voertuigenprogramma door adviesbureau KNN uit Groningen onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en consequenties van fiscale sturing naar duurzame mobiliteit. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in het rapport van 26 januari 2011, dat als bijlage aan deze brief is toegevoegd.

Uit dit rapport blijkt in grote lijnen het volgende.

- Momenteel geldt voor diverse motorrijtuigtypen een gunstiger MRB-tarief. Dit is afhankelijk van het type voertuig, de brandstof, de CO2-emissie en het type bestuurder.
- Differentiatie, waarbij een bepaalde categorie zwaarder wordt belast en een andere categorie minder zwaar (waarbij de totale inkomsten aan opcenten gelijk blijven) is aan het Rijk. Provincies mogen dit niet zelfstandig doen. Op grond van artikel 222 van de Provinciewet is het opcententarief voor alle voertuigen gelijk en is differentiatie uitgesloten. Indien men dit wel wil, is een wetswijziging nodig.
- Provincies kunnen binnen het huidige wettelijk kader enkel de hoogte van de opcenten variëren (tot aan het wettelijk maximum) voor alle voertuigen.

Conclusie is dat differentiatie van de opcenten naar voertuigtype alleen kan via een wetswijziging op rijksniveau. Een algehele verhoging van de opcenten is theoretisch mogelijk tot het wettelijk maximum.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten van Drenthe,


secretaris


, voorzitter

Bijlage(n):
coll.

Fiscale sturing naar duurzame mobiliteit

Hoe kunnen de Noordelijke provincies de opcenten op de MRB inzetten voor meer duurzame voertuigen en/of vulpunten?

EINDRAPPORTAGE

Projectnummer: 387

Versienummer: 2.0

Laatst opgeslagen: 26 januari 2011 door Wouter Jan van den Berg

Laatst geprint: 26 januari 2011

KNN

Advies, Training, Duurzaamheid

Werfstraat 5
9712 VN Groningen
tel.: 050 3175550
fax.: 050 3175559
email: info@knnadvies.nl
internet: www.knnadvies.nl
Besloten Vennootschap
KvK: 02056450

Inhoudsopgave

1	AANLEIDING, ONDERZOEKSVRAAG EN -AANPAK, LEESWIJZER	2
1.1	AANLEIDING	2
1.2	CENTRALE ONDERZOEKSVRAAG	2
1.3	ONDERZOEKSAANPAK, LEESWIJZER.....	2
2	INVENTARISATIE HUIDIGE SITUATIE.....	3
2.1	ALGEMEEN	3
2.2	HUIDIGE UITZONDERINGEN VAN RIJKSWEGE	3
2.2.1	MRB	3
2.2.2	Opcenten.....	3
2.2.3	Samenvatting huidige uitzonderingen	4
2.3	OPCENTENTARIEVEN EN -OPBRENGSTEN IN DE NOORDELIJKE PROVINCIES	4
2.4	OPCENTEN NOORD NEDERLAND VERGELEKEN MET DE ANDERE PROVINCIES	5
2.5	OPBRENGSTEN VANUIT OPCENTEN VERGELEKEN MET INKOMSTEN VANUIT PROVINCIEFONDS	6
2.6	HUIDIGE BESTEDING VAN DE PROVINCIALE OPCENTEN	6
2.7	CONCLUSIES & VOORUITBLIK NAAR VOLGENDE HOOFDSTUKKEN	7
3	RUIMTE & DRAAGVLAK.....	8
3.1	INLEIDING.....	8
3.2	FINANCIEEL/ BEGROTINGTECHNISCH	8
3.3	BELEIDSMATIG & BESTUURLIJK.....	8
3.3.1	Rijksoverheid	8
3.3.2	IPO	9
3.3.3	De drie noordelijke provincies.....	9
3.4	MAATSCHAPPELIJK.....	10
3.4.1	BOVAG	10
3.4.2	ANWB	10
3.5	JURIDISCH	11
3.6	CONCLUSIE	11
4	UITWERKING OPTIES	12
4.1	INGREDIËNTEN	12
4.2	UITWERKING.....	12
4.2.1	Algemeen	12
4.2.2	Andere wijze van financiering	13
4.2.3	Andere wijze van besteden	14
4.3	BEOORDELING	15
4.3.1	Andere wijze van financiering	15
4.3.2	Andere wijze van besteden	18
5	CONCLUSIE & MOGELIJK VERVOLG	19
5.1	CONCLUSIE	19
5.2	MOGELIJK VERVOLG	19
	BIJLAGE I METHODE BEANTWOORDING ONDERZOEKSVRAAG	21
	BIJLAGE II BRONNENOVERZICHT	23
	BIJLAGE III RELEVANTE WETTEKSTEN	24
	BIJLAGE IV IN ANALYSE BETROKKEN VOERTUIGEN	26
	BIJLAGE V FINANCIËLE GEVOLGEN VOOR BESTELAUTO'S	28

1 Aanleiding, onderzoeksvraag en -aanpak, leeswijzer

1.1 Aanleiding

De provincies Groningen, Fryslân en Drenthe werken samen aan de realisatie van 100.000 duurzaam aangedreven vaar- en voertuigen in 2015 in Noord-Nederland. Dit doen zij op basis van het 100.000 voertuigenplan (juni 2008) en het recente bestuurlijk geaccordeerde versnellingskader en werkagenda (juni 2010).

Eén van de projecten, opgenomen in het 100.000 voertuigenplan en in het recente versnelprogramma, die daaraan een bijdrage zou kunnen leveren is de 'Haalbaarheidsstudie naar inzet van de MRB'. De MRB ('Motorrijtuigenbelasting') kan een interessante optie zijn omdat provincies zogeheten opcenten heffen bovenop de MRB. Daarmee hebben zij een mogelijk sturingsinstrument in handen om de brandstof en/of voertuigkeuze van zowel zakelijke als privé autorijders te sturen richting een meer duurzame brandstof.

1.2 Centrale onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag luidt:

Hoe kunnen de Noordelijke provinciale opcenten op de MRB worden ingezet zodat

- het financieel aantrekkelijker wordt een duurzaam aangedreven **voertuig** aan te schaffen en/of
- extra **vulpunten** duurzame biobrandstoffen gerealiseerd kunnen worden waar ook daadwerkelijk duurzame brandstof getankt wordt?

1.3 Onderzoeksaanpak, leeswijzer

Om de hierboven geformuleerde onderzoeksvraag te beantwoorden hebben wij de volgende stappen gezet¹:

- **Inventarisatie huidige situatie** in Groningen, Fryslân en Drenthe voor wat betreft aspecten als hoogte, inning, besteding en organisatorische inbedding van de opcenten. De resultaten van deze inventarisatie zijn opgenomen in hoofdstuk 2
- Bepalen van beleidsmatige, financiële en juridische **ruimte en** maatschappelijk **draagvlak** voor aanpassing van de opcenten zodanig dat gestuurd kan worden richting duurzaamheid. Dit wordt beschreven in hoofdstuk 3 en geeft een (eerste) antwoord op de vraag **of** de opcenten ingezet kunnen worden richting meer duurzame mobiliteit.
- Uitwerken (in hoofdstuk 4) van **concrete opties** om opcenten op de MRB in te zetten voor duurzame mobiliteit, incl. condities, consequenties en haalbaarheid
- Afsluitend **conclusies & aanbevelingen** geformuleerd op basis van het voorafgaande, deze zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

¹ Voor een gedetailleerdere uitwerking van de onderzoeksaanpak verwijzen wij naar bijlage I.

2 Inventarisatie huidige situatie

2.1 Algemeen

De provincies hebben sinds 1981 de mogelijkheid opcenten (procentuele verhoging) te heffen op de motorrijtuigenbelasting. Provincies kunnen zelf de hoogte en de besteding van de opcenten vaststellen. Wel stelt het Rijk jaarlijks het maximaal toegestane niveau van de opcenten op de Motorrijtuigenbelasting vast. Dit wettelijk maximum gaat in op 1 april van het volgende belastingjaar. Het verschil tussen het maximaal mogelijke tarief en het feitelijk door de provincie gehanteerde tarief voor de opcenten vormt de vrije of onbenutte belastingscapaciteit.

2.2 Huidige uitzonderingen van rijkswege

2.2.1 MRB

Voor motorrijtuigen die minder milieuvriendelijk zijn, gelden gunstigere MRB-tarieven. Het betreft zowel zuinige als alternatief aangedreven voertuigen, te weten:

- personenauto's met een zeer lage CO₂-uitstoot (een benzineauto met minder dan 110 gram CO₂/ km of een dieselauto met minder dan 95 gram/ km is vrijgesteld van MRB en daarmee van opcenten)
- vrachtauto's met euroklasse 3 of hoger (euro 3 is standaard, lagere klassen betalen meer)
- voertuigen aangedreven door een elektromotor of waterstofverbrandingsmotor (vrijgesteld van MRB en daarmee van opcenten)²
- autobussen die worden gebruikt voor het openbaar vervoer en die op lpg of aardgas rijden (vrijgesteld van MRB en daarmee van opcenten)
- auto's die voor 1 januari 2012 25 jaar of ouder zijn
- taxi's
- auto's op naam van gehandicapten

2.2.2 Opcenten

De volgende categorieën zijn - op grond van artikel 2 van de Wet op de MRB - enkel vrijgesteld van opcenten³ en kennen een bijzonder MRB tarief:

- Bestelauto's (ondernemers, particulieren, gehandicapten)
- Autobussen (die niet voldoen aan bovenstaande omschrijving)
- Rijdende winkels

² motorrijtuigen die uitsluitend worden aangedreven door een elektromotor (waarbij de elektrische energie wordt geleverd door een batterij of een brandstofcel) of een verbrandingsmotor die wordt gevoed met waterstof

³ De reden voor deze uitzondering is achteraf niet te achterhalen; het enige dat duidelijk is geworden is dat dit vermoedelijk op initiatief van de provincies (al dan niet via het IPO) is gebeurd (mondelijke informatie van ministerie Financiën)

2.2.3 Samenvatting huidige uitzonderingen

Of er wel of geen MRB en/of opcenten moeten worden betaald is - naast ouderdom - afhankelijk van:

- type voertuig,
- brandstof/aandrijving,
- CO2 emissie en
- type bestuurder.

Qua duurzame brandstoffen/ aandrijvingen zijn enkel uitzonderingen gemaakt voor waterstof, elektrisch (alle) of door aardgas aangedreven voertuigen (OV-bussen). Er zijn geen uitzonderingen voor brandstoffen als bio-(m)ethanol, biodiesel of PPO. Er is ook op geen enkele wijze een koppeling met de momenteel in ontwikkeling en reeds in gebruik zijnde criteria duurzaam inkopen (van dienstauto's, OV bussen).

2.3 Opcententarieven en -opbrengsten in de Noordelijke provincies

Groningen

Vanaf 1 april 2010 bedraagt de hoogte van de opcenten in de provincie Groningen 79,1 punten. Provinciale Staten hebben op 17 november 2010 ingestemd met het in de begroting opgenomen voorstel om de opcenten per 1 april 2011 te indexeren met 0,3% ofwel 0,2 punten en daarnaast nog eens met 3,7 punten extra te verhogen ter compensatie van de inkomstenderving door de komst van de zeer zuinige auto's, waarvoor vanaf 2010 geen motorrijtuigenbelasting hoeft te worden betaald (en dus ook geen provinciale opcenten). De opbrengst wordt voor 2010 geraamd op € 45.707.700,-- en voor 2011 op € 47.527.700,--.

Fryslân

Per 1 april 2010 is de hoogte van de Friese opcenten 81,7 punten. Vanaf 1 april 2011 is sprake van een stijging tot 83,0 punten. Het tarief van Fryslân ligt in 2009 net boven het gemiddelde van de overige provincies. Dit is mede het gevolg dat Fryslân de opcenten jaarlijks wel indexeert terwijl de anderen provincies dat deels niet doen. In 2010 bedragen de geraamde inkomsten € 57,1 miljoen; in 2011 loopt dit naar verwachting op tot € 60,1 miljoen.

Drenthe

Per 1 april 2010 bedraagt de hoogte van de opcenten in Drenthe 82,3 punten; per 1 april 2011 toenemend tot 83,6 punten. De hiermee corresponderende opbrengsten bedragen respectievelijk € 46,4 miljoen in 2010 en € 47,6 miljoen in 2011.

Uitgaande van bovenstaande gegevens en CBS gegevens over aantal motorvoertuigen en inwoneraantal (per 1 januari 2010) is het volgende samenvattende overzicht te maken:

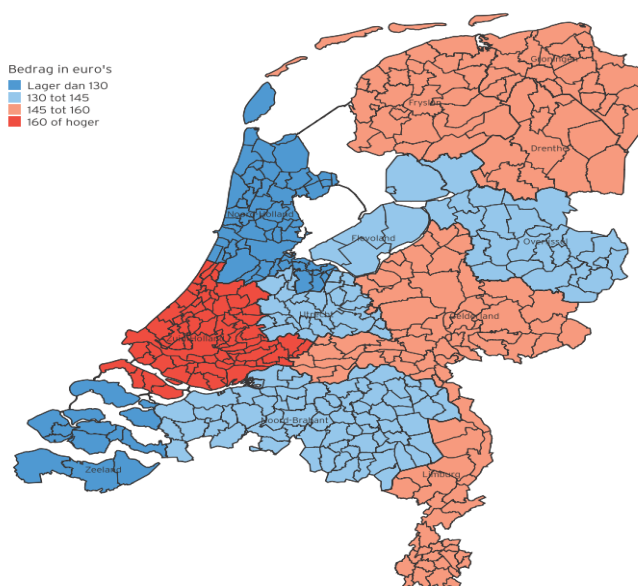
Provincie/ gebied	Opcenten- tarief 2011	Verwachte Opbrengst	Bedrag/ voertuig	Bedrag/ inwoner	# opcenten plichtige voertuigen ⁴ 2010	# inwoners 2010
Groningen	83,0	€ 47.527.700	€ 173	€ 82	275.263	576.668
Fryslân	83,0	€ 60.114.000	€ 187	€ 93	321.389	646.305
Drenthe	83,6	€ 47.648.000	€ 180	€ 97	265.043	490.981
Noord NL		€ 155.275.700			1.136.109	1.713.954

Het opcententarieff voor 2011 is in de drie Noordelijke provincies vrijwel gelijk. Wel is een behoorlijke variatie te constateren voor wat betreft de hoogte van de opcenten per voertuig en per inwoner⁵.

2.4 Opcenten Noord Nederland vergeleken met de andere provincies

Uit de hiernaast opgenomen figuur blijkt dat de Noordelijke provincies relatief hoge opcententarieven kennen ten opzichte van de rest van Nederland, alleen Zuid-Holland kent een hoger tarief (in 2010). Wel lijkt het tarief wat lager uit te vallen dan in de tabel hiervoor, waarschijnlijk omdat de figuur betrekking heeft op opcenten 2010 en omdat naast personenauto's en motoren handelaarskentekens ook zijn meegenomen in de analyse.

Opcenten op de motorrijtuigenbelasting 2010



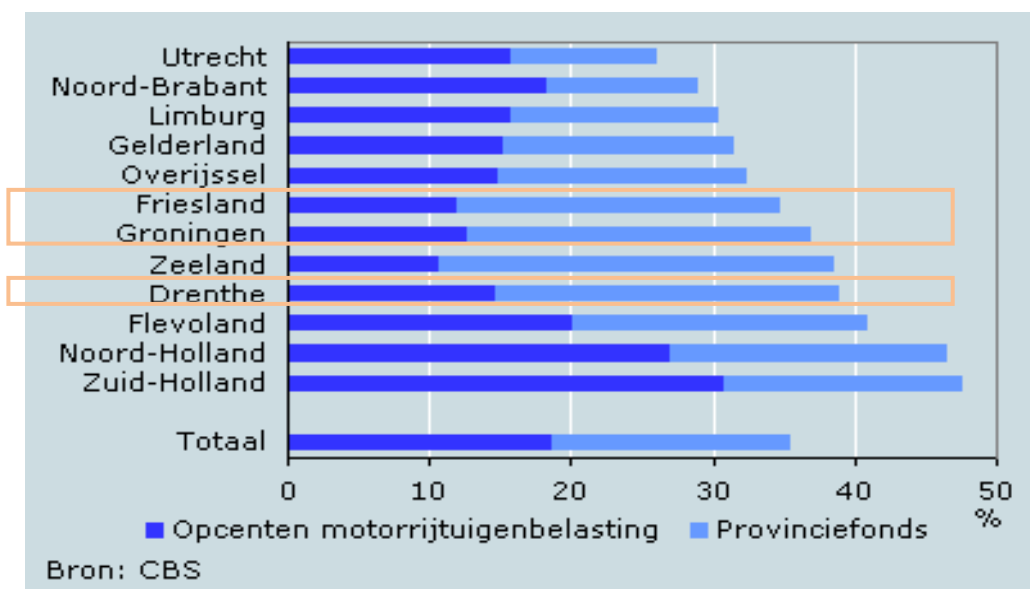
Figuur 1 Opcenten in Nederland in 2010 (bron: www.coelo.nl)

⁴ Gedefinieerd als personenauto's en motoren (CBS geeft geen inzage in aantallen handelaarskentekens per provincie)

⁵ Het is niet uit te sluiten dat, indien rekening gehouden wordt met (demografische en andersoortige) factoren als aantal inwoners met een rijbewijs, de verschillen kleiner zijn.

2.5 Opbrengsten vanuit opcenten vergeleken met inkomsten vanuit provinciefonds

De opcenten vormen samen met het provinciefonds de twee belangrijke inkomstenbronnen voor provincies. Zoals blijkt uit onderstaande figuur onderscheiden de drie Noordelijke provincies zich in de zin dat het aandeel van de opcenten in vergelijking met de meeste andere provincies relatief laag is⁶.



Figuur 2 Aandeel opcenten en provinciefonds in provinciale begrotingen, 2009

Omgekeerd geeft bovenstaande figuur aan dat de bijdrage vanuit het provinciefonds voor de drie Noordelijke provincies groot is. Nu door het Rijk gekort wordt op het provinciefonds is het voorstelbaar dat gekeken wordt in hoeverre de inkomsten vanuit de opcenten eventueel kunnen worden verhoogd. Indien dit wordt overwogen dient zich de vraag aan of een verhoging voor alle voertuigen moet gelden of dat hierbij onderscheid gemaakt kan worden naar bijvoorbeeld brandstoftype. Zodoende kan een verband worden gelegd met de noordelijke ambities om de mobiliteit in Noord Nederland te verduurzamen.

2.6 Huidige besteding van de provinciale opcenten

In alle drie de noordelijke provincies vloeien de opcenten naar de algemene middelen. In Groningen worden ze ingezet als algemeen dekkingsmiddel voor die zaken waarvoor Groningen geen specifieke bijdragen krijgt van het Rijk, andere overheden of derden. In Fryslân geldt dat eventuele extra verhogingen (in 2011 voor het laatst) worden besteed aan infrastructurele maatregelen. In Drenthe zijn aan de opcenten geen geormerkte uitgaven gekoppeld.

⁶ www.cbs.nl/nl-NL/menu/themas/overheid-politiek/publicaties/artikelen/archief/2009/2009-2728-wm.html

2.7 Conclusies & vooruitblik naar volgende hoofdstukken

Uit de analyse van de huidige situatie in het voorafgaande hoofdstuk komt naar voren dat

1. Nu al uitzonderingen gemaakt zijn op MRB en/of opcenten, afhankelijk van voertuigtype, CO2 emissie of aandrijving
2. Provincies formeel vrij zijn in de besteding van de opcenten en in een enkel geval (extra) opcenten besteden aan infrastructuur, en ook binnen de jaarlijks door de rijksoverheid vastgestelde maxima de hoogte van de opcenten kunnen vaststellen

Dat zou betekenen dat er ruimte zou kunnen zijn voor aanpassingen als

- Vrijstelling MRB voor alle aardgas voertuigen (niet alleen OV bussen)
- Vrijstelling MRB niet alleen voor waterstof of elektrisch, maar ook voor duurzame biobrandstoffen
- Koppeling vrijstelling MRB en/of opcenten aan definitie schoon voertuig en/of criteria duurzaam inkopen

Hierbij dient bedacht te worden dat voor al deze opties zou gelden dat de Rijksoverheid aan zet is, al dan niet daartoe aangezet door de (Noordelijke) provincies. De drie Noordelijke provincies willen echter vooral weten in hoeverre de opcenten binnen het huidige juridische kader ingezet kunnen worden voor meer duurzame mobiliteit.

Om te bepalen of de opcenten gewijzigd en/of anders besteed zouden kunnen worden, met andere woorden, om de centrale onderzoeksvraag te beantwoorden is het echter van groot belang:

- ❖ zicht te krijgen op een aantal cruciale randvoorwaarden. Deze worden in de hierna volgende paragrafen geadresseerd
- ❖ een zo concreet mogelijk voorbeeld uit te werken om de Noordelijke provincies een zo helder mogelijk beeld te schetsen van de mogelijkheden. Dit wordt nader uitgewerkt in hoofdstuk 4

3 Ruimte & draagvlak

3.1 Inleiding

Wij onderscheiden de volgende randvoorwaarden die de ruimte en het draagvlak voor verhoging, differentiatie en/of andere besteding van de opcenten kunnen beïnvloeden:

1. Begrotingstechnische inpasbaarheid (3.2)
2. Bestuurlijk en beleidsmatig draagvlak op (inter)provinciaal en Rijksniveau (3.3)
3. Maatschappelijk draagvlak (3.4)
4. Juridische (on)mogelijkheden (3.5)

3.2 Financieel/ begrotingstechnisch

De provincies mogen per 1 april 2010 maximaal 116,7 opcenten heffen. Per 1 april 2011 gaat dit maximum omhoog naar 119,4. De hoogte van de opcenten is in de drie Noordelijke provincies nadrukkelijk lager dan dit maximum (83,0 tot 83,6 in 2011). In Noord Nederland is een verhoging van de opcenten dus theoretisch mogelijk. Het benutten van de ruimte die er voor de Noordelijke provincies thans nog is, de ruimte tot aan de maximale hoogte van de opcenten, zou een meerinkomst van om en nabij € 60 miljoen voor Noord Nederland betekenen. Dit zou wellicht een extra stimulans vormen richting die voertuigen die momenteel zijn uitgezonderd van de MRB, zoals energiezuinige personenauto's of aardgas aangedreven OV bussen.

Een andere optie is differentiatie, waarbij een bepaalde categorie zwaarder wordt belast en een andere categorie minder zwaar, met het idee dat de totale inkomsten uit de opcenten gelijk blijven. Differentiatie zou echter, los van de administratieve last, betekenen dat de inkomsten voor de provincies minder voorspelbaar worden, wat vanuit begrotingsperspectief onwenselijk is, aangezien de opcenten - zoals we hebben kunnen constateren in hoofdstuk 2 - een belangrijke inkomstenbron vormen voor de (Noordelijke) provincies.

3.3 Beleidsmatig & bestuurlijk

3.3.1 Rijksoverheid

Van rijkswege zal voorlopig geen sprake zijn van invoering van een kilometerheffing. Daarmee is vooralsnog eveneens het afschaffen van de MRB en de opcenten van de baan en hebben de provincies vanuit die optiek geen beletsel de opcenten in te zetten voor duurzame mobiliteit. Het is aannemelijk te verwachten dat het Rijk met name enthousiast zal zijn voor opties waarin provincies laten zien dat zij niet alleen lobbyen richting het Rijk voor een gelijk speelveld vanuit de Rijksoverheid voor bijvoorbeeld aardgas voertuigen maar tevens hun eigen instrumenten willen inzetten om dat speelveld te creëren. Anderzijds is het eveneens niet onaannemelijk te verwachten dat een mogelijke meeropbrengst vanuit de opcenten zal inhouden dat provincies gekort zullen worden op hun bijdrage vanuit het provinciefonds.

3.3.2 IPO

Consultatie van het IPO heeft geleerd dat het IPO graag betrokken blijft bij het onderwerp (inzetten opcenten voor duurzame mobiliteit). Er is (nog) geen officieel IPO standpunt, maar als een meerderheid van de provincies voorstander van is van 'duurzame opcenten', bijvoorbeeld in de vorm van gedifferentieerde opcenten kan het ter advies aan de Adviescommissie (de bestuurders) worden voorgelegd, zodat een gezamenlijk besluit genomen kan worden. Vanuit het IPO is, mede gelet op het stadium waarin een en ander zich bevindt, hierover ook nog geen contact geweest met partijen als ANWB. Wel was tijdens het onderzoek sprake van voorbereiding van een bestuursakkoord tussen het Rijk en het IPO, en is vanuit IPO het aanbod gedaan aan de andere provincies om dit onderwerp daarin mee te nemen. Hierop is voor zover KNN bekend niet door de provincies gereageerd.

Via het IPO zijn tevens ambtenaren (leden van werkgroep DuMo) van andere provincies benaderd. Hieruit kwam onder meer naar voren dat het goed is om aandacht te besteden als

- Praktisch: wat is verhouding kosten (hoeveel energie het creëren van deze mogelijkheid gaat kosten) en baten (wanneer kan het in werking treden en hoe lang is er dan nog MRB?)
- Eerder onderzoek waaruit bleek dat voor het differentiëren van de opcenten op de MRB naar milieukeurmerken een wetswijziging noodzakelijk is

3.3.3 De drie noordelijke provincies

Groningen

Het onderwerp komt periodiek aan de orde bij bespreking in de bestuurlijke P&C-cyclus in GS en in PS (m.n. Voorjaarsnota en Programmabegroting) en bij de bespreking van het tariefvoorstel voor het komende jaar in GS en in PS (wijziging Heffingsverordening). Visie bestuurders is door de collegepartijen vastgelegd in het collegeprogramma 2007-2011. Het oordeel van de juridische afdeling (ABJ) beperkt zich meestal tot een beoordeling van de wijziging van de Heffingsverordening. In principe wil het college de opcenten op de motorrijtuigenbelasting in de periode 2007-2011 niet extra verhogen, tenzij de bezuinigingen uit het regeerakkoord nadeliger uitpakken dan verwacht of als blijkt dat onvoldoende cofinancieringsmiddelen beschikbaar zijn om dit collegeprogramma uit te voeren. Er is geen expliciete bestuurlijke uitspraak over een mogelijke differentiatie.

Fryslân

Fryslân hanteert een aantal uitgangspunten bij de vaststelling van de opcenten

- Niet hoger dan landelijk gemiddelde
- Besteding basis + indexering aan algemene middelen
- (eenmalige) besteding extra verhogingen aan infrastructuur (RSP, Centrale As)

De praktijk wijkt licht af van deze uitgangspunten met name omdat niet alle provincies een jaarlijkse indexering toepassen, daar waar Fryslân dat wel doet. Er is geen expliciete bestuurlijke uitspraak over een mogelijke differentiatie.

Drenthe

Provinciale Staten hebben besloten dat de tarieven jaarlijks slechts mogen stijgen met het gemiddelde prijsindexcijfer voor de gezinsconsumptie in de voorgaande 4 jaren. De opbrengst MRB wordt in Drenthe gezien als algemeen dekkingsmiddel, er zijn geen geormerkte uitgaven aan gekoppeld. Drenthe is een landelijke provincie, met niet in alle gevallen even goede openbare infrastructuur. Dat bevordert de beleving dat de auto een noodzakelijk vervoermiddel is. En het maakt het draagvlak binnen de Staten voor een verhoging van de opcenten een lastige. Aan de andere kant, een verlaging van de opcenten is ook ingewikkeld. Het beleidsmatige draagvlak is binnen de Staten naar verwachting hoger, maar de vraag is of dit niet in strijd is met rijksbeleid. Immers, voor auto's met een lage CO2 emissie is al vrijstelling van de MRB (en dus de opcenten). Een verdere verlaging van de opcenten kan dan alleen voor (benzine & diesel)auto's met een hogere CO2 emissie. Of voor alternatief aangedreven voertuigen (geen benzine of diesel). Er is geen expliciete bestuurlijke uitspraak over een mogelijke differentiatie.

3.4 Maatschappelijk

3.4.1 BOVAG

Eind maart 2010 presenteerde de BOVAG haar visie op de mobiliteitsparagraaf in het nieuwe regeerakkoord. Onderdeel van die visie is het afschaffen van de provinciale opcenten op de motorrijtuigenbelasting (MRB). Belangrijkste argument: men vindt het oneerlijk om een provinciale belasting, die aan tal van provinciale zaken wordt besteed, alleen bij de automobilist op te halen. Daarnaast vindt de BOVAG het niveau van autobelastingen in Nederland (ruim 18 miljard) in vergelijking met andere Europese landen in ieder geval hoog en in geen verhouding met de uitgaven voor verkeer (5,8 miljard aan rijksverkeersuitgaven). Bovendien zijn de lasten de afgelopen kabinetsperiode alleen maar toegenomen, volgens de BOVAG met 2,4 miljard euro in de vorm van verhoging van de fiscale bijtelling van de auto van de zaak, accijnsverhoging op diesel en lpg en niet-lastenneutrale milieutoeslagen. Verdere belastingverhogingen door een nieuw kabinet zijn in de visie van de BOVAG dan ook onverantwoord en niet uit te leggen. Daarom vindt BOVAG dat alle opbrengsten van autobelastingen moeten worden gestort in het Infrastructuurfonds. Hierdoor worden investeringen in de infrastructuur ook op lange termijn gegarandeerd.

3.4.2 ANWB

Ten tijde van de mogelijke invoering van de kilometerheffing heeft de ANWB aangegeven de opcenten niet in deze heffing versleuteld te willen zien, aangezien ter compensatie voor het verdwijnen van de (MRB en dus de) opcenten al over een andere (ingezetenen)belasting werd nagedacht. Als een versleuteling en nieuwe belasting zouden worden doorgevoerd, dan zou de automobilist dubbel moeten betalen.

3.5 Juridisch

Op grond van artikel 222, vijfde lid, van de Provinciewet (zie bijlage III) is het opcenten-tarief voor alle voertuigen gelijk en is differentiatie van de opcenten uitgesloten. Als de Noordelijke provincies iets willen binnen huidige wettelijke kaders, is het enige dat kan het verhogen van de opcenten voor alle voertuigen, bijvoorbeeld tot aan maximum dat jaarlijks van rijkswegge wordt vastgesteld (zie hierboven). Indien men wil differentiëren is een wetswijziging noodzakelijk. Hiertoe kan - al dan niet via het IPO -een verzoek bij de minister worden ingediend.

3.6 Conclusie

Het draagvlak voor een mogelijke aanpassing van de opcenten is gelet op financiële, juridisch, beleidsmatige en maatschappelijke aspecten beperkt aanwezig. Vanuit financieel en juridisch oogpunt is alleen een verhoging voor alle voertuigen een optie, differentiatie vergt een wetswijziging en betekent onzekerheid voor de begroting. Vanuit beleidsmatig en maatschappelijk oogpunt is er echter maar beperkt draagvlak voor een verhoging van de opcenten voor alle voertuigen. Tenzij wellicht als er sprake is van een gelabelde verhoging. Dat zou bijvoorbeeld gerechtvaardigd kunnen worden onder de noemer van het verduurzamen van de mobiliteit. Vanuit organisaties als BOVAG wordt namelijk gewezen op de wenselijkheid van een andere wijze van besteden van de opcenten.

Dit alles stelt de nodige uitdagingen aan de uitwerking van de opties, hetgeen in het volgende hoofdstuk aan de orde komt.

4 Uitwerking opties

4.1 Ingrediënten

In dit hoofdstuk brengen we zo concreet mogelijk in beeld hoe de opcenten ingezet kunnen worden voor het stimuleren van duurzame mobiliteit, in de vorm van differentiatie en/of andere wijze van besteden van de opcenten⁷. Bij wijze van rekenexercitie werken wij deze gedachte in dit hoofdstuk concreet uit richting bestelauto's'. Dit type voertuigen wordt naar verwachting veel gebruikt door een in het kader van het bestuurlijke geaccordeerde versnelkader als belangrijk benoemde doelgroep, het MKB. Overwogen zou kunnen worden om de verduurzaming van de opcenten bij bestelauto's te laten starten. En deze in latere instantie uit te breiden naar andere voertuigcategorieën. Een dergelijke gefaseerde invoering heeft niet alleen als voordeel dat daarmee een in de ogen van de Noordelijke provincies belangrijke doelgroep wordt bereikt maar kan ook wenselijk zijn vanuit oogpunt van voorzichtigheid.

4.2 Uitwerking

4.2.1 Algemeen

Provincies hebben echter geen directe invloed op de hoogte van de MRB (indirecte sturingsvariabele), wel op de hoogte en besteding van de opcenten (directe sturingsvariabele). Provincies kunnen binnen het huidige wettelijke kader enkel de hoogte van de opcenten variëren (tot aan het wettelijk maximum) voor alle voertuigen. In het haalbaarheidsonderzoek is echter door de betrokken ambtenaren nadrukkelijk aangegeven dat dat naar verwachting op grote politieke bezwaren stuit. Mede daarom zijn andere opties, die zich weliswaar buiten de directe invloedssfeer van provincies bevinden, ook in kaart gebracht. Met name deze opties worden hieronder verder uitgewerkt.

In het onderzoek is een en ander doorgerekend voor de categorie bestelauto's, niet omdat dit de enige categorie is waar de Noordelijke provincies zich op willen richten, maar wel omdat de gebruikers van bestelauto's (veelal MKB-ers) een belangrijke doelgroep vormen. Bovendien wordt op deze wijze heel concreet wat de gevolgen zouden kunnen zijn.

In bijlage IV is terug te vinden welke bestelauto's betrokken zijn in de analyse⁸. Gemiddeld gezien resulteerde dat in het volgende overzicht voor bestelauto's:

Brandstof/ aandrijving	kale prijs (ex BTW, ex BPM)	TTW CO ₂ (g/km)	brandstof-verbruik (l/100, kWh/ 100 km)
diesel	€ 16.466	161	6,1
aardgas	€ 20.034	174	7,2
elektrisch	€ 61.061	0	20,1

⁷ Een algehele verhoging werd door de betrokken ambtenaren als onwenselijk benoemd en is om die reden niet verder uitgewerkt

⁸ Benzine aangedreven bestelauto's zijn niet meegenomen, de huidige bestelauto's zijn dieselveertuigen

4.2.2 Andere wijze van financiering

De volgende drie varianten zijn onderzocht voor bestelauto's:

Brandstof/ aandrijving	Situaties →	huidig beleid (0)	Variant 1	Variant 2	Variant 3
regulier	MRB	100%	100%	100%	100%
	opcenten	0%	50% ⁹	100%	50%
duurzaam	MRB	100%	100%	100%	0%
	opcenten	0%	0%	0%	0%

Op basis van de in beeld gebrachte modellen betekende dat het volgende voor de gemiddelde hoogte van de MRB en opcenten per type brandstof/ aandrijving, per variant:

Brandstof/ aandrijving	MRB+op-centen /jr			
	Huidig beleid	variant 1	variant 2	variant 3
diesel	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
diesel-aardgas	€ 11-	€ 139	€ 288	€ 510
diesel-elektrisch	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510
Elektrisch-aardgas	€ 372-	€ 372-	€ 372-	€ 0

Om te bepalen wat dit betekent in termen van fossiel of duurzaam aangedreven bestelauto's in 2015 zijn de volgende scenario's gehanteerd (Hierbij is er van uitgegaan dat verschillend beleid ook verschillende effecten sorteert)¹⁰:

Brandstof/ aandrijving	aantal bestelauto's, 2015			
	Huidig beleid	variant 1	variant 2	variant 3
diesel	153.188	137.063	125.775	116.100
aardgas	4.838	16.125	19.350	32.250
elektrisch	3.225	8.063	16.125	12.900
	161.250	161.250	161.250	161.250

⁹ Het 50% tarief is gerelateerd aan de Noordelijke opcenten voor 2011. Gemakshalve is uitgegaan van 83,0 opcenten (situatie in Groningen en Fryslân, Drenthe zit daar licht boven).

¹⁰ De scenario's zijn gebaseerd op de in het oorspronkelijke 100.000 voertuigenplan opgenomen scenario's van DHV (afgerond op 24.000 (15%) bestelauto's bij afwezigheid actief rijksbeleid en 45.500 (28%) bij actief rijksbeleid, in 2015), evenals de aangepaste verwachtingen n.a.v. de rapportage van Squarewise (ruim 29.000 duurzame bestelauto's in 2015). De (verschillen in) ontwikkelingen diesel-, aardgas- en elektrisch aangedreven voertuigen is naast MRB+opcenten afhankelijk van de overige overheidsstimulering, ontwikkelingen in tankinfrastructuur, beschikbare modellen, kostprijzen, bekendheid en dergelijke.

Indien deze scenario's realiteit worden, betekent dit het volgende voor de inkomsten voor het Rijk (MRB) en de drie Noordelijke provincies (opcenten) in 2015:

Onderwerp	Huidige opbrengst	per variant		
		1	2	3
MRB	€ 57.021.225	€ 55.401.469	€ 52.530.413	€ 41.854.050
Opcenten	€ 0	€ 20.525.109	€ 37.638.169	€ 17.385.975
MRB+opcenten	€ 57.021.225	€ 75.926.578	€ 90.168.581	€ 59.240.025

4.2.3 Andere wijze van besteden

In het onderzoek is de nadruk gelegd op het in kaart brengen van de effecten van differentiatie van de hoogte van de opcenten. Maar aanvullend kan gesteld worden dat de besteding van de eventuele extra opbrengsten een aanvullend effect kan sorteren.

Te constateren valt dat in alle gevallen de opbrengsten voor de provincies toenemen. Dit zou als volgt besteed kunnen worden aan duurzame mobiliteit¹¹:

- Extra vulpunten, bijvoorbeeld voor die brandstoffen waar nu nog weinig of geen Noordelijke vulpunten van zijn (zoals PPO, biodiesel, (m)ethanol). Uitgaande van de eerder ingestelde subsidieregeling voor vulpunten, waarin opgenomen 20.000 euro per vulpunt zouden hiermee - uitgaande van de minimale meeropbrengsten in variant 3 van ruim 17 miljoen euro minimaal 869 (!) extra vulpunten gerealiseerd kunnen worden. Dat is (ruim) meer dan voldoende, afgezet tegen het totaal aantal (benodigde) tankstations (ter indicatie, er zijn ultimo 2010 nog geen 20 tankstations duurzame brandstoffen in Noord-Nederland)
- Extra voertuigen. Uitgaande van de subsidie zoals ingesteld in Leeuwarden (1000 euro voor aardgasauto, 2500 euro voor een elektrische auto) zouden hiermee minimaal ruim 17.000 nieuwe aardgas/ groengas aangedreven voertuigen danwel een kleine 7000 elektrische voertuigen mee gesubsidieerd kunnen worden.
- Verlaging van de pompprijs door middel van x liter gratis brandstof, in lijn met de werkgagenda voor het versnelkader. Uitgaande van de in het kader van het versnelkader ingestelde regeling van 150 euro voordeel bij aanschaf van een tankpas groengas en uitgaande van 80 euroct/ kg groen gas en een verbruik van 1 op 10 zouden hiermee ruim 2 miljoen duurzame kilometers gesubsidieerd en 116.000 tankpassen gefinancierd kunnen worden
- Promotionele activiteiten rond (opening van vulpunten voor) duurzame brandstoffen

¹¹ Hierbij gaan wij ervan uit dat de volledige meeropbrengsten worden besteed aan duurzame mobiliteit en dat de ambtelijke apparaatkosten (zoals opstellen subsidieregeling, afhandeling subsidieaanvragen en dergelijke) op andere wijze gefinancierd worden

4.3 Beoordeling

4.3.1 Andere wijze van financiering

In de bijeenkomsten met de betrokken ambtenaren kwam naar voren dat de volgende criteria van belang worden geacht in de beoordeling van de varianten. Dit zijn voor een groot deel de randvoorwaarden zoals in algemene zin grotendeels besproken in hoofdstuk 3:

1. Begrotingstechnische inpasbaarheid (3.2)
2. Bestuurlijk en beleidsmatig draagvlak op (inter)provinciaal en Rijksniveau (3.3)
3. Maatschappelijk draagvlak¹² (3.4)
4. Juridische (on)mogelijkheden (3.5)
5. Bijdrage aan duurzame mobiliteit
6. Signaalfunctie richting doelgroep en het Rijk
7. Ambtelijke uitvoerbaarheid

In de bijeenkomst van 13 december 2010 zijn de drie eerder besproken varianten als volgt beoordeeld door de aanwezige ambtenaren:

Criterium	Variant		
	1	2	3
Begrotingstechnische inpasbaarheid	+	+	+
Bestuurlijk & beleidsmatig draagvlak	-	--	--
Maatschappelijk draagvlak	--	--	-
Juridische kaders	--	--	--
Bijdrage aan duurzame mobiliteit	+	++	+++
Signaalfunctie	+	+	+
Ambtelijke uitvoerbaarheid	-	-	-

Omdat alle varianten in eerste instantie extra inkomsten genereren voor de provincies is de begrotingstechnische inpasbaarheid in alle gevallen als positief beoordeeld.

De betrokken ambtenaren schatten in dat het bestuurlijk & beleidsmatig draagvlak voor geen van de varianten positief zal zijn. In alle gevallen worden de lasten voor het bedrijfsleven hoger, bovendien zal het Rijk vooral in variant 3 haar inkomsten terug zien lopen. Dat betekent een lager draagvlak bij het Rijk, maar kan ook betekenen dat het Rijk gaat korten op de bijdrage vanuit het provinciefonds. Daarmee kan een en ander begrotingstechnisch neutraal uitpakken, maar de kans dat het Rijk teveel zal korten is ook aanwezig.

¹² Inclusief mogelijke extra administratieve lasten voor de doelgroep

Een belangrijk thema voor de (Noordelijke) provincies en het IPO vormt zoals eerder uiteengezet de wens voor een gelijk speelveld. Men is van mening dat elektrisch vervoer ten opzichte van (bijvoorbeeld) aardgas aangedreven vervoer fiscaal relatief meer gestimuleerd wordt door de Rijksoverheid. Onderbouwing hiervoor is onder meer te vinden in het rapport van Hoogma en te Buck, 2010. Een van de conclusies uit dit rapport is dat biobrandstoffen met een hoge CO₂-reductie, zoals bio-ethanol uit rietsuiker en biomethanol uit glycerine worden - niet alleen in vergelijking met andere duurzame brandstoffen of aandrijvingen (groen gas, elektrisch) maar zelfs in vergelijking met de huidige fossiele vloeibare brandstoffen (benzine en diesel) - niet of nauwelijks gestimuleerd worden. Ook is duidelijk dat CNG/ groen gas auto's minder gestimuleerd worden dan elektrisch aangedreven auto's (ook al is het verschil minder sterk dan bij brandstoffen als (m)ethanol). NB: Deze conclusies zijn gebaseerd op het in kaart brengen van de volgende 'overheidsinterventies':

- ❖ Accijns en energiebelastingen
- ❖ Voertuigbelastingen, zoals BPM en MRB
- ❖ BTW
- ❖ Importheffingen
- ❖ EnergielInvesteringsAftrek (EIA)
- ❖ Stimuleringsregeling Duurzame Energie (SDE)
- ❖ Dubbeltelling onder Richtlijn Hernieuwbare Energie

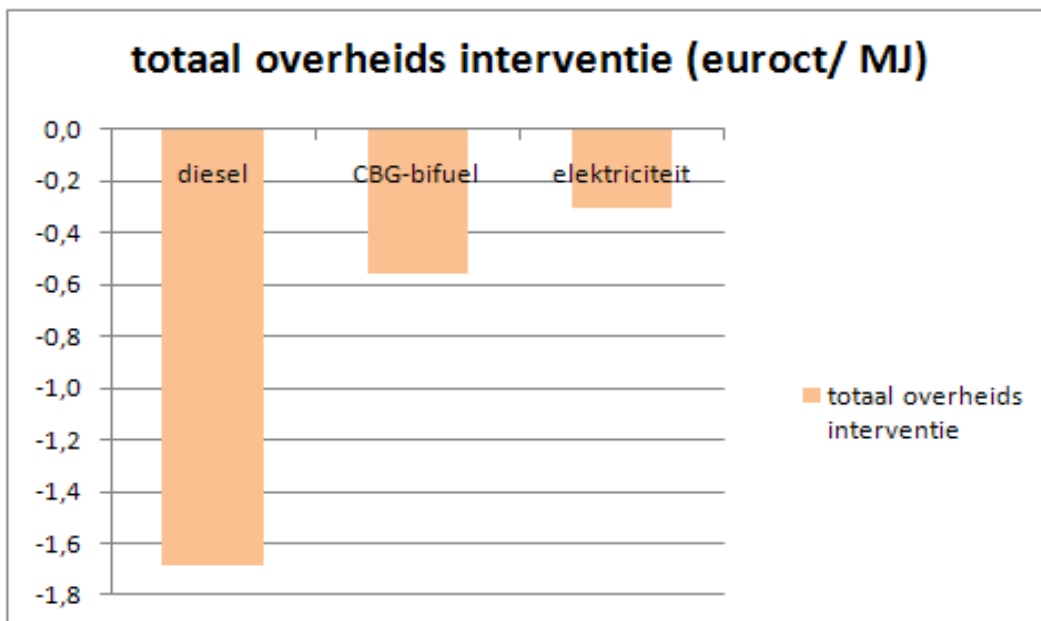
Het rapport brengt - volgens een van de auteurs, dhr Hoogma vanwege de verschillen tussen de provincies op dit punt - niet in beeld wat de invloed is van de opcenten op het totaal aan overheidsinterventies.

Dhr. Hoogma is echter gaande het onderzoek bereid gevonden om een en ander alsnog door te rekenen, uitgaande van door KNN opgegeven voertuigen en (huidige en gewenste) opcententarieven.

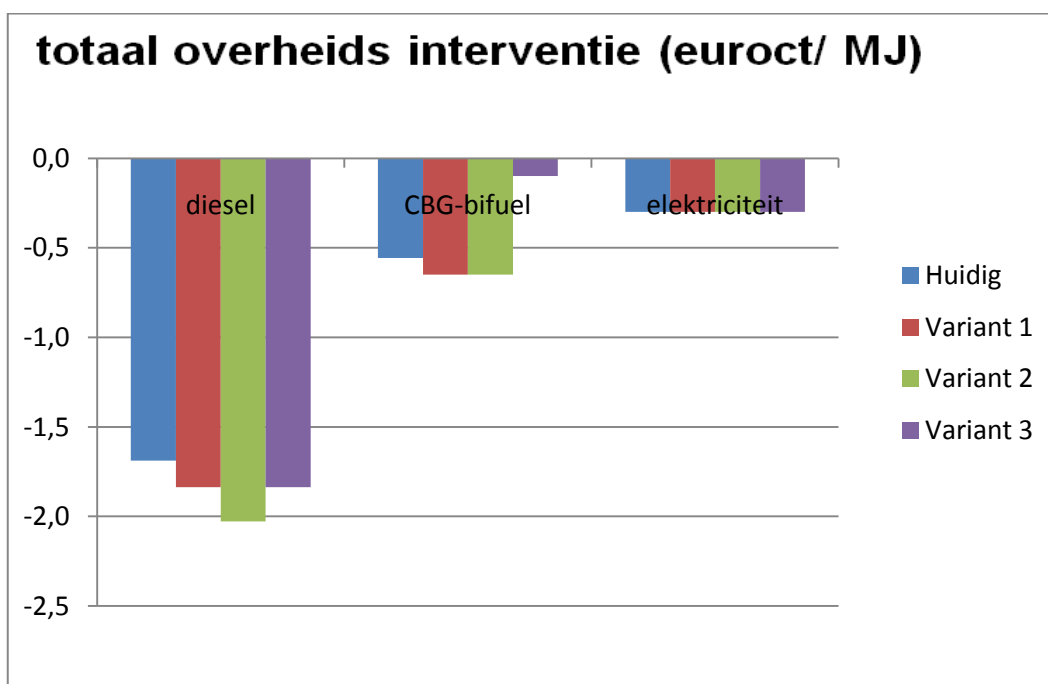
Uit de berekeningen komt onder meer naar voren dat

1. Ook indien rekening gehouden wordt met opcenten, elektrisch aangedreven bestelauto's - in termen van overheidsinterventie (eurocent) per energie-inhoud (MJ) - momenteel meer gestimuleerd worden dan groen gas. Zie figuur 3.
2. De provincies de opcenten zodanig vormen kunnen geven dat dit veranderd naar een gelijk speelveld voor groen gas en/ of ten voordele van groen gas ten opzichte van elektrisch aangedreven voertuigen (uitgaande van een mix van grijze en groene stroom). Dit wordt weergegeven in figuur 4.

Conclusie: Differentiatie van de opcenten kan in potentie een belangrijke bijdrage leveren aan een voor de Noordelijke provincies als belangrijk item, het creëren van een gelijk speelveld voor groen gas voertuigen



Figuur 3 Overheidsinterventie voor een verschillend aangedreven Fiat Fiorino¹³ (diesel, groen gas bi-fuel of elektrisch) in de huidige situatie (hoe langer de balk, des te meer inkomsten voor de overheid, des te lager de stimulans)



Figuur 4 Overheidsinterventie voor verschillend aangedreven Fiat Fiorino in de huidige situatie, vergeleken met drie varianten (hoe korter de balk, hoe meer stimulans)

¹³ De analyse is toegespitst op een drietal bestelauto's die zowel als diesel, groengas als elektrische variant verkrijgbaar zijn. Het betrof naast de Fiat Fiorino de Ford Transit en de Ford Transit Connect. De resultaten voor deze andere 2 merken/ types zijn vergelijkbaar met de Fiat Fiorino

Maatschappelijk draagvlak voor lastenverzwaring is niet reëel, vandaar in alle gevallen een (zwaar) negatieve beoordeling. Wellicht dat variant 3 op de minste tegenstand kan rekenen, zeker als dit gekoppeld wordt aan een doelgerichte besteding van de extra inkomsten aan duurzame mobiliteit. Het feit dat voor alle varianten geldt dat deze varianten niet mogelijk zijn binnen vigerende wettelijke kaders c.q. dat de juridische kaders moeten worden aangepast werd als (zwaar) negatief beoordeeld. De bijdrage aan duurzame mobiliteit in termen van het aandeel duurzaam aangedreven voertuigen is sterker naarmate meer invulling gegeven wordt aan het principe 'de vervuiler betaalt' in de vorm van een groter verschil tussen 'diesel' en 'aardgas', zoals blijkt uit onderstaande tabel:

Brandstof/ aandrijving	% van bestelauto's, 2015			
	huidig	variant 1	variant 2	variant 3
diesel	95%	85%	78%	72%
aardgas	3%	10%	12%	20%
elektrisch	2%	5%	10%	8%
	100%	100%	100%	100%
Brandstof/ aandrijving	Gemiddelde MRB+opcenten per bestelauto, per jaar			
	huidig	variant 1	variant 2	variant 3
diesel	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0
Diesel vs aardgas	€ 11-	€ 139	€ 288	€ 510
Diesel vs elektrisch	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510

Qua ambtelijke uitvoerbaarheid is het aannemelijk te verwachten dat differentiatie in alle opties een lastige kan worden waar het gaat om registratie en verwerking door de Belastingdienst. De initiële en structurele workload zal ook voor de provinciale ambtenaren naar verwachting niet verschillen per optie. De signaalfunctie tot slot (provincies zijn bereid hun eigen financiële beleidsinstrumenten) in te zetten werd in alle gevallen als positief beoordeeld. Geschat werd wel dat elke variant zowel een initiële als een structurele extra belasting met zich meebrengt voor het ambtelijke apparaat (Rijk, Belastingdienst, IPO, Provincies), vandaar de negatieve beoordeling.

4.3.2 Andere wijze van besteden

In het onderzoek is de nadruk gelegd op het in kaart brengen van de effecten van differentiatie van de hoogte van de opcenten. Maar aanvullend kan gesteld worden dat de besteding van de eventuele extra opbrengsten een aanvullend effect kan sorteren. Geschat werd dat vooral in Fryslân geen behoefte was aan aanvullende vulpunten aardgas en dat de regeling voor voertuigen in Leeuwarden niet op heel veel belangstelling kon rekenen. Dat kan betekenen dat voor de vulpunten vooral naar andere brandstoffen gekeken moet worden en/of de hoogte van de subsidie en/of bekendheid met de subsidieregeling in Leeuwarden te laag is. Het kan ook betekenen dat meer aansluiting gezocht dient te worden met maatregelen die op de werkagenda voor het versnelkader zijn vermeld, zoals de mogelijkheid tot verkrijgen van een gratis tankpas.

5 Conclusie & mogelijk vervolg

5.1 Conclusie

De analyse laat duidelijk zien dat inzet van opcenten richting meer duurzame mobiliteit geen eenvoudige zaak is. Er zijn de nodige randvoorwaarden en uitdagingen benoemd; waarvan de meest in het oog springende wellicht de problematiek om binnen het huidige wettelijk kader de opcenten te verduurzamen. Dat kan eigenlijk alleen door een algehele verhoging van de opcenten, waarna de (meer)opbrengsten besteed zouden kunnen worden aan duurzame vulpunten en/of voertuigen. Dat ligt waarschijnlijk politiek gevoelig.

Een andere benadering is het opstellen van een inhoudelijk uitvoeringsprogramma gericht op meer duurzaam aangedreven voertuigen, te bekostigen uit de algemene middelen. In dat uitvoeringsprogramma zou dan, gevoed door de ambitie uit het versnelkader en het besef dat de Noordelijke provincies al wel duurzame vulpunten maar nog geen duurzaam aangedreven voertuigen financieel hebben ondersteund, een subsidieregeling voor duurzaam aangedreven voertuigen opgenomen kunnen worden. Als suggestie zou dan kunnen worden opgenomen een eventueel gat in de begroting op te vullen met een algehele verhoging van de opcenten. Hiermee zouden, uitgaande van de eerder genoemde subsidiebedragen en ruimte voor de Noordelijke provincies om de opcenten te verhogen, maximaal circa 60.000 aardgas- of 24.000 elektrische voertuigen gesubsidieerd kunnen worden¹⁴.

Aan de andere kant maakt de uitwerking in een drietal varianten waarin de opcenten voor diesel en groengas aangedreven bestelauto's steeds sterker uiteenlopen wel duidelijk dat nadrukkelijk kan worden bijgedragen aan een voor de Noordelijke provincies belangrijk thema, namelijk een beter speelveld voor groen gas, een thema dat ook door de andere provincies en het IPO als zodanig is benoemd. In dat opzicht is het aanbod vanuit het IPO om een mogelijke differentiatie van de opcenten 'mee te nemen' in de gesprekken over een nieuw bestuursakkoord tussen het Rijk en het IPO goed te plaatsen en biedt dit kansen.

Het lijkt erop dat de Noordelijke provincies op een tweesprong zijn beland:

- ❖ Binnen huidige wettelijke kaders de toegestane ruimte benutten voor een algehele verhoging van de opcenten, hetgeen politiek en maatschappelijk gevoelig kan liggen maar als voordeel heeft dat er geen juridische belemmeringen zijn
- ❖ Aansluiten bij bestaande lobby voor een 'level playing field' om een gemiddeld gezien budgetneutrale aanpassing van de MRB en/ of opcenten door te voeren, met een voordeel voor duurzaam aangedreven voertuigen en een nadeel voor niet duurzaam aangedreven voertuigen; dit vereist afstemming met Rijk, IPO en andere provincies en is om die reden minder makkelijk realiseerbaar maar sluit beter aan bij bestaande fiscale vergroening en kan wellicht op meer maatschappelijk draagvlak rekenen

¹⁴ De maximale ruimte is circa 60 miljoen euro, de subsidiebedragen zoals vermeld zijn 1000 euro voor een aardgasauto en 2500 voor een elektrische auto

5.2 Mogelijk vervolg

De vraag die nu gesteld kan worden is of de Noordelijke provincies op basis van de analyse voldoende idee hebben gekregen over de vormgeving van een duurzame differentiatie van de opcenten en de mogelijke bijdrage aan de ambitie voor 100.000 duurzaam aangedreven voertuigen in 2015. En of men met enthousiasme de ideeën daarover wil mee nemen in bestaande lobbytrajecten richting het Rijk voor een level playing field voor biobrandstoffen.

Mogelijke vervolgstappen zijn:

- Een, in aansluiting op het haalbaarheidsonderzoek, duidelijk omschreven plan van aanpak voor een (gefaseerde) invoering van differentiatie van de opcenten, beginnend bij de categorie bestelauto's
- Implementatie van dit plan van aanpak op ambtelijk en bestuurlijk niveau

Hierbij kan in concreto onder meer gedacht worden aan

- Het opstellen van een notitie voor het functioneel overleg met de portefeuillehouder en/of (als vervolg daarop) voor het gezamenlijke portefeuillehouderoverleg van de drie Noordelijke provincies (het zogeheten PoHo)
- Een duidelijke uitspraak op ambtelijk en bestuurlijk niveau over de gewenste wijze van verduurzaming van de opcenten, zowel voor wat betreft
 - o de in 5.1 genoemde mogelijke strategie (opereren binnen wettelijke grenzen of inzetten op een voorstel waarvoor een wetswijziging noodzakelijk is),
 - o de tarieven (keuze van de eerder genoemde varianten danwel aandragen alternatieve variant)
 - o als de wijze van besteden
- Uitwerking van de voorkeursvariant voor andere voertuigcategorieën
- Meenemen van voorkeursvariant in bestaand lobbytraject voor level playing field groen gas

Bijlage I Methode beantwoording onderzoeksvraag

De centrale onderzoeksvraag zoals beschreven op pagina 4 hebben wij als volgt gefaseerd beantwoord:

- Fase 1: Inventarisatie huidige situatie in Groningen, Fryslân en Drenthe voor wat betreft aspecten als hoogte, inning, besteding en organisatorische inbedding van de opcenten (oktober 2010)
- Fase 2: Bepalen van beleidsmatige, financiële en juridische ruimte en maatschappelijk draagvlak voor aanpassing van de opcenten zodanig dat gestuurd kan worden richting duurzaamheid (oktober, november 2010)
- Fase 3: Uitwerken concrete opties om opcenten op de MRB in te zetten voor duurzame mobiliteit, incl. condities, consequenties en haalbaarheid (november, december)
- Fase 4: Conclusies & aanbevelingen (december)

NB: Er is in de uitvoering nadrukkelijk gekozen voor een positieve insteek gericht op het definiëren van mogelijkheden binnen bepaalde randvoorwaarden in plaats van het uitgebreid in kaart brengen van allerlei randvoorwaarden. Dat betekent dat fase 3 (uitwerking opties) meer accent heeft gekregen dan fase 2 (bepalen randvoorwaarden).

Fase 1 Inventarisatie huidige situatie opcenten in Groningen, Fryslân & Drenthe

Op 12 oktober 2010 is het project formeel van start gegaan met een startbijeenkomst in Groningen, waarbij aanwezig de provinciale projectleiders/ - medewerkers van het 100.000 voertuigenplan (kortweg de taskforce (DuMo)). Voorafgaand aan de bijeenkomst hebben enerzijds de leden van de taskforce het project binnen de eigen ambtelijke organisatie bekend gemaakt door uitzoeken van overige betrokken ambtenaren en door middel van het voorleggen van een aantal vragen over de huidige situatie betrokken ambtenaren van de afdeling Financiën (& control). Anderzijds is voorafgaand aan deze bijeenkomst de deskresearch gestart. Doel van deze fase was het in kaart brengen van de hoogte van de opcenten, het totale budget per jaar en de organisatorische inbedding (taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden op beleidsmatig en operationeel niveau) in kaart gebracht. De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 2

Fase 2 Beleidsmatige, financiële en juridische ruimte en maatschappelijk draagvlak

In deze fase hebben wij - naast de onder fase 1 genoemde afdelingen per provincie - onder meer deskresearch uitgevoerd om de positie van branche-organisaties BOVAG en ANWB helder te krijgen. Direct contact met deze organisaties is in eerste instantie achterwege gelaten, gelet op de gevoeligheid van het onderwerp. In deze fase is nadrukkelijk contact gezocht met het IPO. Via het IPO zijn ambtenaren van andere provincies benaderd (lid van werkgroep DuMo) om te vernemen wat hun ervaringen zijn met dit onderwerp en in hoeverre de opcenten binnen andere provincies (kunnen) worden ingezet voor duurzame mobiliteit. De resultaten zijn besproken in een bijeenkomst op 16 november 2010 met de provinciale projectleiders van het 100.000 voertuigenplan alsmede de eerder genoemde ambtenaren van afdelingen Financiën. De resultaten worden beschreven in hoofdstuk 3. De focus in het project lag echter bij fase 3:

Fase 3: Uitwerken concrete opties

Deze fase vormt een meer concrete uitwerking van fase 2. In deze fase zijn 3 opties nader uit gewerkt, deze worden beschreven en beoordeeld in hoofdstuk 4. Deze opties hebben betrekking op een andere wijze van financiering van de algemene middelen vanuit de opcenten evenals een mogelijk andere wijze van besteden van eventuele extra opcenten. Als voorbeelduitwerking is op verzoek van de projectleider van de provincie Groningen ingezoomd op de categorie bestelauto's. Op deze wijze kon concreet in beeld worden gebracht wat een mogelijke wijziging van de opcenten voor effect zou kunnen sorteren in termen van extra duurzaam aangedreven voertuigen, extra vulpunten, wijziging van de inkomsten voor het Rijk (MRB) en de Noordelijke provincies (opcenten). Een en ander is besproken op een slotbijeenkomst op 13 december 2010.

Fase 4: Conclusies & aanbevelingen

In de laatste fase hebben wij de resultaten uit de in de eerdere fasen uitgevoerde deskresearch, gesprekken en bijeenkomsten verwerkt in de vorm van in hoofdstuk 5 opgenomen conclusies en aanbevelingen evenals een voorin in dit rapport opgenomen bondige en heldere samenvatting. *Hiermee hebben de Noordelijke provincies inzicht in huidige situatie, mogelijkheden voor verandering en concrete opties voor sturing richting duurzame mobiliteit.*

Bijlage II Bronnenoverzicht

Geconsulteerde contactpersonen

Organisatie	Naam	Afdeling/ functie/ dossier
Provincie Groningen	Jacoline Beerepoot	100.000 voertuigenplan/ taskforce DuMo
	Johan Oosterling	Financiën & Control
	Pieter van der Burgh	ABJ (juridische toets)
	Paulien Berghuis	ABJ (juridische toets)
Provincie Friesland	Jitske Stavenga	100.000 voertuigenplan/ taskforce DuMo
	Jack van der Wal	Rekeningrijden
	Ingrid Lagerburg	Financiën & Control
Provincie Drenthe	Carlien Bos	100.000 voertuigenplan/ taskforce DuMo
	Tinus Klomparends	Financiën & Control
IPO	Mireille Wösten	senior adviseur Klimaat, Energie en Mobiliteit
Platform DuMo	Remco Hoogma	Voorzitter

Literatuur & websites

Belastingdienst, *Tarieven met ingang van 1 april 2010 - Motorrijtuigenbelasting*

Blom, M.J. & B.H. (Bart) Boon, F.J. (Frans) Rooijers, R.A.A. (Ronald) Schillemans *Vergroening van het fiscale en financiële stelsel - Mogelijkheden voor gemeenten en provincies*, Ce Delft 2004

Hoogma, R & S. te Buck, *LEVEL PLAYING FIELD VOOR BIOMASSA OVERHEIDSINTERVENTIES BIJ BRANDSTOFFEN EN ENERGIEDRAGERS IN MOBILITEIT, PLATFORM DUURZAME MOBILITEIT EN PLATFORM GROENE GRONDSTOFFEN*, september 2010

Provinciale stukken zoals begroting 2011, collegeprogramma's

Websites zoals de provinciale websites en www.anwb.nl, www.belastingdienst.nl, www.bovag.nl, www.cbs.nl, www.ipo.nl, www.wette.overheid.nl. Specifiek voor bestelauto's zijn de berekeningen gebaseerd op

- <http://www.anwb.nl/auto/kiezen-en-kopen/tips-en-advies,/kiezen/groen-en-goedkoper/Top-10-zuinige-bestelauto-s-overzicht.html?popup=true>
- <http://www.bestelauto.nl/270-multitest-vier-aardgasautos.html>
- <http://www.belastingdienst.nl/reken/motorrijtuigenbelasting/>
- <http://www.fuelswitch.nl/index.php?mod=pages&cat=20&item=0>

Bijlage III relevante wetteksten

Artikel 222, Provinciewet

- 1. Er kunnen provinciale opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting worden geheven van de in de provincie wonende of gevestigde houders van personenauto's en motorrijwielen, bedoeld in [artikel 2, onderdelen b en d](#), en [artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#) en van degenen op wier naam een kenteken als bedoeld in [artikel 62 van die wet](#) is gesteld.
- 2. Het aantal opcenten bedraagt voor de belastingtijdvakken die na 31 maart 1997 aanvangen ten hoogste 66,4.
- 3. Voor de berekening van het aan opcenten verschuldigde bedrag wordt uitgegaan van het tarief van de [Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#) zoals dat geldt op 1 april 1995, met dien verstande dat:
 - a. dit tarief voor motorrijwielen wordt vermenigvuldigd met het tarief zoals dat luidt op 1 april 2007 gedeeld door het tarief zoals dat luidde op 31 maart 2007;
 - b. dit tarief voor motorrijtuigen, bedoeld in [artikel 30, eerste lid, onderdelen b, c en f](#), en [artikel 23a, eerste lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#), wordt gedeeld door vier;
 - c. dit tarief voor motorrijtuigen, bedoeld in [artikel 23a, tweede lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#), wordt gedeeld door twee; en
 - d. dit tarief voor motorrijtuigen, bedoeld in [artikel 23b van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#), bedraagt nihil;
 - e. buiten beschouwing blijven de verhoging van de belasting, bedoeld in [artikel 23, tweede lid, van die wet](#) en de vermindering van de belasting, bedoeld in de [artikelen 28 en 68 van die wet](#).
- 4. Het in het tweede lid genoemde aantal opcenten wordt jaarlijks aangepast aan de hand van het vierjaarlijks voortschrijdend gemiddelde van de gerealiseerde nominale ontwikkeling van het nationaal inkomen. Onze Minister van Financiën bepaalt jaarlijks vóór 1 juli van enig jaar, in overeenstemming met Onze Minister, het aantal opcenten dat de provincies ten hoogste kunnen heffen in de periode die aanvangt op 1 april nadien. Dit aantal wordt naar boven afgerond op één decimaal.
- 5. Het aantal opcenten is voor alle motorrijtuigen, bedoeld in het eerste lid, gelijk.
- 6. Onze Minister van Financiën verstrekt de provinciale besturen jaarlijks vóór 1 september een naar soort, gewichtsklasse en aantal gespecificeerd overzicht van de motorrijtuigen, bedoeld in het eerste lid. Het overzicht wordt opgesteld naar de toestand per 1 juli van het lopende jaar.

Artikel 3, Wet op de MRB

Lid 1. In deze wet en in de daarop gebaseerde regelingen wordt onder personenauto mede verstaan een motorrijtuig op drie of meer wielen met een toegestane maximum massa van 3 500 kg of minder met een laadruimte, zulks met uitzondering van een motorrijtuig met een laadruimte die in haar geheel is voorzien van een vlakke laadvloer en die:

- a. een lengte heeft van ten minste 200 cm en over ten minste 200 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; dan wel
- b. ingeval de laadruimte minder dan 25 cm hoger is dan de cabine:
 - 1°. een lengte heeft van ten minste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en
 - 2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitplaats is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de bestuurderscabine; en
 - 3°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan één aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit; dan wel
- c. ingeval de laadruimte ten minste 25 cm hoger is dan de cabine:
 - 1°. een lengte heeft van ten minste 125 cm en over ten minste 125 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 98 cm; en
 - 2°. van de bestuurderszitplaats is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de bestuurderszitplaats is aangebracht en een hoogte heeft van ten minste 30 cm; en
 - 3°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan één aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit; dan wel
- d. ingeval het motorrijtuig een dubbele cabine heeft met zitruimte achter de bestuurder voor één rij naast elkaar in de rijrichting zittende personen:
 - 1°. over ten minste 150 cm van de lengte en over ten minste 20 cm van de breedte een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en
 - 2°. voor ten minste 40 percent van de lengte voor het hart van de achterste as is geplaatst en een lengte heeft van:
 - I. ten minste 150 cm; en
 - II. ten minste twee derde van de lengte die de laadruimte zou hebben indien de zitruimte achter de bestuurder zou ontbreken; en
 - III. ten minste twee maal die van de cabine, tenzij de cabine een hoogte heeft van ten minste 130 cm; en
 - 3°. van de cabine is afgescheiden door een vaste wand over ten minste de gehele breedte van de cabine, welke wand direct achter de zitruimte is aangebracht en ten minste dezelfde hoogte heeft als de cabine; en
 - 4°. niet is voorzien van zijruiten dan wel is voorzien van niet meer dan één aan de rechterzijde van de laadruimte aangebrachte zijruit.

Lid 2. Bij ministeriële regeling worden regels gesteld met betrekking tot:

- a. de wijze waarop de hoogte en de lengte van de laadruimte en van de cabine worden vastgesteld alsmede op welke wijze het verschil in hoogte tussen de cabine en de laadruimte wordt vastgesteld;
- b. de constructie-technische afwerking van de laadruimte;
- c. de hoogte, de plaats, de constructiewijze en de bevestigingswijze van de vaste wand.

Bijlage IV In analyse betrokken voertuigen

Merk	Type	Uitvoering	Brandstof/ aandrijving	kale prijs (ex BTW, ex BPM)	TTW CO2 (g/km)	brandstof-verbruik (l/100, kWh/ 100 km)
Fiat	Fiorino	CNG (bi fuel)	aardgas	€ 12.495	119	6,0
Opel	Combo	1.6 CNG	aardgas	€ 13.840	133	5,8
Volkswagen	Caddy	2.0 EcoFuel	aardgas	€ 15.600	157	6,9
Renault	Kangoo Express	1.6 16v* (niet af fabriek, maar ombouw)	aardgas	€ 15.440	145	6,2
Ford	Transit Connect	CNG	aardgas	€ 16.860	165	6,2
Volkswagen	Transporter	2.0 CNG (bi-valent)	aardgas	€ 26.560	239	9,1
Ford	Transit	350M 2.3 CNG	aardgas	€ 25.140	195	7,1
Mercedes-Benz	Sprinter	316 NGT	aardgas	€ 34.340	235	10,0
Fiat	Fiorino	1.3 MJ 16v, 55kw/75pk, DPF	diesel	€ 10.485	119	4,5
Opel	Combo	1.3 CDTI, ecoFLEX®, 55kW/75 pk, incl. DPF	diesel	€ 9.995	134	5,0
Volkswagen	Caddy	bluemotion, 1.9 TDI, 77kw/105 PK, 1.6 HDiF	diesel	€ 14.900	149	5,6
Renault	Kangoo Express	1.5 dCi 90, FAP	diesel	€ 12.790	137	5,1
Ford	Transit Connect	1.8 Duratorq, TDCi 110 pk, cDPF SWB	diesel	€ 14.050	165	6,2
Volkswagen	Transporter	2.0 TDI, 62 kW/84 pk, euro 5	diesel	€ 21.500	190	7,1
Ford	Transit	ECONetic, 2.2 Duratorq, TDCi 115 pk, cDPF/euro 5	diesel	€ 20.950	189	7,1
Mercedes-Benz	Sprinter	316 CDI 163 pk, euro 5	diesel	€ 27.060	208	7,8
Micro-Vett	Fiorino	elektrisch	elektrisch	€ 32.500	0	19,5
Smith Ampere	Transit Connect	elektrisch	elektrisch	€ 75.341	0	21,5
Smith Edison	Transit	elektrisch	elektrisch	€ 75.341	0	19,2

Merk	Type	Uitvoering	Brandstof/ aandrijving	MRB+op-centen /jr			
				Huidig	Variant 1	Variant 2	Variant 3
Fiat	Fiorino	CNG (bi fuel)	aardgas	€ 264	€ 264	€ 264	€ 0
Opel	Combo	1.6 CNG	aardgas	€ 264	€ 264	€ 264	€ 0
Volkswagen	Caddy	2.0 EcoFuel	aardgas	€ 264	€ 264	€ 264	€ 0
Renault	Kangoo Express	1.6 16v* (niet af fabriek, maar ombouw)	aardgas	€ 308	€ 308	€ 308	€ 0
Ford	Transit Connect	CNG	aardgas	€ 328	€ 328	€ 328	€ 0
Volkswagen	Transporter	2.0 CNG (bi-valent)	aardgas	€ 528	€ 528	€ 528	€ 0
Ford	Transit	350M 2.3 CNG	aardgas	€ 600	€ 600	€ 600	€ 0
Mercedes-Benz	Sprinter	316 NGT	aardgas	€ 416	€ 416	€ 416	€ 0
Fiat	Fiorino	1.3 MJ 16v, 55kw/75pk, DPF	diesel	€ 244	€ 345	€ 447	€ 345
Opel	Combo	1.3 CDTI, ecoFLEX®, 55kW/75 pk, incl. DPF	diesel	€ 264	€ 374	€ 483	€ 374
Volkswagen	Caddy	bluemotion, 1.9 TDI, 77kw/105 PK, 1.6 HDiF	diesel	€ 308	€ 436	€ 564	€ 436
Renault	Kangoo Express	1.5 dCi 90, FAP	diesel	€ 264	€ 374	€ 483	€ 374
Ford	Transit Connect	1.8 Duratorq, TDCi 110 pk, cDPF SWB	diesel	€ 308	€ 436	€ 564	€ 436
Volkswagen	Transporter	2.0 TDI, 62 kW/84 pk, euro 5	diesel	€ 528	€ 747	€ 966	€ 747
Ford	Transit	ECOnetic, 2.2 Duratorq, TDCi 115 pk, cDPF/euro 5	diesel	€ 552	€ 781	€ 1.010	€ 781
Mercedes-Benz	Sprinter	316 CDI 163 pk, euro 5	diesel	€ 416	€ 589	€ 761	€ 589
Micro-Vett	Fiorino	elektrisch	elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Smith Ampere	Transit Connect	elektrisch	elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Smith Edison	Transit	elektrisch	elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0

Bijlage V Financiële gevolgen voor bestelauto's

Brandstof/ aandrijving	MRB+opcenten, per voertuig				% van bestelauto's, 2015				aantal bestelauto's, 2015			
	huidig	per variant			huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510	95%	85%	80%	72%	153.188	137.063	129.000	116.100
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0	3%	10%	14%	20%	4.838	16.125	22.575	32.250
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	2%	5%	6%	8%	3.225	8.063	9.675	12.900
					100%	100%	100%	100%	161.250	161.250	161.250	161.250

Brandstof/ aandrijving	MRB, per voertuig				% van bestelauto's, 2015				aantal bestelauto's, 2015			
	huidig	per variant			huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 361	€ 361	€ 361	€ 361	95%	85%	80%	72%	153.188	137.063	129.000	116.100
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0	3%	10%	14%	20%	4.838	16.125	22.575	32.250
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	2%	5%	6%	8%	3.225	8.063	9.675	12.900
					100%	100%	100%	100%	161.250	161.250	161.250	161.250

Brandstof/ aandrijving	opcenten, per voertuig				% van bestelauto's, 2015				aantal bestelauto's, 2015			
	huidig	per variant			huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 0	€ 150	€ 299	€ 150	95%	85%	80%	72%	153.188	137.063	129.000	116.100
aardgas	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	3%	10%	14%	20%	4.838	16.125	22.575	32.250
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	2%	5%	6%	8%	3.225	8.063	9.675	12.900
					100%	100%	100%	100%	161.250	161.250	161.250	161.250

Brandstof/ aandrijving	MRB+opcenten, per voertuig				MRB+opcenten, totaal			
	huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 361	€ 510	€ 660	€ 510	€ 55.224.094	€ 69.936.141	€ 85.107.750	€ 59.240.025
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0	€ 1.797.131	€ 5.990.438	€ 8.386.613	€ 0
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
					€ 57.021.225	€ 75.926.578	€ 93.494.363	€ 59.240.025

Brandstof/ aandrijving	MRB, per voertuig				MRB, totaal			
	huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 361	€ 361	€ 361	€ 361	€ 55.224.094	€ 49.411.031	€ 46.504.500	€ 41.854.050
aardgas	€ 372	€ 372	€ 372	€ 0	€ 1.797.131	€ 5.990.438	€ 8.386.613	€ 0
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
					€ 57.021.225	€ 55.401.469	€ 54.891.113	€ 41.854.050

Brandstof/ aandrijving	opcenten, per voertuig				opcenten, totaal			
	huidig	per variant			huidig	per variant		
Totaal	0	1	2	3	0	1	2	3
diesel	€ 0	€ 150	€ 299	€ 150	€ 0	€ 20.525.109	€ 38.603.250	€ 17.385.975
aardgas	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
elektrisch	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
					€ 0	€ 20.525.109	€ 38.603.250	€ 17.385.975