

Verkenning

Opcenten onder betalen naar gebruik

Versie: 25-11-2022

Status: definitief

Werkgroep opcenten – traject Betalen naar
Gebruik

Inhoud

Inleiding en onderzoeksvragen	5
Samenvatting	7
Infographic varianten opcenten en effecten	10
1- Huidige vormgeving opcenten.....	11
Doelgroep	11
Berekening personenauto.....	11
Berekening motorrijwiel	12
Berekening handelaarskenteken.....	12
Vrijstellingen mrb.....	12
Doorrekening bijzondere tarieven mrb in de provinciale opcenten	12
Doorrekening tarieven voor CO ₂ -zuinige personenauto's	13
Brandstoftoeslag mrb	13
Doorrekening overgangsregeling	13
Heffing.....	13
Naheffing	13
Uitvoeringsaspecten	14
2- Scenario's opcenten onder BNG	15
Drie varianten.....	15
3 – Beleids effecten en uitvoerbaarheid huidige opcenten onder BNG (variant 1)	16
Technische vormgeving: variant 1A en variant 1B	16
Uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst.....	17
CO ₂ -effect kilometerafhankelijke mrb en opcenten	17
Beleidsmatige voor- en nadelen	18
4 – Beleids effecten en uitvoerbaarheid kilometerafhankelijke opcenten onder BNG (variant 2) ...	19
Technische vormgeving: variant 2A en variant 2B	19
Uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst.....	21
Indicatie provinciaal kilometertarief en effect op opbrengst provincies	22
Beleidsmatige voor- en nadelen	26
Scoring op criteria provinciaal belastinggebied	28
Bijlage 1: Gerealiseerde budgettaire opbrengst opcenten per provincie	31
Bijlage 2: Gewicht en jaarkilometrage per provincie en voertuigtype	32
Bijlage 3: Rekenvoorbeelden opcenten	34
Bijlage 4: Lease- en financieringsconstructies	35
Bijlage 5: Wetsartikelen provinciewet	36
Artikel 222	36
Artikel 222a.....	36
Artikel 232g.....	37
Bijlage 6: Bijzondere regelingen mrb	38

Bijlage 7: Uitgangspunten provincies bij (nieuw) belastinggebied	42
Bijlage 8: relevante passages coalitieakkoord	43

Inleiding en onderzoeksvragen

In het coalitieakkoord is afgesproken om per 2030 een systeem van Betalen naar gebruik in te voeren door het tarief van de huidige motorrijtuigenbelasting (mrb) kilometerafhankelijk te maken. De benodigde wetgeving moet deze kabinetsperiode worden vastgesteld.

De provinciale opcenten zijn momenteel juridisch gezien vormgegeven als opslag op de mrb en dat betekent ook dat de inning hiervan door de Belastingdienst wordt uitgevoerd. De variant van Betalen naar Gebruik (BnG) die in het CA is afgesproken maakt het mogelijk om de opcenten eveneens per gereden kilometer te heffen. Daarbij kunnen de provincies, net als nu, een eigen tarief (per kilometer) vaststellen voor de voertuigen die in hun provincie staan geregistreerd. Een beleidsmatige en vervolgens politieke/bestuurlijke weging of het wenselijk is dat de opcenten onder kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting blijven bestaan, is nog niet gemaakt.

Voor het BnG-traject is de toekomstige vormgeving van de opcenten van belang, vanwege de beleidseffecten: de beleidseffecten (zoals CO₂-reductie) zullen kleiner zijn wanneer de opcenten (circa 1,7 mld. euro per jaar¹) niet, net als het rijksdeel van de mrb (4,3 mld. euro per jaar), kilometerafhankelijk worden gemaakt. Tegelijkertijd is voor de financiering van de provincies van belang dat onderzocht wordt dat de opcenten onder BnG als provinciale belasting kan fungeren. De huidige opcenten op de mrb vormen immers naast de uitkering uit het Provinciefonds de voornaamste inkomstenbron voor provincies en maken als zodanig onderdeel uit van de financiële verhoudingen met het rijk.

Binnen het traject van betalen naar gebruik is een aparte werkgroep voor de provinciale opcenten ingericht. De werkgroep opcenten bestaat uit de volgende deelnemers: FIN, IPO, ROB, BZK, IenW en de Belastingdienst. De werkgroep heeft in deze verkenning de mogelijke vormgeving van de opcenten onder BnG en de bijbehorende beleidseffecten onderzocht. Hierbij zijn de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

Wetgevingstechnische vragen

1. Hoe zijn de opcenten momenteel precies juridisch opgeschreven in de provinciewet? Welke bijzondere regelingen zijn er momenteel in de motorrijtuigenbelasting en hebben deze invloed op de opbrengst van de opcenten? [*beantwoord in hoofdstuk 1*]
2. Welke wettelijke wijzigingen zijn nodig als de grondslag wordt aangepast? [*beantwoord in hoofdstuk 3 en 4*]

Beleids-effect vragen

3. Wat zijn op macroniveau de beleidseffecten (CO₂, EV-nieuwverkoop, congestie) van de verschillende varianten van opcenten in combinatie met de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting (BnG)? [*beantwoord in hoofdstuk 3*]
4. Hoe is het jaarkilometrage en de groep belastingplichtigen verdeeld over de provincies?; Zijn er herverdelingseffecten te verwachten als de opcenten kilometerafhankelijk worden gemaakt, met een vast tarief of eenzelfde structuur als het rijkskilometertarief, (stap 1); en indien dat het geval is, wat is de doorwerking naar de verdeling van de middelen uit het provinciefonds (op totaalniveau en op provincieniveau) (stap 2); en wat is het totale effect op de baten van provincies gezamenlijk en per individuele provincie (stap 3)? [*beantwoord in hoofdstuk 4*]

¹ Oplappend tot nog eens 0,5 mld. euro, als alle provincies ervoor kiezen het opcententarieff op te hogen tot het wettelijk maximum.

Gevolgen voor de uitvoering

5. Wat zijn de gevolgen van de varianten voor de uitvoering (Belastingdienst)? [*beantwoord in hoofdstuk 3 en 4*]

Deze verkenning is een technische exercitie en dient als voorbereiding op een politiek-bestuurlijk besluit (Rijk en provincies) over de toekomst van de opcenten in een bestuurlijk overleg in het najaar van 2022. Het besluit over de toekomstige vormgeving van de opcenten zal in samenhang moeten worden genomen met het bredere kader van de besluitvorming over het eigen belastinggebied van de provincies.

NB 1. Naast de uitwerking van de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting (BnG) is in het coalitieakkoord afgesproken om een nieuwe financieringssystematiek voor medeoverheden na 2025 uit te werken. Daarbij is afgesproken ook de mogelijkheid voor een ruimer eigen belastinggebied te betrekken. Hiervoor loopt een separaat traject onder leiding van BZK.

NB 2. In het coalitieakkoord is afgesproken dat gelijktijdig met de invoering van de kilometerafhankelijke motorrijtuigenbelasting (BnG) de tolheffing op de dan nog bestaande tol tracés stopt. Dit heeft ook gevolgen voor de provincies. Dit is niet in deze verkenning onderzocht. IenW start hiervoor een apart traject en dit staat verder los van het BnG-traject.

Samenvatting

De provinciale opcenten zijn een opslag op de motorrijtuigenbelasting en vastgelegd in de Provinciewet (artikel 222) [onderzoeksvraag 1 en 2]. De provincies mogen een eigen opcentenpercentage vaststellen tot een maximum van 118,4% (2022). Voor de berekening van de verschuldigde opcenten wordt het opcentenpercentage berekend over de tarieven van de motorrijtuigenbelasting, zoals die golden per 1 april 1995. De opcenten gelden voor personenauto's en motorrijwielen. Bijzondere regelingen in de motorrijtuigenbelasting (zoals de huidige vrijstelling voor emissievrije personenauto's) gelden ook voor de opcenten. De brandstoftoeslag in de motorrijtuigenbelasting geldt daarentegen niet voor de opcenten.

Voor de opcenten zijn twee hoofdsenario's onderzocht. In het eerste scenario blijven de opcenten een vast bedrag per jaar, waarbij dat bedrag afhankelijk is van het gewicht van de vaste voertuigenmerken (soort voertuig, gewicht), terwijl het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting wel wordt hervormd naar betalen naar gebruik. In het tweede scenario worden de opcenten vervangen door een provinciaal kilometertarief als onderdeel van betalen naar gebruik. Het vraagstuk rondom uitbreiding van het lokaal belastinggebied is geen onderdeel van dit rapport, maar wordt bekeken in een apart traject onder leiding van het ministerie van BZK.

Het kilometerafhankelijk maken van de opcenten versterkt de onderzochte beleidseffecten van Betalen naar gebruik en borgt een substantiële inkomstenbron voor de provincies, maar vergroot ook de verschillen tussen de provincies en vermindert de stabiliteit van de provinciale inkomsten [onderzoeksvraag 3 en 4]. Wanneer de opcenten kilometerafhankelijk worden gemaakt, behouden de provincies de mogelijkheid van een eigen inkomstenbron zonder de uitvoeringslast van een volledig eigen provinciale belasting (net als in de huidige situatie). Een ander voordeel van het kilometerafhankelijk maken van de opcenten is dat de beleidseffecten van betalen naar gebruik groter zijn: de totale CO₂-reductie van Betalen naar gebruik ligt in 2030 naar verwachting circa 0,3 Mton hoger, dan wanneer de opcenten niet kilometerafhankelijk zouden worden gemaakt (het totale CO₂-effect van Betalen naar gebruik daalt van 1,4 Mton naar 1,1 Mton). Tegenover deze beleidsmatige voordelen, staan ook een aantal beleidsmatige nadelen. Het kilometerafhankelijk van de opcenten vergroot namelijk de verschillen in lastendruk en opbrengstcapaciteit tussen de provincies. De verschuiving van de grondslag van leeggewicht naar jaarkilometrage zorgt namelijk voor veranderingen in de opbrengstcapaciteit per provincie. Met name provincies waarin veel leasemaatschappijen zijn gevestigd zullen een stijging van de opbrengstcapaciteit kennen. Dit komt doordat de leaseauto's gemiddeld genomen meer kilometers maken dan een gemiddelde auto. Door de verschuiving van de opbrengstcapaciteit en de grotere spreiding van het jaarkilometrage in het wagenpark (vergeleken met het leeggewicht) neemt ook het verschil in lastendruk voor de automobilist in verschillende provincies toe. Voor een representatieve D-segment dieselauto is het verschil tussen de provincies met het laagste en hoogste opcententarief bijvoorbeeld voor de huidige opcenten 110 euro per jaar en dit verschil neemt met de kilometerafhankelijke opcenten toe naar circa 230 euro per jaar, terwijl er geen directe koppeling is met het gebruik van een specifieke (provinciale) weg. Tot slot is een nadeel dat het effect van veranderingen in het rijkskilotertarief op de opbrengst van provincies naar verwachting groter zal zijn dan bij de huidige motorrijtuigenbelasting op basis van gewicht. Dit komt omdat het aantal gereden kilometers als belastinggrondslag elastischer is dan de huidige grondslag op basis van gewicht. Dit geeft in de toekomst mogelijk ingewikkelde politiek-bestuurlijke discussies als een verhoging van het rijkskilotertarief leidt tot gedeelde inkomsten voor de provincies.

Via een aanpassing van de vereveningssystematiek van het Provinciefonds kan worden gecorrigeerd voor de locatie van leasemaatschappijen. Met de introductie van kilometerafhankelijke opcenten wordt de locatie van de leasemaatschappijen nog belangrijker voor de opbrengst van de opcenten per provincie en het verschil in tarieven en lastendruk voor de automobilist. Het jaarkilometrage van leaseauto's ligt namelijk fors hoger dan het gemiddelde, waardoor de opbrengstcapaciteit van provincies waarin (veel) leasemaatschappijen gevestigd zijn hoger is. Provincies waarin veel leasemaatschappijen zijn gevestigd, kunnen daardoor een lager opcententarief rekenen of veel meer belasting ophalen. Hierdoor neemt het verschil in lastendruk

tussen de verschillende provincies toe. Dit wordt geïllustreerd in tabel S.1 (zie voor een uitgebreidere toelichting bijlage 3).

Om dit nadelige effect te ondervangen kan worden overwogen om de vereveningssystematiek in het Provinciefonds aan te passen, waarbij alle belastingcapaciteit die provincies hebben door het hebben van voertuigen op naam van een leasemaatschappij in hun provincie, in mindering wordt gebracht op de uitkering die zij krijgen op het Provinciefonds. Belangrijke randvoorwaarde is dat onderscheid gemaakt kan worden tussen opcenten geheven op voertuigen op naam van een leasemaatschappij en de overige opcenten. Nader onderzoek is nodig om vast te stellen of data van o.a. de Belastingdienst en RDW gedetailleerd en robuust genoeg is om te gebruiken voor de verevening via het Provinciefonds.

Als alternatief voor de provinciale opcenten kan tot slot ook worden overwogen om 1 provinciaal kilometertarief te introduceren, zonder differentiatie naar provincie. In dit scenario worden de provinciale opcenten budgetneutraal omgeslagen naar 1 provinciaal kilometertarief. Dit provinciaal kilometertarief is in alle provincies hetzelfde en bestaat naast het rijkskilotertarief. Via rekenregels wordt vastgelegd hoe de Belastingdienst de opbrengst verdeelt over de verschillende provincies. Om te borgen dat geen enkele provincie financieel er op achteruit gaat, moet voor het gezamenlijke provinciale kilometertarief worden uitgegaan van het hoogste tarief dat nodig is om per provincie budgetneutraal uit te komen. Gezien momenteel een grote spreiding in het opcentenpercentage tussen de provincies zit, zal dit in een aantal provincies een stijging van de opbrengsten en lastendruk voor de automobilist betekenen. Het voordeel van dit scenario is dat een aantal positieve elementen van kilometerafhankelijke opcenten behouden blijven (versterking beleidseffecten Betalen naar gebruik, provincies behouden eigen inkomstenbron), terwijl tegelijkertijd het nadeel rondom toenemend verschil in lastendruk tussen de provincies wordt voorkomen. Hier staat als belangrijk nadeel voor de provincies tegenover dat de provincies niet meer de mogelijkheid hebben om een eigen tarief vast te stellen. Deze mogelijkheid is bepalend voor veel functies die de opcenten nu voor provincies vervullen: provincies kunnen geen eigen afweging meer maken tussen de hoogte van het voorzieningenniveau en de hoogte van het belastingpeil; kunnen niet meer de wisselingen in uitkering van het Rijk opvangen met hogere of lagere tarieven en kunnen tot slot niet meer zelfstandig de hoogte van het tarief aanpassen om bepaald gedrag (autogebruik) te beïnvloeden.

Zowel de opcenten op basis van gewicht, als kilometerafhankelijke opcenten zijn waarschijnlijk uitvoerbaar voor de Belastingdienst, maar wel complexiteit verhogend [onderzoeksvraag 5]. Het heffen van de opcenten volgens de huidige vorm (op basis het gewicht van het voertuig) onder Betalen naar gebruik, lijkt op dit moment uitvoerbaar voor de Belastingdienst. Randvoorwaarde is dat de opcenten net als het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting worden omgevormd naar een aanslagbelasting, zodat alles in 1 systeem kan worden onder gebracht. De opcenten worden hiermee als het ware een vaste voet binnen Betalen naar gebruik (variant 1B). Aandachtspunten zijn wel dat het klantcontact en bezwaar/beroep waarschijnlijk zal toenemen en dat de beoogde vereenvoudiging onder betalen naar gebruik rondom schorsing en handelaarskentekens geen doorgang kan vinden. Een belangrijke voorwaarde voor de uitvoerbaarheid van de kilometerafhankelijke opcenten is dat voor de heffing en inning geheel wordt aangesloten op de systematiek die wordt uitgewerkt voor het rijksdeel van betalen naar gebruik. Het gaat hierbij onder andere om de lengte van het tijdvak en de overstap naar een aanslagbelasting; dit wordt nader beschreven in hoofdstuk 4. Specifiek voor de opcenten geldt onder betalen naar gebruik als aanvullende complexiteit dat voor de hoogte van het tarief de woonplaats (de provincie) van belang is, indien de provincies de mogelijkheid behouden om een eigen tarief vast te stellen. Dit is complexiteit verhogend omdat o.a. bij tussentijdse wijzigingen op basis van de dan geldende kilometerstand een afrekening moet worden gemaakt. Complexiteit in regelgeving is een belangrijke oorzaak dat uitvoeringsprocessen vastlopen en stagneren en de overgang van het rijksdeel van de huidige motorrijtuigenbelasting naar Betalen naar gebruik betekent al een complexiteitstoename voor de Belastingdienst. De kilometerafhankelijke opcenten met een apart kilometertarief per provincie (zoals beschreven onder variant 2A) zijn alleen uitvoerbaar voor de Belastingdienst onder de voorwaarde voor de vaststelling van het opcententarief de woonplaats of plaats van vestiging van de houder van een motorrijtuig bij *aanvang van het tijdvak* leidend blijft. Dit leidt naar verwachting wel tot een toename van het aantal beroep/bezwaarprocedures.

NB. Definitief uitsluitsel over de uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst, dient door middel van een Uitvoeringstoets te worden vastgesteld

Tabel S.1 – Microvoorbeelden opcenten

	Voorbeeld 1 <i>A-segment - benzine</i> (Kia Picanto)	Voorbeeld 2 <i>C-segment - Benzine</i> (Ford Focus)	Voorbeeld 3 <i>D-segment - diesel</i> (VW Passat)	Voorbeeld 4 <i>B-segment - BEV</i> (Peugeot e-208)
Leeggewicht (kg)	840	1278	1549	1485
Jaarkilometrage	8224	11619	27708	12329
Huidige opcenten per jaar - 2022 tarieven (situatie 2030)				
Laag (67,9%, NH)	€ 73,28	€ 219,59	€ 283,03	€ 283,03
Hoog (94,5%, GR)	€ 101,98	€ 305,61	€ 393,91	€ 393,91
Verschil	€ 28,71	€ 86,02	€ 110,88	€ 110,88
Kilometerafhankelijke opcenten per jaar – variant 2A (situatie 2030)				
Laag (1,47 ct. - FL)	€ 120,89	€ 170,80	€ 407,31	€ 181,24
Hoog (2,30 ct. - DR)	€ 189,15	€ 267,24	€ 637,28	€ 283,57
Verschil	€ 68,26	€ 96,44	€ 229,98	€ 102,33

Infographic varianten opcenten en effecten

		 HOOFDVARIANT 1 Opcenten blijven in de huidige vorm bestaan, dus vast bedrag per jaar op basis van voertuiggewicht		 HOOFDVARIANT 2 Opcenten worden kilometerafhankelijk gemaakt	
		VARIANT 1A Systematiek opcenten blijft exact gelijk	VARIANT 1B Systematiek wordt aangepast t.b.v. goede aansluiting BnG	VARIANT 2A Provincies kunnen zelf provinciaal km-tarief vaststellen	VARIANT 2B Er komt één provinciaal km-tarief voor alle provincies
Effecten	Effect op opcenten-tarieven	Conform basispad		Min. (NH): 1,52 ct/km Max. (DR): 2,30 ct/km	1,90 ct/km ²
	Effect op CO ₂ -uitstoot en congestie in 2030	Blijft gelijk	Blijft gelijk	Extra CO ₂ -reductie (0,3 Mton) en grotere afname congestie (11-procentpunt)	
	Effect op verschil lastendruk provincies	Blijft gelijk	Blijft gelijk	Neemt toe	Neemt af
	Effect op autonomie provincies	Eigen tarief per provincie	Eigen tarief per provincie	Eigen tarief per provincie	1 gezamenlijk tarief
Criteria provinciaal belastinggebied	Toekomstbestendigheid				
	Brede grondslag				
	Opbrengstcapaciteit				
	Stabiliteit				
	Praktische uitvoerbaarheid provincies				
	Begrijpelijkheid				
	Redelijke verdeling belastingcapaciteit				
	Economische verstoring				
Uitvoerbaarheid Belastingdienst		 Niet of moeilijk uitvoerbaar		 Uitvoerbaar	
		<i>Toelichting</i> Twee verschillende IV- en ICT-systemen (BnG en huidige opcenten) naast elkaar		<i>Voorwaarden:</i> 1. Systematiek heffing/inning BnG wordt gevolgd 2. Woonplaats bij aanvang tijdvak is leidend	
		 Best uitvoerbaar		<i>Voorwaarde:</i> Systematiek heffing/inning BnG wordt gevolgd	

¹ Uitgaande van budgetneutrale tarieven per provincie.

² Uitgaande van budgetneutraal tarief voor de provincies gezamenlijk.

1- Huidige vormgeving opcenten

Doelgroep

De provinciale opcenten zijn een opslag op de mrb. In hoofdstuk XV "De provinciale belastingen" van de Provinciewet is in artikel 222, eerste lid het volgende opgenomen:

"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."

In artikel 2, onderdeel b, en artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994 (Wet MB '94) is de definitie, en een uitbreiding daarvan, van een personenauto opgenomen. Artikel 2, onderdeel d, Wet MB '94 bevat de definitie van een motorrijwiel; en "met een kenteken als bedoeld in artikel 62 van die wet" wordt het zogenoemde handelaarskenteken bedoeld. Provinciale opcenten zijn dus van toepassing voor personenauto's, motorrijwielen en handelaarskentekens.

Berekening personenauto

In artikel 222, derde lid van de Provinciewet wordt aangegeven dat voor de berekening van de verschuldigde opcenten wordt uitgegaan van de tarieven mrb zoals die golden per 1 april 1995.

Die tarieven bedragen voor personenauto's:

bij een eigen massa in kilogrammen van	Over een tijdvak van drie maanden	Vermeerderd met	Per 100 kg eigen massa boven
500 of minder	€ 14,50		
600	€ 17,33		
700	€ 20,40		
800	€ 26,98		
900	€ 34,12		
1000 en meer	€ 45,81	€ 11,68	1000 kg

De provinciale opcenten worden voor personenauto's dus berekend over de hiervoor genoemde tarieven. De percentages provinciale opcenten per 1 januari 2022 luiden als volgt:

Groningen	94,5%
Friesland	87,0%
Drenthe	92,0%
Overijssel	79,9%
Flevoland	82,2%
Gelderland	90,6%
Utrecht	77,5%
Noord-Holland	67,9%
Zuid-Holland	91,8%
Zeeland	82,3%
Noord-Brabant	79,6%
Limburg	79,1%

Maximumtarief

De rijksoverheid stelt jaarlijks het maximumniveau van de percentages van de provinciale opcenten vast. In 2022 is het maximumpercentage vastgesteld op 118,4%. De hoogte is een politieke keuze en historisch zo gegroeid. Het maximum aantal opcenten wordt daarnaast jaarlijks geïndexeerd als gevolg van de inflatiecorrectie. Hiervoor geldt hetzelfde percentage als voor de correctie van de tarieven mrb. Deze indexering is opgenomen in artikel 222, vierde lid, Provinciewet.

Niet-ingezetenen

Het percentage voor niet-ingezetenen is het percentage van de provincie met het laagste percentage; het percentage is dus 67,9.

Genoemde percentages zijn van toepassing voor alle categorieën motorrijtuigen die onder de heffing van provinciale opcenten vallen. Dus hetzelfde percentage voor een personenauto als voor een motorrijwiel (artikel 222, vijfde lid, Provinciewet).

Voorbeeld berekening provinciale opcenten voor een personenauto:

Voor een personenauto van 1200 kg gold per 1 april 1995 het tarief van € 45,81 plus (2 maal € 11,68) = € 69,17 per kwartaal. In 2022 bedraagt voor een dergelijke personenauto in Gelderland het bedrag aan provinciale opcenten 90,6% van € 69,17 = € 62,67 per kwartaal.

Door het hanteren van het historische tarief van 1 april 1995 (en niet het huidige tarief) als basisbedrag voor de berekening van de hoogte van de provinciale opcenten leidt de jaarlijkse tariefwijziging van de tarieven mrb als gevolg van de inflatiecorrectie niet tot wijzigingen in de nominale hoogte van de provinciale opcenten.

Berekening motorrijwiel

Voor een motorrijwiel gold per 1 april 1995 een tarief van € 12,23 (per kwartaal). Per 1 april 2007 is de tariefstructuur voor een motorrijwiel in de Wet MB '94 aangepast en als gevolg daarvan is ook het basisbedrag voor een motorrijwiel ten behoeve van de berekening van provinciale opcenten gewijzigd. In artikel 222, derde lid, onderdeel a, Provinciewet is de berekening van het nieuwe basisbedrag opgenomen. De uitkomst is € 7,80 per kwartaal. Vanaf 1 april 2007 wordt voor een motorrijwiel dus € 7,80 als basisbedrag genomen.

Voorbeeld berekening provinciale opcenten voor een motorrijwiel:

Voor een motorrijwiel in Gelderland bedraagt in 2022 het bedrag aan provinciale opcenten 90,6% van € 7,80 = € 7,07 per kwartaal.

Berekening handelaarskenteken

Naast personenauto's en motorrijwielen vormen de zogenoemde handelaarskentekens de derde categorie waarover provinciale opcenten geheven worden. Het tarief voor een handelaarskenteken is opgenomen in artikel 67 Wet MB '94 en bedraagt het tarief voor een personenauto met een eigen massa van 1000 kg.

Voorbeeld berekening provinciale opcenten voor een handelaarskenteken:

Voor een personenauto van 1000 kg gold per 1 april 1995 een tarief van € 45,81. In de provincie Gelderland is in 2022 90,6% van € 45,81 = € 41,50 aan provinciale opcenten verschuldigd voor een handelaarskenteken.

Vrijstellingen mrb

Zoals eerder aangegeven zijn de provinciale opcenten een opslag op de mrb (artikel 222, eerste lid, Provinciewet). In het geval er een vrijstelling geldt voor de reguliere mrb zijn er geen provinciale opcenten verschuldigd. Voor personenauto's van 40 jaar en ouder geldt bijvoorbeeld de zogenoemde oldtimervrijstelling. Wanneer deze vrijstelling is verleend, worden ook geen provinciale opcenten in rekening gebracht. Een lijst met vrijstellingen alsook andere bijzondere regelingen in de mrb is bijgevoegd als bijlage 2.

Doorrekening bijzondere tarieven mrb in de provinciale opcenten

In artikel 222, derde lid, onderdeel b, Provinciewet is een afwijking in de berekening van de opcenten opgenomen voor motorrijtuigen die in aanmerking komen voor een zogenoemd kwarttarief. Dan is een kwart van het reguliere tarief verschuldigd. Als een dergelijk kwarttarief van toepassing is, dan wordt het berekende bedrag aan verschuldigde provinciale opcenten ook door vier gedeeld. Het veruit meest voorkomende voorbeeld van een motorrijtuig waarvoor een kwarttarief van toepassing kan zijn, is een kampeerauto.

In onderdeel c van hetzelfde artikel is opgenomen dat in het geval het bijzondere tarief voor een bedrijfsmatig verhuurde kampeerauto (halftarief) van toepassing is, het bedrag aan provinciale

opcenten door twee wordt gedeeld.

Doorrekening tarieven voor CO₂-zuinige personenauto's

Voor CO₂-zuinige personenauto's met een CO₂-uitstoot van maximaal 50 gram per kilometer geldt tot en met 2024 een halftarief, in 2025 een $\frac{3}{4}$ tarief en in 2026 een voltarief in de mrb. Voor een dergelijke personenauto met een uitstoot van 0 gram per kilometer geldt tot en met 2024 een nihiltarief, in 2025 een $\frac{1}{4}$ tarief en vanaf 2026 een voltarief. Op grond van de onderdelen d en da van artikel 222, derde lid, Provinciewet wordt dit ook doorgerekend in de provinciale opcenten. Voor genoemde motorrijtuigen is de helft of zelfs helemaal niets aan opcenten verschuldigd.

Brandstof toeslag mrb

Voor de berekening van de provinciale opcenten worden de voor de mrb van toepassing zijnde brandstof toeslagen niet meegenomen (artikel 222, derde lid, onderdeel e, Provinciewet). In Gelderland is voor een personenauto van 1200 kg op benzine dus hetzelfde bedrag aan opcenten verschuldigd als voor een personenauto van 1200 kg op diesel of LPG.

Doorrekening overgangsregeling

Voor een bepaalde groep motorrijtuigen is op verzoek de zogenoemde overgangsregeling voor oudere motorrijtuigen van toepassing. Dit tarief geldt voor een kalenderjaar, is een kwarttarief van het reguliere tarief en heeft een maximum dat jaarlijks wordt geïndexeerd. Wanneer het verschuldigde bedrag aan mrb boven dit maximum komt, wordt dit bedrag beperkt tot het maximum. De vermindering van de verschuldigde belasting wordt als eerste toegepast op de opcenten. Voorbeeld:

Het maximumtarief voor de overgangsregeling bedraagt voor 2022 € 130. Voor eerdergenoemde personenauto van 1200 kg is in Gelderland naast € 95,40 als basisbedrag mrb ook € 62,67 aan opcenten verschuldigd. Verschuldigd € 158,07. In rekening wordt gebracht € 95,40 en € 34,60 aan provinciale opcenten (totaal € 130). De berekeningswijze is opgenomen in artikel 222, derde lid, onderdeel f, Provinciewet.

Heffing

Wijzigingen in het te hanteren percentage aan provinciale opcenten kunnen worden doorgevoerd per 1 januari van enig jaar. Deze wijzigingen moeten uiterlijk op 1 december van het voorafgaande jaar worden meegedeeld aan de Minister van Financiën. Wijzigingen in de hoogte van de provinciale opcenten hebben geen gevolgen voor de opcenten verschuldigd voor een tijdvak dat is aangevangen voor de ingangsdatum van de wijziging (artikel 222a, eerste en tweede lid, Provinciewet).

Voorbeeld: voor een personenauto is mrb verschuldigd voor het tijdvak 7 december 2021 tot en met 6 maart 2022. De eventuele wijziging in de provinciale opcenten per 1 januari 2022 heeft dan pas gevolgen voor de hoogte van het verschuldigde bedrag per 7 maart 2022.

Verandering van woon- of vestigingsplaats van de houder gedurende een tijdvak heeft ook geen gevolgen voor de hoogte van de verschuldigde opcenten over dat tijdvak. Voorbeeld: voor een personenauto is mrb verschuldigd voor het tijdvak 7 december 2021 tot en met 6 maart 2022. De houder van het motorrijtuig verhuist per 14 december naar een provincie met een lager aantal opcenten. Dit heeft pas gevolgen voor het te betalen bedrag aan mrb per 7 maart 2022 (artikel 222a, zesde lid, Provinciewet).

Voor niet-ingezetenen die aan de heffing van mrb zijn onderworpen is het laagste aantal aan opcenten van toepassing (artikel 222a, vierde lid, Provinciewet).

Naheffing

Bij naheffing van mrb worden de provinciale opcenten berekend naar het hoogste aantal (artikel 222a, derde lid, Provinciewet).

Uitvoeringsaspecten

Met betrekking tot de opcenten is de Belastingdienst belast met de heffing en de invordering. De opcenten worden als mrb geheven en ingevorderd en de opbrengst wordt uitgekeerd volgens met de provincies afgestemde rekenregels (artikel 232g, Provinciewet).

2- Scenario's opcenten onder BNG

Drie varianten

Het kilometerafhankelijk maken van het tarief van het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting (betalen naar gebruik) heeft ook gevolgen voor de provinciale opcenten, gezien de opcenten juridisch en uitvoeringstechnisch verweven zijn met het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting.

Voor de toekomst van de opcenten onder betalen naar gebruik zijn drie scenario's denkbaar:

1. Opcenten blijven in de huidige vorm bestaan

- o Naast betalen naar gebruik (rijksbelasting) blijven de provinciale opcenten als een aparte belasting bestaan op basis van het voertuiggewicht. Provincies hebben net als nu de mogelijkheid om een eigen opcententarief vast te stellen (binnen bandbreedte). Dit scenario is verder verkend in hoofdstuk 3.

2. Opcenten worden kilometerafhankelijk gemaakt

- o De grondslag van de provinciale opcenten wordt omgevormd van gewicht naar aantal gereden kilometers. Het kilometertarief van betalen naar gebruik bestaat hierdoor uit een rijksdeel en een provinciaal deel. Provincies behouden de mogelijkheden om een eigen opcententarief vast te stellen binnen een bandbreedte (variant 2A) of het Rijk stelt het tarief vast (variant 2B). Dit is verder verkend in hoofdstuk 4.

3. Opcenten verdwijnen

- o De provinciale opcenten verdwijnen binnen de autobelastingen. Om de inkomstenderving op te vangen moet een andere provinciale belasting worden geïntroduceerd of moet de omvang van het Provinciefonds stijgen (al dan niet gedekt met een hoger kilometertarief van het rijksdeel van Betalen naar gebruik). De gevolgen voor het CO₂-effect van betalen naar gebruik zijn ongeveer gelijk aan wanneer de opcenten op basis van voertuiggewicht blijven. Dit komt doordat met de huidige grondslag van de opcenten niet wordt gestuurd op de CO₂-uitstoot van het wagenpark (uitgezonderd de tijdelijke korting voor EV). Het scenario waarin de opcenten verdwijnen is niet uitgebreid verkend binnen deze werkgroep. Er loopt een apart traject onder leiding van BZK om de mogelijkheden voor uitbreiding/aanpassing van het lokaal belastinggebied te onderzoeken.

NB. Naast het BnG-traject loopt een bredere herziening van het provinciaal belastinggebied. In dit kader kan ook worden besloten tot andere aanpassingen aan de provinciale opcenten, zoals het verbreden van de doelgroep naar bestelauto's, het afschaffen van de doorwerking naar de provinciale opcenten van de vrijstelling in het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting voor emissievrije auto's en het actualiseren van de tarieven. Dit is echter geen onderdeel van het Betalen naar gebruik traject.

3 – Beleidseffecten en uitvoerbaarheid huidige opcenten onder BNG (variant 1)

Technische vormgeving: variant 1A en variant 1B

De grondslag en tariefstelling van de opcenten blijven in de huidige vorm bestaan, zoals beschreven in hoofdstuk 1. Dit betekent dat naast het rijkskilometertarief van betalen naar gebruik, een apart provinciale voertuigbelasting op basis van voertuiggewicht blijft bestaan. Provincies hebben net als nu de mogelijkheid om een eigen opcententarief vast te stellen (binnen bandbreedte). De tarieven blijven gelijk.

Binnen variant 1 zijn twee subvarianten mogelijk.

In **variant 1A** blijft de systematiek en wettekst van de opcenten exact gelijk aan de huidige situatie. Dit betekent bijvoorbeeld dat voor de opcenten een tijdvak van 3 maanden blijft gelden, terwijl voor betalen naar gebruik wordt overgestapt naar een tijdvak van 1 jaar. De inning van de opcenten kan in deze variant per definitie niet meer gecombineerd worden met de inning van betalen naar gebruik. Waar nodig worden de verwijzingen naar de wetsartikelen van de motorrijtuigenbelasting aangepast.

In **variant 1B** blijft de grondslag van de opcenten gebaseerd op het voertuiggewicht, maar wordt de systematiek waar nodig aangepast, om goed aan te sluiten op BnG. De opcenten worden hiermee voor personenauto's als het ware een vaste voet binnen betalen naar gebruik van het rijk:

- Waar in de Provinciewet nu nog wordt verwezen naar de huidige Wet op de Motorrijtuigenbelasting, wordt deze verwijzing aangepast naar de gewijzigde artikelen ter introductie van BnG. Dit betekent dat de provinciale opcenten voor de systematiek van heffing en inning het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting volgt.
- Het tijdvak van de opcenten sluit aan op de systematiek van betalen naar gebruik (voorstel is een tijdvak van 1 jaar). Het eerste tijdvak vangt aan op het tijdstip dat het houderschap aanvangt. Dit tijdstip blijkt uit het kentekenregister. Het tijdvak eindigt na 1 jaar of op het tijdstip dat het houderschap eindigt. Dit tijdstip blijkt eveneens uit het kentekenregister. Het is mogelijk dat een tijdvak daardoor korter is dan één jaar. In dat geval wordt de hoogte van de opcenten tijdsevenredig verminderd.
- De Belastingdienst is verantwoordelijk voor de heffing en invordering van de opcenten. De opbrengst wordt aan de provincies uitgekeerd op basis van de opgelegde definitieve aanslagen van de tijdvakken die in enig kalenderjaar zijn afgelopen.
- Het tarief van de opcenten wordt (in aansluiting op de nieuwe definitie van het tijdvak) voor personenauto's en motoren gebaseerd op 1 volledig jaar, de lengte van een volledig tijdvak.
- Provincies behouden de mogelijkheid (conform het huidige artikel 222a, lid 1) om de tarieven van de provinciale opcenten te wijzigen. Wijzigingen in het tarief treden in werking met ingang van het eerstvolgende tijdvak. Een tariefswijziging heeft dus geen gevolgen voor het lopende tijdvak.
- Bij aanvang van het tijdvak legt de inspecteur een voorlopige aanslag op, dat gelijk is aan het jaartarief van de opcenten. De voorlopige aanslag wordt in maandelijkse termijnen voldaan. De voorlopige aanslag van de opcenten is onderdeel van de voorlopige aanslag van het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting.
- Voor de vaststelling van het opcententarief is de woonplaats of plaats van vestiging van de houder van een motorrijtuig bij *aanvang van het tijdvak* leidend. Verandering van de woonplaats of plaats van vestiging van de houder gedurende het tijdvak, geeft geen aanleiding tot het heffen van opcenten over het nog niet verstreken gedeelte van het tijdvak door een andere provincie of tot het verlenen van teruggaaf van geheven opcenten. Dit is ook in de huidige situatie het geval (artikel 222a, lid 6), maar dan voor een tijdvak van 3 maanden.
 - *Voorbeeld:* het tijdvak van een belastingplichtige vangt op 6 februari 2022 aan en eindigt op 5 februari 2023. De belastingplichtige woont bij aanvang van het tijdvak in Limburg. Op 1 augustus verhuist de belastingplichtige naar Noord-

Brabant. Voor de resterende periode van het tijdvak (1 augustus – 5 februari) blijft het opcententariaf van Limburg gelden.

Uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst

Het heffen van de opcenten volgens de huidige vorm (op basis het gewicht van het voertuig) onder Betalen naar gebruik, lijkt op dit moment uitvoerbaar voor de Belastingdienst. Randvoorwaarde is dat de opcenten net als het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting worden omgevormd naar een aanslagbelasting, zodat alles in 1 systeem kan worden onder gebracht. De opcenten worden hiermee als het ware een vaste voet binnen Betalen naar gebruik (variant 1B).

Aandachtspunt is dat meer klantcontacten (KI&S en CAP auto) en bezwaar/beroep worden verwacht, omdat het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting wél kilometerafhankelijk wordt gemaakt en de opcenten niet (waardoor nog steeds belasting moet worden betaald als een auto geen kilometers heeft gereden).

Een ander aandachtspunt is dat de beoogde vermindering van de complexiteit rondom schorsing en handelaarskenteken geen doorgang kan vinden. De huidige regelgeving rondom schorsing houdt in dat als je een auto schorst, je voor de schorsingsperiode géén mrb hoeft te betalen. Handelaren met auto's in de bedrijfsvoorraad mogen hier in principe niet mee op de weg rijden, tenzij ze beschikken over speciale handelaarskentekenplaten die ze van de RDW krijgen (groen van kleur). Voor ieder handelaarskenteken moet mrb worden betaald.

Wanneer zowel het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting als de opcenten kilometerafhankelijk worden, dan kunnen alle bestaande regels rondom schorsing en handelaarskentekens in de motorrijtuigenbelasting voor personenauto's worden geschrapt. Immers, als een auto niet rijdt, dan blijft de grondslag nul. Voor handelaren is het bedrag ook veel lager, omdat het kilometrage van auto's in de voorraad doorgaans heel laag ligt. Deze beoogde vereenvoudiging kan niet doorgaan wanneer de opcenten op basis van het voertuiggewicht blijven.

CO₂-effect kilometerafhankelijke mrb en opcenten

Een consortium onder leiding van Muconsult heeft in opdracht van het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een onderzoek uitgevoerd naar de beleidseffecten van verschillende varianten voor de tariefstructuur van betalen naar gebruik (Muconsult et al. 2022. *Varianten voor tariefstructuur Betalen naar gebruik: Onderzoek naar doelbereik en enkele neveneffecten*).

Om inzicht te krijgen in het effect wanneer de opcenten niet kilometerafhankelijk worden gemaakt, zijn in het rapport twee varianten voor een vlak kilometertarief onderzocht. Zie ook tabel 1. In de eerste variant is aangenomen dat de volledige motorrijtuigenbelasting (rijksdeel en opcenten) kilometerafhankelijk wordt gemaakt. In de tweede variant is aangenomen dat alleen het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting kilometerafhankelijk wordt gemaakt en dat de grondslag van de opcenten het leeggewicht van het voertuig blijft (deze variant geeft het effect voor zowel variant 1A als variant 1B).

Daarnaast zijn de volgende aannames gemaakt:

- Het beoogde invoeringsjaar is 2030
- Invoering vindt budgetneutraal plaats:
- Rijksdeel: de inkomsten uit de autobelastingen (rijksdeel mrb, bpm, brandstofaccijnzen, energiebelasting voor laden, bijtelling) zijn na invoering even hoog als wanneer betalen naar gebruik niet zou zijn ingevoerd. Daarnaast wordt met het kilometertarief de grondslagerosie in de autobelastingen vanaf het ijkjaar 2025 opgevangen. Tot slot worden met het kilometertarief de gedeerde tolinkomsten en uitvoeringskosten gedekt.
- Opcenten: de inkomsten uit de kilometerafhankelijke opcenten zijn in het invoeringsjaar 2030 even hoog als de inkomsten met de opcenten op basis van gewicht (2022-tarieven) zouden zijn geweest.
- Het totale effect van betalen naar gebruik is pas na een aantal jaar na invoering merkbaar. Voor het invoeringsjaar 2030 wordt daarom verondersteld dat 70% van de langetermijneffecten op het autogebruik in het jaar van invoering worden behaald. Voor de effecten op de omvang en samenstelling van het wagenpark wordt wel verondersteld dat de volledige effecten in 2030 optreden.

Uit de doorrekening blijkt dat de CO2-reductie van betalen naar gebruik in het jaar van invoering circa 0,3 Mton lager ligt, indien de opcenten niet kilometerafhankelijk worden gemaakt.

Tabel 1 – belangrijkste onderzoeksresultaten varianten vlak kilometertarief BNG			
	Basispad 2030	Vlak kilometertarief	Vlak rijkskilotertarief, opcenten op gewicht
Kilometertarief personenauto (PA)	0	6,82 cent/km, waarvan 1,90 cent opcenten	4,64 cent/km rijksdeel
Voertuigkms NL PA + BA (binnenland + buitenland)	148 mld.	135 mld.	138 mld.
CO2-uitstoot TOTAAL	16,7 Mton	15,3 Mton (-1,4)	15,6 Mton (-1,1)
Aandeel emissievrije nieuwverkoppen	52%	54%	53%
Voertuigverliesuren hoofdwegennet ochtendspits	Index = 100	Index = 66	Index = 74
Voertuigverliesuren hoofdwegennet avondspits	Index = 100	Index = 66	Index = 73
Parkomvang PA	9,94 mln.	10,23 mln.	10,07 mln.
Budgettaire opbrengst mrb rijksdeel	4842 mln.	-	-
Budgettaire opbrengst opcenten (op basis van 2022-tarieven)	2191 mln.	-	-
Kilometertarief rijk	-	6504 mln.	6323 mln.
Kilometertarief provincie	-	2190 mln.	2230 mln.
* De weergegeven cijfers zijn berekend door Muconsult et al. en niet door de interdepartementale ambtelijke werkgroep opcenten.			

Beleidsmatige voor- en nadelen

Het behoud van de opcenten op basis van alleen voertuiggewicht, terwijl het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting kilometerafhankelijk wordt gemaakt kent een aantal voor- en nadelen.

- *Voordeel - geen of beperkte uitvoeringslast voor de provincies:* De opcenten worden voor de provincies uitgevoerd door de Rijksbelastingdienst. Dit zal in dit scenario zo blijven, waardoor de provincies geen of een zeer geringe uitvoeringslast hebben.
- *Voordeel – provincies behouden stabiele inkomstenbron:* de opcenten vormen momenteel een stabiele inkomstenbron voor de provincies. Deze stabiele inkomstenbron blijft behouden voor de provincies, wanneer wordt afgesproken dat de opcenten gebaseerd blijven op alleen het voertuiggewicht.
- *Nadeel - complexer voor de burger:* in de perceptie van de burger wordt in de huidige situatie eenmaal motorrijtuigenbelasting betaald, terwijl dit in werkelijkheid bestaat uit een provinciaal en een rijksdeel. Indien de opcenten op basis van gewicht blijven, dan krijgt de burger te maken met twee verschillende belastingen: één belasting gebaseerd op het aantal gereden kilometers en één belasting gebaseerd op het voertuiggewicht. Dit leidt mogelijk tot tegenstrijdige prijsprikkels voor de burger en tot toenemende complexiteit.
- *Nadeel - kleinere beleidseffecten betalen naar gebruik:* doordat de provinciale opcenten niet kilometerafhankelijk worden (en alleen gebaseerd blijven op het voertuiggewicht) is het CO2-effect van betalen naar gebruik circa 0,3 Mton lager in het geval van een vlak kilometertarief zonder differentiatie naar vaste voertuigkenmerken.

4 – Beleidseffecten en uitvoerbaarheid kilometerafhankelijke opcenten onder BNG (variant 2)

Technische vormgeving: variant 2A en variant 2B

De grondslag van de provinciale opcenten wordt – net als het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting – voor personenauto's omgevormd van het leeggewicht van een voertuig naar het aantal gereden kilometers. Voor motorfietsen blijven de provinciale opcenten gebaseerd op gewicht. Er zijn twee varianten mogelijk. In **variant 2A** behoudt iedere provincie de mogelijkheid om een eigen provinciaal kilometertarief vast te stellen. In **variant 2B** vervalt deze mogelijkheid en geldt 1 provinciaal kilometertarief voor alle provincies gezamenlijk.

- Waar in de Provinciewet nu nog wordt verwezen naar de huidige Wet op de Motorrijtuigenbelasting, wordt deze verwijzing aangepast naar de nieuwe wet voor betalen naar gebruik. Dit betekent dat de provinciale opcenten voor de systematiek van heffing en inning het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting volgt.
- Het tijdvak van de opcenten wordt 1 volledig jaar (i.p.v. 3 maanden) en sluit hiermee aan op de systematiek van betalen naar gebruik. Het eerste tijdvak vangt aan op het tijdstip dat het houderschap aanvangt. Dit tijdstip blijkt uit het kentekenregister. Het tijdvak eindigt na 1 jaar of op het tijdstip dat het houderschap eindigt. Dit tijdstip blijkt eveneens uit het kentekenregister. Het is mogelijk dat een tijdvak daardoor korter is dan één jaar.
- Bij aanvang van het tijdvak legt de inspecteur voor motorrijtuigen een voorlopige aanslag op. De voorlopige aanslag van de opcenten is onderdeel van de voorlopige aanslag van het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting. De voorlopige aanslag wordt in maandelijkse termijnen voldaan.
- De Belastingdienst is verantwoordelijk voor de heffing en invordering van de opcenten. De opbrengst wordt aan de provincies uitgekeerd op basis van de opgelegde definitieve aanslagen van de tijdvakken die in enig kalenderjaar zijn afgelopen.
- Het tarief van de opcenten wordt (in aansluiting op de nieuwe definitie van het tijdvak) voor personenauto's en motoren gebaseerd op 1 volledig jaar, de lengte van een volledig tijdvak. De opcenten worden daarnaast vervangen door een provinciaal kilometertarief. In plaats van een basistarief en opcentenpercentage stellen provincies voortaan direct het provinciale kilometertarief vast (2A) of doet het Rijk dit (2B). Wijzigingen in het tarief treden in werking met ingang van het eerstvolgende tijdvak. Een tariefswijziging heeft dus geen gevolgen voor het lopende tijdvak.
 - **Variant A:** Provincies behouden de mogelijkheid om de tarieven van de provinciale opcenten te wijzigen. Dit is momenteel vastgelegd in artikel 222a, lid 1 van de Provinciewet.
 - **Variant B:** Er wordt 1 provinciaal kilometertarief (bijvoorbeeld 1,9 cent/km) geïntroduceerd dat voor alle provincies geldt. Op basis van nader vast te stellen rekenregels, verdeelt de Belastingdienst de opbrengst over de verschillende provincies.
- Na afloop van het tijdvak wordt door de inspecteur de aanslag geheven en wordt de daadwerkelijke verschuldigde opcenten over het tijdvak berekend en vergeleken met de voorlopige aanslag. Het verschil wordt gecorrigeerd middels een naheffing of teruggave. In ieder geval de volgende elementen zijn hierbij van belang:
 - De daadwerkelijke kilometrage gedurende het tijdvak
 - Wijzigingen gedurende het tijdvak die van invloed zijn op de hoogte van de belasting, zoals bijvoorbeeld in het geval van ombouw van het motorrijtuig of als gedurende het tijdvak een vrijstelling of verlaagd tarief is toegekend.
 - Voorbeeld: Het tijdvak loopt van 1 maart 2022 tot 1 maart 2023 en het daadwerkelijke kilometrage is 12.000 kilometer. Tot 1 januari 2023 geldt het verlaagde tarief voor het ondernemerschap.

Vanaf 1 januari 2023 geldt het reguliere tarief. Het verlaagde tarief van 4 cent geldt voor 10/12*12.000 (=10.000) kilometer en het reguliere tarief van 6 cent geldt voor 2/12 * 12.000 (=2000) kilometer.

- *Nota bene:* een tariefswijziging of verhuizing is niet van invloed op de definitieve aanslag, omdat daarvoor als vast ijkoment geldt het moment waarop het tijdvak aanvangt.
- Voor de vaststelling van het opcententariaf is de woonplaats of plaats van vestiging van de houder van een motorrijtuig bij *aanvang van het tijdvak* leidend. Verandering van de woonplaats of plaats van vestiging van de houder gedurende het tijdvak, geeft *geen aanleiding* tot het heffen van opcenten over het nog niet verstreken gedeelte van het tijdvak door een andere provincie of tot het verlenen van teruggaaf van geheven opcenten. Dit is ook in de huidige situatie het geval (artikel 222a, lid 6).
 - *Voorbeeld:* het tijdvak van een belastingplichtige vangt op 6 februari 2022 aan en eindigt op 5 februari 2023. De belastingplichtige woont bij aanvang van het tijdvak in Limburg. Op 1 augustus verhuist de belastingplichtige naar Noord-Brabant. Voor de resterende periode van het tijdvak (1 augustus – 5 februari) blijft het opcententariaf van Limburg gelden.
- In beginsel blijft de rest van de huidige systematiek van de opcenten blijft hetzelfde. Dit betekent onder andere dat een eventuele brandstof toeslag niet doorwerkt in de opcenten. Dit moet na een politiek-bestuurlijke keuze voor de hoofdvariant verder worden uitgewerkt.
- Bijzondere regelingen die gelden voor het rijksdeel, werken daarentegen wél door in de opcenten.

Tekstvak 1 – variant 2A: opcentenpercentage of provinciaal kilometertarief?

De huidige provinciale opcenten zijn een percentage dat geheven wordt over de tarieven van de motorrijtuigenbelasting van 1 april 1995. Hierdoor wordt voorkomen dat aanpassingen aan het tarief van het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting, direct gevolgen heeft voor de hoogte van de provinciale opcenten.

Indien de opcenten kilometerafhankelijk worden gemaakt, kan ervoor worden gekozen om deze systematiek ook aan te passen (zoals in de technische vormgeving hierboven beschreven). Hieronder zijn de twee opties beschreven. Optie 1 is conform de huidige systematiek en optie 2 met alleen een provinciaal kilometertarief (zonder opcentenpercentage). Beide opties zijn hieronder uitgeschreven voor variant 2A (provincies stellen zelf eigen tarief vast). Onder variant 2B geldt 1 tarief voor alle provincies gezamenlijk en is optie 1 niet mogelijk.

Optie 1 – huidige systematiek met opcentenpercentage

Er komt één nieuw vlak basiskilometertarief van X cent per kilometer. De hoogte van het basiskilometertarief wordt vastgesteld op basis van de hoogte die voor alle provincies gezamenlijk nodig is om de opcenten in 2030 budgetneutraal kilometerafhankelijk te maken (zie ook eerste berekening tarifiering). Door het behoud van een apart basistarief wordt voorkomen dat een wijziging van het rijkskilometertarief direct gevolgen heeft voor de opbrengst van de opcenten. Tegelijkertijd behouden provincies via de opcenten de mogelijkheid om hun eigen tarief vast te stellen. Het huidige opcentenpercentage per provincie blijft bestaan. Het provinciale kilometertarief (opcenten) is: basiskilometertarief * opcentenpercentage van specifieke provincie

Optie 2 – provinciaal kilometertarief

De basistabel met tarieven en de tabel met de opcentenpercentages vervallen en worden vervangen door een maximaal provinciaal kilometertarief (bijvoorbeeld 2,5 cent), dat jaarlijks wordt geïndexeerd.

Dit tarief geldt als bovengrens; provincies kunnen er ook voor kiezen om een lager tarief te heffen. Bij differentiatie van het provinciaal kilometertarief naar vaste voertuigenmerken (zoals gewicht) kan bovendien de vrijheid worden geboden om de mate van tariefdifferentiatie te bepalen. In optie 1 (werken met de huidige opcentenpercentages) ligt die verhouding namelijk vast, omdat de opcenten een vast percentage van de basistarieven zijn.

Tekstvak 1 - Opcentenpercentage of provinciaal kilometertarief? (vervolg)

Door een apart maximaal provinciaal kilometertarief te introduceren wordt de systematiek van de opcenten eenvoudiger, terwijl tegelijkertijd behouden blijft dat provincies zelf een eigen tarief kunnen vaststellen binnen een bandbreedte (in dit geval: tot de bovengrens van het provinciale kilometertarief). Een wijziging van het rijkskilotertarief heeft geen gevolgen voor de opbrengst van de opcenten.

De bovengrens van het provinciaal kilometertarief wordt bij invoering als volgt berekend (zie ook eerste berekening tarifiering):

- Stap 1: De hoogte van het provinciaal kilometertarief die voor alle provincies gezamenlijk nodig is om de opcenten in 2030 budgetneutraal kilometerafhankelijk te maken (zie ook eerste berekening tarifiering).
- Stap 2: het budgetneutrale provinciaal tarief onder stap 1, geldt voor het huidige gemiddelde opcentenpercentage. Provincies mogen echter een hoger opcentenpercentage heffen (maximaal 118,4%). De bovengrens van het provinciaal kilometertarief wordt berekend door het budgetneutrale provinciale kilometertarief onder stap 1 te corrigeren voor het verschil tussen het huidige gemiddelde opcentenpercentage en het maximale opcentenpercentage.

Uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst

De kilometerafhankelijke opcenten met een apart kilometertarief per provincie (zoals beschreven onder variant 2A) lijken op dit moment uitvoerbaar voor de Belastingdienst onder de voorwaarden dat 1) voor de heffing en inning geheel wordt aangesloten op de systematiek die wordt uitgewerkt voor het rijksdeel van betalen naar gebruik en 2) voor de vaststelling van het opcententarieff de woonplaats of plaats van vestiging van de houder van een motorrijtuig bij *aanvang van het tijdvak* leidend blijft. Indien aan deze twee voorwaarden niet wordt voldaan, dan is de maatregel niet uitvoerbaar voor de Belastingdienst, omdat het leidt tot een te sterke complexiteitstoename.

Indien de geregistreerde plaats gedurende een tijdvak zou wijzigen in een andere provincie, dan moet de verhuisdatum uit de basisregistratie personen (brp) worden gehaald en moet worden vastgesteld hoeveel kilometers tot deze verhuisdatum zijn gereden. Op basis hiervan moet vervolgens een afrekening worden gemaakt voor de "oude" provincie en moet voor de "nieuwe" provincie een nieuw voorschot bedrag worden vastgesteld. Deze tussentijdse wisselingen maakt de uitvoering van de opcenten complex voor de Belastingdienst, terwijl de overgang van het rijksdeel van de huidige motorrijtuigenbelasting naar Betalen naar gebruik al een complexiteitstoename voor de Belastingdienst betekent.

Belangrijk aandachtspunt is dat - ook wanneer wettelijk wordt vastgelegd dat de geregistreerde plaats bij aanvang van het tijdvak leidend is en dus complexiteit rondom verhuizingen wordt voorkomen - extra capaciteit nodig is voor een toename aan beroep/bezwaarprocedures en klantcontact.

De meest eenvoudige variant voor de Belastingdienst is wanneer er slechts sprake is van 1 provinciaal kilometertarief (voor alle provincies gelijk, zoals beschreven onder variant 2B). In dat geval hoeft de Belastingdienst namelijk in het toekennen van het juiste tarief geen rekening te houden met het woonadres van de belastingplichtige. Hierdoor hoeft de Belastingdienst te rekenen met minder tarieven en wordt de complexiteit rondom tussentijdse wijzigingen van de geregistreerde plaats voorkomen.

NB 1. De huidige opbrengst van de opcenten voor de verschillende provincies is jaarlijks redelijk constant en goed voorspelbaar volgens de huidige rekenregels. Indien de opcenten kilometerafhankelijk worden gemaakt, dan zal zeker in het eerste jaar lastig te voorspellen zijn wat de daadwerkelijke opbrengst per provincie zal zijn.

NB 2. Definitief uitsluitsel over de uitvoerbaarheid voor de Belastingdienst, volgt na een Uitvoeringstoets.

Indicatie provinciaal kilometertarief en effect op opbrengst provincies

Uitgangspunt: budgetneutrale invoering

Uitgangspunt voor de berekening is dat invoering van de kilometerafhankelijke opcenten budgetneutraal plaatsvindt. Voor de opcenten betekent dit dat in 2030 (beoogd invoeringsjaar) dezelfde opbrengst met de kilometerafhankelijke opcenten wordt opgehaald als met de opcenten volgens de huidige systematiek (op basis van gewicht). Om de budgettaire opbrengst in het basispad voor 2030 te berekenen worden de opcententarieven van 2022 gebruikt, maar worden wel de wagenparkontwikkelingen tot en met 2030 meegenomen. Daarnaast geldt vanaf 2026 geen korting in de motorrijtuigenbelasting meer voor EV's, dus dat betekent dat in 2030 ook elektrische auto's de volledige opcenten betalen. Door het vervallen van de EV-vrijstelling en ontwikkelingen in het wagenpark zal de opbrengst van de opcenten met gelijkblijvende opcententarieven in 2030 naar verwachting wat hoger uitvallen dan de huidige 1,7 miljard euro in 2022.

Rekenresultaten

In het basispad is de budgettaire opbrengst van de huidige opcenten (2022-tarieven) in 2030 2190 miljoen Euro (in prijzen 2021). Deze budgettaire opbrengst is berekend op basis van de ontwikkelingen in het wagenpark tot 2030 en de hoogte van de opcententarieven in 2022.

Om bij een omzetting naar een provinciaal kilometertarief voor alle provincies gezamenlijk budgetneutraal uit te komen, is in 2030 een kilometertarief van gemiddeld 1,90 cent per kilometer nodig. Dit zou het provinciale kilometertarief worden in variant 2B (bij budgetneutrale invoering). Bij dit kilometertarief zullen sommige provincies een hogere opbrengst krijgen en sommige provincies juist een lagere opbrengst. De budgettaire opbrengst van Flevoland stijgt bijvoorbeeld met 29%, terwijl de budgettaire opbrengst van Drenthe juist met 17% daalt. Het verschil in opbrengsten heeft twee redenen. Ten eerste is het gebaseerd op een gemiddeld kilometertarief van 1,90 cent, terwijl in werkelijkheid de provincies momenteel allemaal een eigen opcententarief hebben. Ten tweede vindt er een verschuiving in de grondslag plaats. Met name in provincies met relatief veel leasemaatschappijen neemt de grondslag toe, omdat het jaarkilometrage van leaseauto's fors hoger ligt dan gemiddeld. De opbrengst van Flevoland neemt bijvoorbeeld sterk toe doordat het opcententarief nu lager is dan gemiddeld (en in de berekening is gerekend met een gemiddeld tarief van 1,90 cent) en doordat de grondslag toeneemt door het groot aantal leasebedrijven.

Tot slot is berekend welk provinciaal kilometertarief nodig is om per provincie budgetneutraal uit te komen. Dit laat zien wat de budgetneutrale kilometertarieven onder variant 2A zouden worden. Drenthe heeft in dat geval het hoogste provinciaal kilometertarief (2,30 cent) en Flevoland heeft het laagste provinciaal kilometertarief (1,47 cent). Momenteel (2022) heeft Drenthe overigens ook een van de hoogste opcententarieven (92%).

Een samenvatting van de rekenresultaten is weergegeven in tabel 2. Een uitgebreidere toelichting en rekenresultaten is beschreven in het onderzoeksrapport van Muconsult et al.

Tabel 2: rekenresultaten Onderzoek "Varianten voor tariefstructuur Betalen naar Gebruik"

Provincie	Inkomsten uit opcenten (in mln.)		Opbrengstenverschil t.o.v. basispad	Budgetneutraal provinciaal kilometertarief
	Basispad	Vlak provinciaal kilometertarief (1,90 cent)		
Groningen	80	70	-12%	2,17 ct./km
Friesland	90	80	-12%	2,15 ct./km
Drenthe	70	60	-17%	2,30 ct./km
Overijssel	140	130	-3%	1,95 ct./km
Flevoland	120	160	29%	1,47 ct./km
Gelderland	280	240	-13%	2,18 ct./km
Utrecht	180	220	18%	1,61 ct./km
Noord-Holland	260	330	25%	1,52 ct./km

Zuid-Holland	440	400	-10%	2,12 ct./km
Zeeland	50	50	-5%	2,00 ct./km
Noord-Brabant	350	350	-1%	1,92 ct./km
Limburg	130	120	-9%	2,08 ct./km
TOTAAL	2.190	2.190	-12%	
Gemiddeld provinciaal kilometertarief		1,90 ct./km		1,90 ct./km

Relatie met het provinciefonds

In het provinciefonds wordt rekening gehouden met verschillen in inkomstencapaciteit door op het totaal van de uitgavenclusters per provincie een bedrag in te houden dat het product is van de hoofdsom per provincie en een uniform rekestarief voor de opcenten (65,9). Daarmee worden verschillen in inkomstencapaciteit verevend conform de uitgangspunten van de Financiële-verhoudingswet. De feitelijke inkomsten uit opcenten worden per provincie bepaald door de omvang van de hoofdsom en het feitelijke tarief van de opcenten zoals dat door de provincie wordt bepaald.

Alles wat provincies dus *meer* heffen dan het rekestarief van 65,90, mogen zij zelf houden. De rest wordt verevend. (Als provincies een lager tarief hanteren, moeten zij dit met andere inkomsten bekostigen.)

Rekenvoorbeeld:

- De provincie Groningen verwacht in 2022 € 62,7 mln. aan opcenten te halen met een tarief van 94,5 opcenten. De verwachte opbrengst per opcent is € 663.492,06 (62.700.000/94,5)
- Deze € 663.492,06 wordt vermenigvuldigd met het negatieve rekestarief: - 65,90, wat uitkomt op -€ 43.724.127. Dit bedrag wordt in mindering gebracht op de uitkering van het PF voor de provincie Groningen.

Voor 2022 resulteert dit in het volgende overzicht:

Tabel 3: Overzicht inkomsten opcenten en verevening via Provinciefonds

Begroting 2022	Inkomsten opcenten	Verevend via Provinciefonds	Eigen middelen
Groningen	59,6	42,6	17,0
Friesland	71,1	53,8	17,3
Drenthe	59,6	42,8	16,8
Overijssel	112,3	94,7	17,6
Flevoland	59,1	46,1	13,0
Gelderland	226,2	168,1	58,1
Utrecht	133,4	117,7	15,7
Noord-Holland	218,1	216	2,1
Zuid-Holland	340,6	253,5	87,1
Zeeland	45,6	33,8	11,8
Noord-Brabant	267,4	226,9	40,5
Limburg	109,4	92,8	16,6

Verevening in het systeem van Betalen naar gebruik zou kunnen gebeuren door bijvoorbeeld het kilometertarief van € 1,90 te hanteren als vereveningstarief.

Aanpassing vereveningssystematiek Provinciefonds voor aandeel leasemaatschappijen

Zoals hierboven beschreven wordt onder de kilometerafhankelijke opcenten de locatie van de leasemaatschappijen nog belangrijker voor de opbrengst van de opcenten per provincie. Het jaarkilometrage ligt van leaseauto's namelijk fors hoger dan het gemiddelde, waardoor de opbrengstcapaciteit hoger is. Provincies waarin veel leasemaatschappijen zijn gevestigd kunnen daardoor een lager opcententarief rekenen. Hierdoor neemt het verschil in lastendruk tussen de verschillende provincies toe.

Om dit nadelige effect te ondervangen kan worden overwogen om de vereveningssystematiek in het Provinciefonds aan te passen, waarbij de opbrengsten van de MRB-opcenten op 'voertuigen op naam van een leasemaatschappij helemaal verevend worden in het Provinciefonds. Dit betekent dat alle belastingcapaciteit die provincies hebben door het hebben van 'voertuigen op naam van een leasemaatschappij in hun provincie, in mindering wordt gebracht op de uitkering die zij krijgen op het Provinciefonds:

- De volledige verevening van opcenten mrb op leaseauto's kan het makkelijkst mogelijk gemaakt worden door de maatstaf "opcenten mrb" te splitsen in "opcenten mrb" en "opcenten mrb op voertuigen op naam van een leasemaatschappij".
- De verevening van de gewone "opcenten mrb" wordt berekend zoals eerder beschreven, alleen wordt de prognose van de opbrengst alleen gebaseerd op de verwachte opcenten mrb op voertuigen *niet* op naam van een leasemaatschappij.
- De verevening van de opcenten op leaseauto's wordt gebaseerd op de prognose van de op te halen opcenten mrb op voertuigen op naam van een leasemaatschappij. 100% verevening vindt plaats door eenvoudigweg de volledige voorspelde opbrengst van de opcenten op leaseauto's in mindering te brengen op de uitkering uit het Provinciefonds.

Rekenvoorbeeld: (ervan uitgaande dat 44% van de op te halen opcenten in de provincie Flevoland geheven wordt op voertuigen op naam van een leasemaatschappij):

- De prognose van de opbrengst opcenten mrb 2022 voor Flevoland is € 56,6 mln.²
- Ervan uitgaande dat 44%³ van deze opcenten is geheven op voertuigen op naam van een leasemaatschappij: de provincie Flevoland heft € 24,9 mln. opcenten op voertuigen op naam van een leasemaatschappij, en € 31,7 mln. op overige voertuigen.
- De € 24,9 mln. geheven op voertuigen op naam van een leasemaatschappij wordt geheel verevend met de bijdrage uit het Provinciefonds aan Flevoland.
- De verevening van de "gewone" opcenten MRB wordt zoals gewoonlijk berekend:
 - De provincie Flevoland verwacht in 2022 € 31,7 mln. aan opcenten op 'voertuigen die niet op naam van een leasemaatschappij staan te halen met een tarief van 82,2 opcenten. De verwachte opbrengst per opcent is €385.596,11 (31.696.000/82,2)
 - Deze € 385.596,11 wordt maal het negatieve rekestarief gedaan: - € 65,90, wat uitkomt op -€ 25.410.783
- Totale verevening: - € 50,3 mln. ⁴

² Septembercirculaire Provinciefonds 2022.

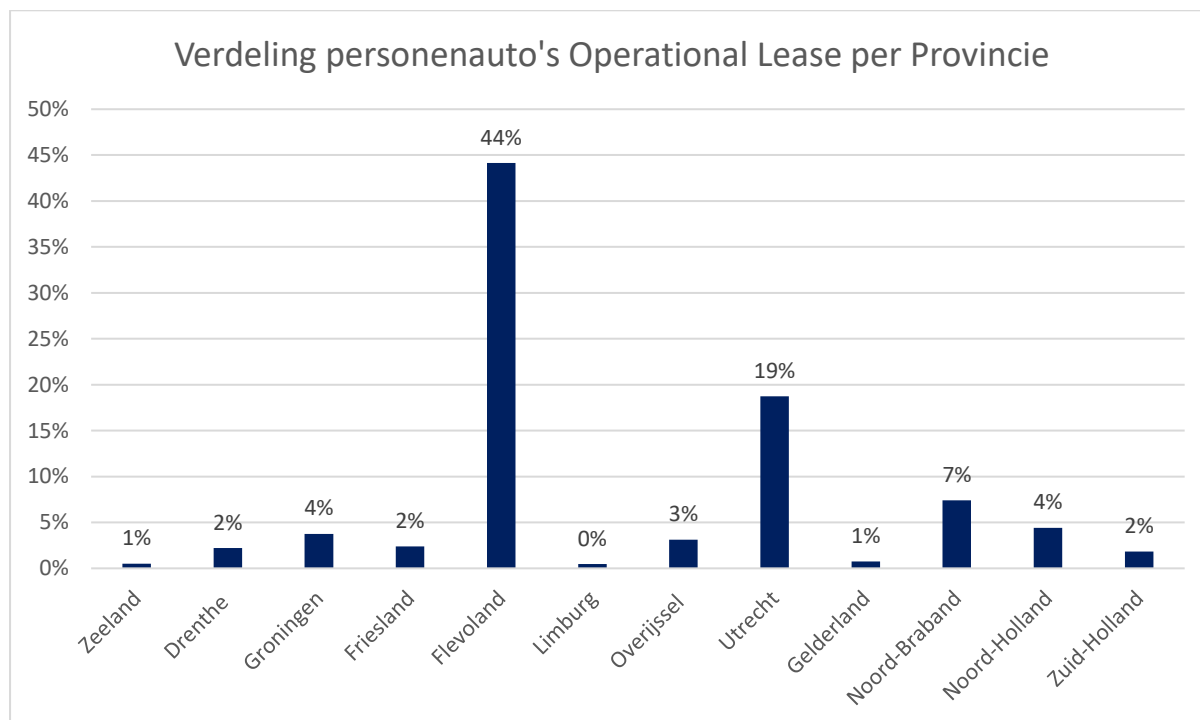
³ 44% van de voertuigen in Flevoland is *operational lease*, zie hieronder.

⁴ Hierin is nog niet meegenomen dat de hogere verevening (nl. 100% voor een deel van de opcenten MRB i.p.v. een lager percentage) ook een hogere uitkeringsfactor van het Provinciefonds tot gevolg heeft. Dat er meer verevend wordt, zou er zonder hogere uitkeringsfactor toe leiden dat het totaalbedrag dat de provincies gezamenlijk uit het Provinciefonds ontvangen omlaag zou gaan. Dat is natuurlijk niet de bedoeling, dus zal de uitkeringsfactor moeten stijgen, zodat alle provincies gezamenlijk nog even veel geld krijgen als ze hadden gekregen onder het huidige model.

Om een specifieke verevening via het Provinciefonds op basis van de opbrengsten uit alleen de opcenten geheven 'op voertuigen op naam van een leasemaatschappij per provincie mogelijk te maken, is het van belang dat er onderscheid gemaakt kan worden tussen de opcenten die op leasevoertuigen worden geheven die wel en die niet op naam van een leasemaatschappij staan. Op dit moment maakt de Belastingdienst geen onderscheid tussen opcenten geheven op voertuigen op naam van een leasemaatschappij en de overige opcenten. Nader onderzoek moet uitwijzen of een dergelijk onderscheid mogelijk is.

Bij het ontbreken van zo'n onderscheid kan desondanks een schatting gemaakt worden van het aandeel opcenten geheven op voertuigen op naam van leasemaatschappijen, op basis van het aandeel belaste voertuigen op naam van een leasemaatschappij per provincie, en eventueel het jaarkilometrage van leasevoertuigen in vergelijking met niet-leasevoertuigen.⁵ De RDW beschikt over leaseaantallen per provincie in het kentekenregister en de RTL.⁶ De categorie operational lease betreft de enige lease- of financieringsconstructie die geregistreerd staat op naam van de leasemaatschappij. Financial en private lease staan geregistreerd op naam van de rijder of werkgever van de rijder en spelen dus geen rol bij de verevening. Het aandeel operational lease⁷ van het totaal aantal personenauto's per provincie kan op basis van deze gegevens gepresenteerd worden., Of de data uit de RTL voldoende robuust is om te fungeren als bronbestand voor de verevening vergt nader onderzoek.

Voor oktober 2022 resulteert dit in het volgende overzicht:



⁸Peiling RTL, RDW oktober 2022, CBS oktober 2022, eigen bewerking

⁵ Cijfers over het verschil in jaarkilometrage tussen leaseauto's en niet-leaseauto's zijn nog niet beschikbaar, maar kunnen eventueel geschat worden op basis van het verschil in jaarkilometrage tussen voertuigen van verschillende leeftijd en de gemiddelde leeftijd van leaseauto's en niet-leaseauto's. Leaseauto's lijken op basis van zo'n schatting gemiddeld twee maal zoveel kilometers per jaar te rijden als niet-leaseauto's.

⁶ Registratie Tenaamstelling Lease van het RDW. Zie ook bijlage 4

⁷ Zie bijlage 4

⁸ Uitgangspunten:

- Voor de definitie personenauto zijn de volgende categorieën gebruikt: M1, M1G, M1S, M1SG
- De voertuigen staan op naam van rechtspersoon, waarbij de desbetreffende vestiging ook een actuele bevoegdheid VN (lease) heeft. Of het voertuig op naam staat van een RDW erkend bedrijf, waarbij de desbetreffende vestiging ook een actuele bevoegdheid VN (lease) heeft.

Beleidsmatige voor- en nadelen

Voor- en nadelen van variant 2 (zowel subvariant A als subvariant B):

De kilometerafhankelijke opcenten kennen tot slot ook een aantal generieke voor- en nadelen, die niet verschillen tussen variant 2A en 2B.

- *Voordeel - eenvoud voor de burger:* de kilometerafhankelijke opcenten worden gezamenlijk met het rijkskilometertarief geïnd; in de perceptie van de burger is er 1 integraal kilometertarief dat moet worden betaald. Dit is ook met de huidige motorrijtuigenbelasting het geval en voorkomt dat naast een rijkskilometertarief burgers een aparte aanslag krijgen voor de provinciale opcenten op basis van gewicht.
- *Voordeel - grotere beleidseffecten betalen naar gebruik:* door de provinciale opcenten ook kilometerafhankelijk te maken, nemen de totale beleidseffecten van betalen naar gebruik toe. De CO₂-reductie in 2030 neemt bijvoorbeeld in het geval van een vlak kilometertarief zonder differentiatie naar voertuigkenmerken toe van 1,1 Mton (opcenten niet kilometerafhankelijk, alleen rijksdeel) naar 1,4 Mton (opcenten ook kilometerafhankelijk).
- *Voordeel - geen of beperkte uitvoeringslast voor de provincies:* Doordat provincies ook in dit systeem meeliften op het systeem van het Rijk zullen de kosten van de uitvoering vergelijkenderwijs beperkt zijn voor de provincies.
- *Nadeel - de budgettaire opbrengst is gevoeliger voor beleidswijzigingen van het Rijk:* De huidige grondslag van de motorrijtuigenbelasting (leeggewicht) is relatief inelastisch. Een verhoging of verlaging van het rijksdeel van de motorrijtuigenbelasting heeft maar een beperkt effect op de samenstelling van het wagenpark en de inkomsten voor provincies. Bij de kilometerafhankelijke opcenten wordt het effect van veranderingen in het rijkskilometertarief op de opbrengst van provincies naar verwachting groter. Dit komt doordat het aantal gereden kilometers als belastinggrondslag elastischer is dan het voertuiggewicht (huidige grondslag).

Voor- en nadelen variant 2A versus variant 2B

Het verschil tussen variant 2A en variant 2B is dat in variant 2A provincies de mogelijkheid behouden om een eigen provinciaal kilometertarief vast te stellen, terwijl in variant 2B één provinciaal kilometertarief geldt voor alle provincies gezamenlijk. Hieronder worden de belangrijkste voor- en nadelen beschreven van de mogelijkheid om per provincie een eigen kilometertarief vast te stellen.

- *Voordeel - provincies behouden eigen belastingmiddel, met in variant 2A de mogelijkheid om eigen tarief vast te stellen:* door de opcenten kilometerafhankelijk te maken behouden de provincies een eigen belastingmiddel met in variant 2A de mogelijkheid om een eigen tarief vast te stellen. Onder variant 2B behouden de provincies een eigen inkomstenbron, maar verliezen provincies de autonomie om een eigen tarief vast te stellen. Deze mogelijkheid is bepalend voor veel functies die de opcenten nu voor provincies vervullen en die eigen zijn aan een decentraal belastinggebied: provincies kunnen dan geen eigen afweging meer maken tussen de hoogte van het voorzieningenniveau en de hoogte van het belastingpeil; kunnen niet meer zelfstandig de hoogte van het tarief bepalen om gedrag (m.n. autogebruik) in hun provincie te beïnvloeden; kunnen niet meer de wisselingen in uitkering van het Rijk opvangen met hogere of lagere tarieven; en verliezen een buffer aan ongebruikte belastingcapaciteit voor het opvangen van tegenvallers.⁹
- *Nadeel - de uitvoeringslast is groter wanneer per provincie een eigen kilometertarief kan worden vastgesteld:* Zie ook uitvoerbaarheid Belastingdienst.
- *Nadeel - Verschil in budgettaire opbrengst tussen provincies wordt groter in variant 2A:* De verschuiving van de grondslag van leeggewicht naar jaarkilometrage zorgt voor veranderingen in de opbrengstcapaciteit per provincie. Met name provincies waarin veel leasemaatschappijen zijn gevestigd zullen een stijging van de opbrengstcapaciteit kennen. Dit komt doordat de leaseauto's gemiddeld genomen meer kilometers maken dan een gemiddelde auto. Dit effect zal naar verwachting (deels) worden verevend via het provinciefonds. In variant 2A zal het verschil tussen provincies groter worden, omdat leasemaatschappijen zich waarschijnlijk nog

⁹ Raad voor de financiële verhoudingen (2011) *Verdelen, vertrouwen en verantwoorden: een heroriëntatie op de financiële verhoudingen*. Den Haag: Rfv.

meer zullen vestigen in de provincies met een laag opcententarium. Ook hiervoor kan mogelijk worden gecorrigeerd, via een aanpassing van de vereveningssysteem in het provinciefonds.

- *Nadeel - het verschil in lastendruk tussen provincies wordt groter:* In bijlage 3 is voor een aantal microvoorbeelden berekend wat de verschillen in lastendruk zijn tussen de provincies met het hoogste en laagste tarief. Indien provincies hun eigen kilometertarief mogen blijven vaststellen (variant 2A), dan wordt het verschil in lastendruk tussen de provincies in de microvoorbeelden groter. Voor een representatieve D-segment dieselauto is het verschil bijvoorbeeld voor de huidige opcenten maximaal 110 euro per jaar en dit verschil neemt toe naar circa maximaal 230 euro per jaar. De toename in verschil van lastendruk kent twee oorzaken. Ten eerste neemt het verschil in tarief tussen de laagste en hoogste provincie toe (laag tarief 72% van hoog tarief vs. 64%). Ten tweede is de spreiding in jaarkilometrage groter dan de spreiding in leeggewicht; dit effect speelt met name bij de jaarkilometrages hoger dan gemiddeld.

Scoring op criteria provinciaal belastinggebied

In onderstaande tabel is variant 2 gescoord op de criteria die de provincies hebben gesteld voor het provinciaal belastinggebied. Een uitgebreidere toelichting op de criteria en de scoring van de huidige situatie is te vinden in het rapport over de herziening van het provinciaal belastinggebied. De scoring geldt voor zowel variant 2A als voor variant 2B (met de kanttekening dat in variant 2B de provincies niet meer afzonderlijk hun eigen kilometertarief kunnen vaststellen).

Tabel 4 – Scoring op criteria provinciaal belastinggebied		
Criteria	Huidige situatie (mrb en opcenten op basis van gewicht)¹⁰	Kilometerafhankelijke opcenten
Toekomstbestendigheid	Voldoende - De huidige grondslag betreft het bezit van een auto/motor. Na 2025 vervalt ook de vrijstelling van de elektrische auto waarmee zeker na 2025 van een voldoende robuust belastinggebied sprake is. De grondslag is immers het voertuiggewicht, waardoor het probleem van grondslagerosie niet speelt bij de opcenten.	Voldoende tot goed – de nieuwe grondslag wordt het aantal gereden kilometers, waardoor ook in een wagenpark met alleen elektrische voertuigen een voldoende budgettaire opbrengst wordt gerealiseerd. Daar staat tegenover dat betalen naar gebruik niet alleen een algemeen middel is, maar tevens wordt ingezet kan worden als beleidsinstrument. Dit zorgt voor onzekerheid en het is nog onduidelijk wat de impact van de beleidsdynamiek kan zijn op middellange termijn. Tot zal in de toekomst mogelijk het mobiliteitsgebruik veranderen met o.a. meer deelgebruik en mogelijke verschuiving naar andere vervoersmiddelen.
Brede grondslag/Redelijke verdeelde belastingdruk	Voldoende - de opcenten worden alleen betaald door bezitters van personenauto's en motoren (er kan worden overwogen om de doelgroep uit te breiden naar bestelauto's). Het aantal belastingbetalers ligt hiermee lager dan het aantal inwoners of huishoudens per provincie.	Voldoende – de kilometerafhankelijke opcenten worden alleen betaald door bezitters van personenauto's (er kan worden overwogen om de doelgroep uit te breiden naar bestelauto's). Daarnaast blijft voor motoren de huidige opcenten gelden. Het aantal belastingbetalers ligt hiermee lager dan het aantal inwoners of huishoudens per provincie.
Opbrengstcapaciteit	Uitstekend	Uitstekend – In 2030 zijn er naar verwachting 9,9 mln. personenauto's, die gezamenlijk 128 miljard kilometer per jaar maken.
Stabiliteit	Voldoende	Matig – De opbrengst zal niet (meer) beïnvloed worden door de veranderende samenstelling van het wagenpark (ingroei EV). Daar

¹⁰ Zie voor een nadere toelichting het rapport "Herziening provinciaal belastinggebied"

		staat tegenover dat zeker in de eerste jaren het lastig vooraf te voorspellen is hoe groot de gedragsreactie precies wordt (en hoe hoog de tarieven dus precies moeten worden om de beoogde budgettaire opbrengst te realiseren). Daarnaast is de opbrengst van de provincies gevoeliger voor wijzigingen van het rijkskilometertarief.
Praktische uitvoerbaarheid	Uitstekend (voor provincies)	Uitstekend (voor provincies) - Doordat provincies ook in dit systeem meeliften op het systeem van het rijk zullen de kosten van de uitvoering vergelijkenderwijs beperkt zijn. De praktische uitvoering is dan vergelijkbaar met de mrb-opcenten
Herkenbaarheid/Begrijpelijkheid	Matig	Voldoende – indien de huidige systematiek wordt gevolgd, dan zullen veel belastingplichtigen zich in beperkte mate realiseren dat een deel van het kilometertarief bestaat uit een provinciaal tarief. Daar staat tegenover dat de huidige opcenten nu veelal ook zichtbaar worden gemaakt op de belasting- en autowebsites. Dat zal ook voor BNG gebeuren. Daarnaast kan worden bekeken of de provinciale opcenten in de vormgeving van de belastingaanslag zichtbaarder kunnen worden gemaakt. Tot slot sluit het redelijk goed aan bij een substantieel deel van het provinciale takenpakket, aangezien het hier gaat om het gebruik van voertuigen (en daarmee van wegen, tunnels en bruggen).
Redelijke verdeling belastingcapaciteit provincies	Goed	Voldoende – Het gemiddeld jaarkilometrage per personenauto is redelijk gelijk tussen de verschillende provincies (zie ook bijlage 1). Uitzondering vormen Flevoland en Utrecht; het gemiddeld jaarkilometrage ligt in deze provincies veel hoger door de aanwezigheid

		van leasemaatschappijen. Door de verschuiving van de grondslag van gewicht naar kilometrage wordt de locatie van leasemaatschappijen nog bepalender. Dit kan mogelijk worden beperkt door een aanpassing van de vereveningssystematiek van het provinciefonds.
Mate van economische verstoring/Gevolgen voor het bedrijfsleven	Goed	Goed – de kilometerafhankelijke opcenten gelden alleen voor personenauto's. Er wordt aangenomen dat economische verstoring voornamelijk optreedt bij een (onevenredige) lastendruk voor het bedrijfsleven.

Bijlage 1: Gerealiseerde budgettaire opbrengst opcenten per provincie

Provincies	2020	2021
Drenthe	59,3	60,6
Flevoland	58,0	56,2
Friesland	70,1	71,9
Gelderland	223,9	233,8
Groningen	58,8	61,3
Limburg	108,8	110,6
Noord-Brabant	266,6	271,0
Noord-Holland	223,6	226,4
Overijssel	113,8	116,1
Utrecht	130,8	133,9
Zeeland	45,3	46,0
Zuid-Holland	343,7	350,7

Bron: provinciale jaarrekeningen 2020-2021

Bijlage 2: Gewicht en jaarkilometrage per provincie en voertuigtype

In opdracht van het Ministerie van Financiën heeft het CBS een aantal maatwerktabellen samengesteld over het jaarkilometrage van personen- en bestelauto's in Nederland en per provincie. De volledige tabellenset is hier te vinden: [Kilometers en aantallen bestel- en personenauto's 2019 \(cbs.nl\)](#).

In onderstaande tabellen is per provincie het aantal personen- en bestelauto's, het totaal aantal voertuigkilometers en het gemiddeld jaarkilometrage weergegeven. De cijfers gaan over het jaar 2019. Voor dit jaar is gekozen, omdat de data van 2020 en 2021 mogelijk een vertekend beeld geven vanwege de Coronacrisis. In deze tabellen is uitgegaan van de gegevens die horen bij het wagenpark in gebruik. Dit betekent dat o.a. ook inactieve bedrijfsvoorraadauto's en in- en uitstroom gedurende een jaar is meegenomen. In het onderzoeksrapport van Muconsult et al. naar de beleidseffecten van verschillende tariefvarianten van Betalen naar gebruik is uitgegaan van het actieve wagenpark. De cijfers over het jaarkilometrage en het aantal voertuigen in het wagenpark zijn in dat rapport daarom iets anders dan in onderstaande CBS-tabellen wordt getoond.

Het gemiddeld jaarkilometrage van een Nederlandse personenauto is 12.850 kilometer per jaar. Binnen de groep personenauto's is de spreiding groot. Zo rijdt ongeveer de helft van het aantal personenauto's maximaal 10.000 kilometer per jaar en 80% maximaal 20.000 kilometer per jaar. Slechts 3% van alle Nederlandse personenauto's rijdt meer dan 40.000 kilometer per jaar. De verschillen tussen de provincies zijn relatief klein: in vrijwel alle provincies schommelt het gemiddeld jaarkilometrage rond het landelijk gemiddelde. Uitzonderingen vormen Flevoland en Utrecht. Met name in Flevoland ligt het gemiddeld jaarkilometrage fors hoger. Dit komt doordat in deze provincies veel leasemaatschappijen zijn gevestigd en leaseauto's gemiddeld meer kilometers maken.

Tabel B2.1: Totaal aantal kilometers personenauto's en bestelauto's naar provincie en totaal (in mln. kilometers, 2019)

	Personenauto	Bestelauto
Totaal	122.505,5	18.683,4
Groningen	4.200,6	625,9
Fryslân	4.921,3	905,6
Drenthe	3.881,5	605,4
Overijssel	7.932,5	1.330,5
Flevoland	8.210,0	1.116,8
Gelderland	14.145,0	2.275,3
Utrecht	11.816,6	1.892,9
Noord-Holland	17.042,9	2.489,2
Zuid-Holland	20.754,5	3.052,9
Zeeland	2.716,9	419,2
Noord-Brabant	19.584,5	3.062,3
Limburg	7.299,3	907,3

Bron: CBS

Tabel B2.2: Totaal aantal personenauto's en bestelauto's naar provincie en totaal (2019)

	Personenauto	Bestelauto
Totaal	9.532.991	1.051.255,0
Groningen	318.802	37.126
Fryslân	376.463	52.892
Drenthe	301.442	35.422
Overijssel	642.175	75.108
Flevoland	420.760	51.764
Gelderland	1.158.924	129.145
Utrecht	804.513	93.127

Noord-Holland	1.346.416	141.686
Zuid-Holland	1.751.194	176.047
Zeeland	226.274	27.034
Noord-Brabant	1.542.096	173.733
Limburg	643.933	58.169
Bron: CBS		

Tabel B2.3: Gemiddeld jaarkilometrage personenauto's en bestelauto's naar provincie en totaal (2019)

	Personenauto	Bestelauto
Totaal	12.851	17.772
Groningen	13.176	16.859
Fryslân	13.072	17.122
Drenthe	12.876	17.091
Overijssel	12.353	17.714
Flevoland	19.512	21.575
Gelderland	12.205	17.618
Utrecht	14.688	20.326
Noord-Holland	12.658	17.568
Zuid-Holland	11.852	17.341
Zeeland	12.007	15.506
Noord-Brabant	12.700	17.626
Limburg	11.335	15.598
Bron: CBS		

Bijlage 3: Rekenvoorbeelden opcenten

In onderstaande tabel is voor een aantal microvoorbeelden berekend wat in de huidige situatie en met de kilometerafhankelijke opcenten het verschil in opcenten per jaar is tussen de provincie met het laagste opcententarief en de provincie met het hoogste opcententarief. Voor de opcenten wordt gerekend met de opcententarieven van 2022 in de situatie van 2030. Dit betekent dat ook emissievrije personenauto's opcenten betalen. Voor de kilometerafhankelijke opcenten wordt gerekend met het provinciale kilometertarief dat per provincie nodig is om de opcenten budgetneutraal kilometerafhankelijk te maken in 2030.

In 2022 heeft de provincie Noord-Holland het laagste opcententarief (67,9%) en de provincie Groningen het hoogste opcententarief (94,5%). De grondslag is gewicht, dus het verschil is met name merkbaar bij de voertuigen met een hoger gewicht. Zo is het verschil op jaarbasis voor een Kia Picanto (A-segment) 28,71 euro, terwijl het verschil voor een Volkswagen Passat per jaar 110,88 euro bedraagt.

Wanneer de opcenten in 2030 per provincie budgetneutraal worden omgezet in een provinciaal kilometertarief, dan heeft Flevoland het laagste kilometertarief (1,47 cent per kilometer) en Drenthe het hoogste kilometertarief (2,30 cent per kilometer). Dit zijn andere provincies dan met de huidige opcenten, omdat ook de grondslag verandert. De provincie Flevoland heeft bijvoorbeeld op dit moment al een van de laagste opcententarieven en krijgt daarnaast een extra opbrengst uit de kilometerafhankelijke opcenten, omdat het gemiddeld jaarkilometrage erg hoog ligt (door de aanwezigheid van leasemaatschappijen). De provincie Flevoland kan daardoor het tarief nog wat verlagen om budgetneutraal uit te komen. In het geval van kilometerafhankelijke opcenten neemt het verschil tussen provincies toe, omdat de spreiding in jaarkilometrage groter is. Waar het maximale verschil voor een Volkswagen Passat in de huidige situatie 110,88 euro per jaar bedraagt, neemt dit toe naar 229,98 euro met de kilometerafhankelijke opcenten.

NB. In de rekenvoorbeelden is de overstap naar kilometerafhankelijke opcenten voor een gemiddelde A-segment personenauto financieel niet voordeel: zowel in de goedkoopste als duurste provincie neemt het bedrag aan provinciale opcenten toe. Dit komt doordat de opcenten in de huidige situatie relatief laag zijn, door de hoogte is gebaseerd op het voertuiggewicht. Het voertuiggewicht van een A-segment auto is relatief laag en dit voordeel vervalt in dit rekenvoorbeeld bij de overstap naar een provinciaal kilometertarief. Belangrijke kanttekening is dat in het voorbeeld is gerekend met een volledig vlak kilometertarief zonder differentiatie naar voertuiggewicht. Wanneer het kilometertarief wel wordt gedifferentieerd naar gewicht, dan zal dit nadelige effect voor A-segment auto's naar verwachting niet voor doen.

Tabel B3.1 – Microvoorbeelden opcenten

	Voorbeeld 1 <i>A-segment - benzine</i> (Kia Picanto)	Voorbeeld 2 <i>C-segment - Benzine</i> (Ford Focus)	Voorbeeld 3 <i>D-segment - diesel</i> (VW Passat)	Voorbeeld 4 <i>B-segment - BEV</i> (Peugeot e-208)
Leeggewicht (kg)	840	1278	1549	1485
Jaarkilometrage	8224	11619	27708	12329
Huidige opcenten per jaar - 2022 tarieven (situatie 2030)				
Laag (67,9%, NH)	€ 73,28	€ 219,59	€ 283,03	€ 283,03
Hoog (94,5%, GR)	€ 101,98	€ 305,61	€ 393,91	€ 393,91
Vershil	€ 28,71	€ 86,02	€ 110,88	€ 110,88
Kilometerafhankelijke opcenten per jaar – variant 2A (situatie 2030)				
Laag (1,47 ct. - FL)	€ 120,89	€ 170,80	€ 407,31	€ 181,24
Hoog (2,30 ct. - DR)	€ 189,15	€ 267,24	€ 637,28	€ 283,57
Vershil	€ 68,26	€ 96,44	€ 229,98	€ 102,33

Bijlage 4: Lease- en financieringsconstructies

In Nederland kennen we veel verschillende vormen van lease en financiering. Financial lease is één meest gangbare leasevormen. Hierbij wordt een voertuig gekocht met behulp van een gehele of gedeeltelijke financiering. Het voertuig staat op naam van de berijder waarbij doorgaans een verstrekkingsoverbehoud is opgevoerd. Er is sprake van economische eigendom, de berijder beschikt immers over het voertuig. Het juridische eigendom (en het recht om het voertuig te verkopen) wordt verkregen direct na het verstrijken van de looptijd van het leasecontract.

Een andere gangbare leasevorm is operational lease. Operational lease kun je zien als een soort verhuur. Het voertuig staat op naam van de leasemaatschappij en wordt voor een bepaalde looptijd 'verhuurd'. De leasemaatschappij behoudt het eigendom en neemt alle verplichtingen op zich. Na het verstrijken van de looptijd van het leasecontract wordt het voertuig weer ingeleverd bij de leasemaatschappij. De berijder heeft na het verstrijken van de looptijd van het leasecontract geen bezit of eigendom verworven.

Een opkomende vorm van lease is private lease. Deze vorm van leasen wordt veelal door particulieren gebruikt. Het geeft de mogelijkheid om voor een bepaalde periode tegen een vast maandbedrag een nieuw voertuig te rijden. Het voertuig staat op naam van de berijder. De berijder is zelf verantwoordelijk voor de voertuigverplichtingen maar kan het voertuig niet overschrijven. Er is namelijk een verstrekkingsoverbehoud opgevoerd. Na het verstrijken van de looptijd wordt het voertuig weer ingeleverd en is geen bezit of eigendom verworven.

Uit de bovenstaande beschrijvingen van lease en financieringsconstructies blijkt dat enkel bij Operational Lease sprake is van een registratie van het voertuig op naam (en adres) van de leasemaatschappij. De verwachting is dat de onevenredige verdeling van leasevoertuigen en de daar uit voortvloeiende verschillende lastendruk voor provincies terug te voeren is op dit segment binnen het leaseautopark. Inzicht in de aantallen Operational Lease voor personenauto's per provincie kunnen inzichtelijk gemaakt worden o.b.v. data uit het kentekenregister i.c.m. de RTL.

Huidige RTL overeenkomst

Rechtspersonen, die met de bedrijfsomschrijving lease- of financieringsmaatschappij zijn ingeschreven in het Handelsregister, kunnen een RTL-overeenkomst met de RDW tekenen. Door het ondertekenen van deze overeenkomst kunnen lease- en financieringsmaatschappijen gebruik maken van door de RDW geboden administratieve faciliteiten ten aanzien van leasevoorzieningen. Voertuigen waarvan de lease- of financieringsmaatschappij het eigendom heeft, kunnen hiermee onder de RTL-overeenkomst worden gebracht. Door het plaatsen van een RTL indicatie wordt een voertuig in het kentekenregister van de RDW geregistreerd op naam van de lessee (berijder), zonder dat de lease- of financieringsmaatschappij het eigendom over dit voertuig verliest. De RTL-hulpregistratie is bedoeld voor lease- en financieringsmaatschappijen die bij de RDW erkend zijn als 'verplichtingennemer'. Een verplichtingennemer mag voertuigen in het RTL-register plaatsen. In het RTL-register geeft de leasemaatschappij aan of en welke voertuigverplichtingen er zijn. De voertuigverplichtingen zijn: Algemene Periodieke Keuring (APK), Wettelijke Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (WAM) en Motorrijtuigenbelasting (MRB). Ook kan worden aangegeven of de leasemaatschappij de bekeuringen van de berijder met betrekking tot Wet Mulder (verkeersovertredingen) wil ontvangen. Ook kan worden vastgelegd of het overschrijvingsbewijs bij de leasemaatschappij of bij de 'houder' (lees: berijder) van het voertuig is. Als het overschrijvingsbewijs bij de leasemaatschappij is, is overschrijving van het voertuig door de berijder niet mogelijk.

Erkenning Voorbehoud en verplichtingverwijzing

De huidige RTL-overeenkomst wordt omgezet in de erkenningsregeling 'Voorbehoud en verplichtingen'. Deze erkenningsregeling omvat dezelfde faciliteiten als de huidige overeenkomst. De erkenninghouder kan verplichtingverwijzingen en verstrekkingsoverbehouden plaatsen door middel van onder andere een Opdracht tot Tenaamstellen zonder dat de klant expliciet hier bij de RDW toestemming voor geeft. Het eigendoms criterium vervalt, de lease- en financieringsmaatschappij moeten kunnen aantonen van de kentekenhouder akkoord is met de registratie in RTL. Doordat er voldoende wettelijke basis is, kan het BSN ook weer worden opgegeven in de Opdracht tot Tenaamstellen.

Bijlage 5: Wetsartikelen provinciewet

Artikel 222

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 december 2011 aanvangen ten hoogste 118,40.

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, eerste lid, onderdeel a, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, nihil bedraagt;

da. dit tarief voor motorrijtuigen, bedoeld in artikel 23b, eerste lid, onderdeel b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, wordt gedeeld door twee;

e. buiten beschouwing blijft de verhoging van de belasting, bedoeld in artikel 23, tweede lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994;

f. indien de hoofdsom en de provinciale opcenten zonder toepassing van artikel 84a, tweede lid, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994, samen meer bedragen dan het maximum, bedoeld in dat artikel, wordt voor de berekening van de provinciale opcenten, het maximum verminderd met de hoofdsom, waarbij het aandeel van de hoofdsom ten hoogste het genoemde maximum kan bedragen.

4 Vanaf 1 januari 2013 wordt bij het begin van het kalenderjaar het aantal opcenten, genoemd in het tweede lid, bij ministeriële regeling van Onze Minister van Financiën vervangen door een ander aantal. Dit aantal wordt berekend door het te vervangen aantal te vermenigvuldigen met de tabelcorrectiefactor, bedoeld in [artikel 10.2 van de Wet op de inkomstenbelasting 2001](#), en de uitkomst, indien deze twee of meer decimalen telt, af te ronden op één decimaal. Indien het aantal opcenten in het voorafgaande jaar is afgerond, wordt de tabelcorrectiefactor toegepast op het niet afgeronde bedrag van het voorgaande jaar.

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 222a

1 Besluiten tot het invoeren, wijzigen of afschaffen van provinciale opcenten op de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting treden in werking met ingang van 1 januari van enig jaar. Een desbetreffend besluit wordt vóór 1 december van het voorafgaande jaar in afschrift ter kennis gebracht van Onze Minister van Financiën.

2 Een in het eerste lid bedoeld besluit heeft geen gevolgen voor de opcenten die verschuldigd zijn over een tijdvak dat vóór de datum van inwerkingtreding van dat besluit is aangevangen.

3 Bij naheffing van belasting worden opcenten berekend volgens het hoogste aantal dat in enige provincie van toepassing was op de dag waarop de in de [artikelen 33, 34, 35, 36, 69 en 76 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994](#) bedoelde feiten zijn geconstateerd.

4 De houders van motorrijtuigen die niet hier te lande wonen of gevestigd zijn, maar die wel aan de heffing van motorrijtuigenbelasting zijn onderworpen, worden voor de heffing van opcenten geacht te wonen of te zijn gevestigd in een provincie die het laagste aantal opcenten heft. In bijzondere gevallen kan Onze Minister van Financiën in overeenstemming met Onze Minister ook

voor andere houders van motorrijtuigen een provincie aanwijzen waar deze houders worden geacht te wonen of te zijn gevestigd.

5 De opbrengsten van de opcenten die worden geheven volgens het derde en vierde lid, worden naar evenredigheid van het aandeel van een provincie in de totale opbrengst van de ten behoeve van de provincies geheven opcenten over alle provincies verdeeld.

6 Verandering van woonplaats of van plaats van vestiging van de houder van een motorrijtuig in de loop van het tijdvak waarover de motorrijtuigenbelasting verschuldigd is, vormt geen aanleiding tot het heffen van opcenten over het nog niet verstreken gedeelte van het tijdvak door een andere provincie of tot het verlenen van teruggaaf van geheven opcenten.

Artikel 232g

1 Met betrekking tot de in artikel 222 bedoelde opcenten is de rijksbelastingdienst belast met de heffing en invordering.

2 De opcenten worden als motorrijtuigenbelasting geheven en ingevorderd.

3 De opbrengst wordt aan de provincies uitgekeerd volgens door Onze Minister van Financiën te stellen regels.

4 De aan de heffing en de invordering verbonden kosten komen ten laste van de provincies. Deze kosten worden berekend volgens door Onze Minister van Financiën te stellen regels.

Bijlage 6: Bijzondere regelingen mrb

Artikel 22, tweede lid

Voor een personenauto of een bestelauto die is voorzien van een installatie voor het verplaatsen of vastzetten van een rolstoel, wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, op verzoek het gewicht van die installatie niet meegerekend bij het vaststellen van de eigen massa van het motorrijtuig. De inspecteur beslist op het verzoek bij voor bezwaar vatbare beschikking.

Artikel 23, derde lid

In afwijking van het tweede lid, onderdeel b, bedraagt de aldaar bedoelde brandstof toeslag: nihil bij een eigen massa van 800 kg of minder en € 15,65 bij een eigen massa van 900 kg of meer, vermeerderd met € 15,65 per 100 kg eigen massa boven 900 kg indien met betrekking tot de personenauto in het kentekenregister de brandstofsoort CNG, LNG of de brandstofsoort LPG met de typeaanduiding af-fabriek-, G3- of R115-installatie is opgenomen.

Artikel 23a, eerste lid

Voor een personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid en die voldoet aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden en beperkingen met betrekking tot uiterlijk en inrichting, bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23 en onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, een kwart van de ingevolge dat artikel verschuldigde belasting.

Artikel 23a, tweede lid

Indien een personenauto als bedoeld in het eerste lid, bedrijfsmatig wordt verhuurd, bedraagt de belasting de helft van de ingevolge artikel 23 verschuldigde belasting.

Artikel 24a, eerste lid

In afwijking van het bij artikel 24, eerste lid, van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 23, eerste tot en met derde lid, bedraagt onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen de belasting voor een bestelauto die is ingericht en wordt gebruikt voor het vervoer van een gehandicapte persoon in de cabine en voor het gelijktijdige vervoer van een niet-opvouwbaar rolstoel ten behoeve van die persoon, op verzoek:
[tarief en overige leden niet vermeld]

Artikel 24b, eerste lid

In afwijking van het bij artikel 24, eerste lid, van overeenkomstige toepassing verklaarde artikel 23, eerste tot en met derde lid, bedraagt de belasting die voor een bestelauto wordt geheven van een ondernemer als bedoeld in artikel 7 van de Wet op de omzetbelasting 1968, niet zijnde een persoon die ingevolge artikel 7, zesde lid, van de Wet op de omzetbelasting 1968 met betrekking tot een bepaalde levering als ondernemer wordt aangemerkt, die de bestelauto meer dan bijkomstig bezigt in het kader van zijn onderneming
[tarief en overige leden niet vermeld]

Artikel 25b

Voor een motorrijtuig dat wordt gebruikt in de uitoefening van de detailhandel en dat is voorzien van een voor het publiek toegankelijke besloten ruimte die blijvend is ingericht als winkel en uitsluitend als zodanig wordt gebruikt, bedraagt de belasting, in afwijking van het in deze afdeling bepaalde en onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden, met overeenkomstige toepassing van artikel 22, over een tijdvak van drie maanden € 61,42, vermeerderd met € 6,15 per 1000 kg toegestane maximum massa boven 11 000 kg.

Artikel 25c, tweede lid

De belasting bedraagt nihil voor een autobus die hoofdzakelijk wordt gebruikt voor het openbaar vervoer, bedoeld in artikel 1, onderdeel h, van de Wet personenvervoer 2000, en die is bestemd om hoofdzakelijk te worden aangedreven door een kracht die wordt ontleend aan vloeibaar gemaakt petroleumgas als bedoeld in artikel 26, zesde lid, van de Wet op de accijns of aan aardgas.

Artikel 30, eerste lid, onderdeel b

Voor een personenauto, een bestelauto of een vrachtauto waarvoor een kenteken is opgegeven dat: wordt gehouden door een kermis- of circusexploitant en wordt gebruikt voor het vervoer van kermis- of circusbenodigdheden.

Artikel 30, eerste lid, onderdeel c

Voor een personenauto, een bestelauto of een vrachtauto waarvoor een kenteken is opgegeven dat is ingericht als werktuig of als werkplaats.

Artikel 30, eerste lid, onderdeel f

Voor een personenauto, een bestelauto of een vrachtauto waarvoor een kenteken is opgegeven dat: is ingericht voor het vervoer van paarden ten behoeve van de paardensport en uitsluitend niet-beroepsmatig wordt gebruikt

Artikel 37a-37f

Artikel 37a: Op verzoek van de houder aan wie de inspecteur een vergunning heeft verleend voor een bedrijfsvoertuigenpark, kan teruggaaf worden verleend van een gedeelte van de belasting die is betaald voor de vrachtauto's die deel uitmaken van het bedrijfsvoertuigenpark.

Artikel 67

Voor een kenteken als bedoeld in artikel 62 bedraagt de belasting over een tijdvak van drie maanden het bedrag, opgenomen in artikel 23, eerste lid, voor een personenauto met een eigen massa van 1000 kg.

Artikel 62:

De belasting voor een kenteken als bedoeld in artikel 37, derde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 wordt geheven van degene op wiens naam het kenteken is gesteld.

Artikel 37, derde lid van de Wegenverkeerswet 1994: Voor motorrijtuigen en aanhangwagens, die behoren tot de bedrijfsvoorraad van een natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een erkenning als bedoeld in artikel 62 is verleend of die voor herstel of bewerking ter beschikking zijn gesteld van een natuurlijke persoon of rechtspersoon, geldt het vereiste dat een kenteken voor een bepaald voertuig dient te zijn opgegeven niet, mits overeenkomstig bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde regels gebruik wordt gemaakt van een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen, door de Dienst Wegverkeer aan die natuurlijke persoon of rechtspersoon dan wel aan een natuurlijke persoon of rechtspersoon aan wie een erkenning als bedoeld in artikel 62 is verleend en die het voertuig ten behoeve van eerstbedoelde natuurlijke persoon of rechtspersoon ten verkoop voorhanden heeft, opgegeven kenteken. De Dienst Wegverkeer kan aan deze opgaven voorschriften verbinden. Bij ministeriële regeling kunnen met betrekking tot die voorschriften regels worden vastgesteld. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald in welke gevallen het gebruik van een zodanig kenteken verplicht is.

Artikel 71, eerste lid, onderdeel a

Vrijstelling van belasting wordt verleend voor: motorrijtuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van zieken en gewonden en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn.

Artikel 71, eerste lid, onderdeel b

Vrijstelling van belasting wordt verleend voor: motorrijtuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot.

Artikel 71, eerste lid, onderdeel c

Vrijstelling van belasting wordt verleend voor: motorrijtuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van zieke en gewonde dieren en die als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel b

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik zijn genomen, en die, voor zover het vrachtauto's of autobussen betreft, niet bedrijfsmatig worden gebruikt.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel c

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt voor defensie of door de politie.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel d

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt door de brandweer en als zodanig uiterlijk herkenbaar zijn.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel h

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als vuilniswag, kolkenzuiger of straatveegwagen.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel j

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt voor de aanleg en het onderhoud van wegen.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel l

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen waarmee gewoonlijk slechts over een geringe afstand gebruik van de weg wordt gemaakt.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel m

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen waarmee met het oog op een ingevolge hoofdstuk V van de Wegenverkeerswet 1994 te verrichten keuring van het motorrijtuig tijdens een voor het motorrijtuig geldende schorsing gebruik van de weg wordt gemaakt op de dag waarop dat motorrijtuig naar aanleiding van de aanvraag van een keuringsbewijs aan een keuring wordt onderworpen.

Artikel 72, eerste lid, onderdeel n

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die blijkens een ingevolge de Wet personenvervoer 2000 geldige vergunning, dan wel voorzover afgegeven een vergunningbewijs, zijn bestemd om daarmee als personenauto openbaar vervoer of taxivervoer te verrichten en daarvoor geheel of nagenoeg geheel worden gebruikt.

Artikel 73

Vrijstelling van belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden en beperkingen, verleend voor motorrijtuigen die:

- zijn geregistreerd in het buitenland en in Nederland feitelijk ter beschikking staan van natuurlijke personen die hun hoofdverblijf buiten Nederland hebben;
- zijn geregistreerd in het buitenland en door een aldaar gevestigde werkgever ter beschikking zijn gesteld aan een als werknemer bij hem in dienst zijnde in Nederland wonende persoon;
- zijn geregistreerd in het buitenland en worden gebruikt door in Nederland wonende personen die elders dan in Nederland:
 - hoofd zijn van een eenmansbedrijf, of
 - lid zijn van een maatschap, of
 - bestuurder, vennoot of aandeelhouder zijn van een onderneming, opgericht in de vorm van een vennootschap;
- zijn geregistreerd in het buitenland en in Nederland ten hoogste twee weken feitelijk ter beschikking staan van een houder die in Nederland zijn hoofdverblijf heeft of is gevestigd.

Artikel 74

Vrijstelling van een gedeelte van de belasting wordt, onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen regels, verleend voor vrachtauto's die worden gebezigd in het gecombineerde rail-wegvervoer van goederen tussen lidstaten van de Europese Unie. De vrijstelling wordt verleend voor het gedeelte van de over een tijdvak verschuldigde belasting dat overeenkomt met het aantal dagen van het tijdvak waarop de vrachtauto en de aanhangwagen per trein zijn vervoerd.

Artikel 84a/84b

1. Voor de toepassing van dit hoofdstuk is in afwijking van artikel 10 het tijdvak een kalenderjaar.
2. Op verzoek bedraagt het toe te passen tarief over het tijdvak het bedrag aan belasting, genoemd in de artikelen 23, 24, 24a, 24b, 25, 25a of 25c, zoals deze artikelen luiden op 31 december voorafgaand aan het tijdvak. Het ingevolge de eerste volzin bepaalde bedrag aan belasting bedraagt, met inbegrip van de provinciale opcenten, bedoeld in artikel 222 van de Provinciewet, ten hoogste € 130,00.
3. Het tarief, bedoeld in het tweede lid, kan uitsluitend worden toegepast indien:
 - a. het motorrijtuig vóór 1 januari 1988 voor het eerst in gebruik is genomen, maar het tijdstip van eerste ingebruikneming nog geen 40 jaar geleden is;
 - b. het motorrijtuig, indien het een personenauto of bestelauto betreft, is bestemd om te worden aangedreven door een kracht die uitsluitend wordt ontleend aan benzine als bedoeld in artikel 22, eerste lid, onderdeel c;
 - c. met het motorrijtuig geen gebruik van de weg wordt gemaakt in de maanden januari, februari en december van hetzelfde tijdvak, met uitzondering van de dag waarop het motorrijtuig aan een keuring wordt onderworpen ter zake van de afgifte van een keuringsbewijs als bedoeld in artikel 72 van de Wegenverkeerswet 1994;
 - d. het motorrijtuig, indien het een vrachtauto of autobus betreft, niet bedrijfsmatig wordt gebruikt; en
 - e. het bedrag aan belasting, bedoeld in het tweede lid, is betaald bij de aanvang van het tijdvak.
4. Het verzoek, bedoeld in het tweede lid, wordt aangemerkt als het doen van een aanvullende aangifte.
5. De betaling van het over het tijdvak verschuldigde bedrag aan belasting wordt, onder vermelding van het betalingskenmerk als aangegeven door de inspecteur, voor de toepassing van dit hoofdstuk aangemerkt als het verzoek, bedoeld in het tweede lid.
6. Voor een motorrijtuig waarvoor in de loop van het tijdvak een kenteken is opgegeven, vangt, voor de toepassing van dit hoofdstuk, het tijdvak aan met ingang van de dag van dagtekening van de eerste tenaamstelling van dat motorrijtuig en vervolgens telkenmale met ingang van 1 januari.
7. Bij wijziging van de tenaamstelling van het motorrijtuig in de loop van het tijdvak wordt de belasting door degene op wiens naam het motorrijtuig wordt gesteld, verschuldigd met ingang van het eerstvolgende tijdvak. De eerste volzin is niet van toepassing indien degene op wiens naam het motorrijtuig wordt gesteld niet of niet langer voldoet aan de bij of krachtens dit artikel gestelde voorwaarden.
8. Indien niet of niet langer wordt voldaan aan de bij of krachtens dit artikel gestelde voorwaarden wordt dit aangemerkt als een verandering aan het motorrijtuig en doet de houder een aanvullende aangifte uiterlijk op de dag voorafgaand aan de dag dat niet of niet langer aan de voorwaarden wordt voldaan. De aanvullende aangifte geldt:
 - a. indien deze wordt gedaan door degene die bij aanvang van het tijdvak het motorrijtuig houdt, voor het lopende tijdvak;
 - b. indien deze wordt gedaan door een andere houder dan als bedoeld in onderdeel a, voor de tijdvakken die aanvangen na het lopende tijdvak dat is bepaald zonder toepassing van dit hoofdstuk.
9. Bij constatering van het feit dat met betrekking tot een motorrijtuig waarvoor de belasting is betaald op de voet van dit artikel, niet wordt voldaan aan de bij of krachtens dit artikel gestelde voorwaarden, kan de belasting die zonder toepassing van dit artikel over het gehele kalenderjaar verschuldigd zou zijn geweest, worden nageheven met overeenkomstige toepassing van artikel 76. Artikel 67c van de Algemene wet inzake rijksbelastingen is van toepassing.
10. Voor de toepassing van dit hoofdstuk blijven de artikelen 11, 12, 13, 15, derde lid, 17, vierde lid, 18, 19, 20, 21, 27, 30, 33, tweede, derde en vierde lid, en 36 buiten toepassing.
11. Bij ministeriële regeling kunnen nadere regels worden gesteld ten behoeve van de uitvoering van dit hoofdstuk.

Bijlage 7: Uitgangspunten provincies bij (nieuw) belastinggebied

Provincies hanteren voor de afweging rondom een wijziging van het belastinggebied een aantal uitgangspunten. Een (nieuw) belastinggebied:

- ondersteunt de autonome, open huishouding voor provincies;
- heeft voldoende opbrengstcapaciteit, waarbij ook rekening wordt gehouden met het huidige potentieel van € 0,5 miljard dat nog niet door provincies wordt ingezet;
- levert stabiele inkomsten op;
- is toekomstbestendig;
- gaat uit van een brede grondslag;
- er is sprake van een eenvoudige uitvoering (waardoor o.a. lage uitvoeringslasten);
- er is sprake van een aanvaardbare verdeling van de belastingdruk en inkomenseffecten;
- levert slecht beperkt herverdeeleffecten op tussen provincies bij implementatie.

In het rapport van de ambtelijke werkgroep “Herziening provinciaal belastinggebied” onder leiding van het ministerie van BZK, zijn de verschillende mogelijke belastingmaatregelen gescoord op de onderstaande criteria. In hoofdstuk 3 zijn ook de kilometerafhankelijke opcenten op deze criteria gescoord (slecht, matig, voldoende, goed, uitstekend):

- Toekomstbestendigheid
- Brede grondslag/redelijk verdeelde belastingdruk
- Opbrengstcapaciteit
- Stabiliteit
- Praktische uitvoerbaarheid
- Herkenbaarheid en begrijpelijkheid
- Redelijke verdeling van belastingcapaciteit over provincies
- Mate van economische verstoring

Bijlage 8: relevante passages coalitieakkoord

Bladzijne 5 (CA): *Om een stabielere financiering voor de medeoverheden te realiseren en hun autonomie te vergroten, wordt in de komende jaren een nieuwe financieringssysteem voor de periode na 2025 uitgewerkt, waarbij de mogelijkheid voor een groter eigen belastinggebied wordt betrokken. Daarbij worden ook alternatieven voor de OZB en MRB in de beschouwing betrokken.*

Bladzijde 6 (CA): *Ook na 2030 is het nodig om ambitieus door te gaan met CO₂ reductie. We zetten in op een reductie van 70% in 2035 en 80% in 2040. Om dit te kunnen realiseren, treffen we in deze kabinetsperiode voorbereidingen voor het invoeren van een systeem van betalen naar gebruik in de automobilititeit in 2030 en voor de bouw van nieuwe kerncentrales. Ook maken we in deze kabinetsperiode onze energie-netwerken toekomstbestendig.*

Bladzijde 10 (CA): *Het streven is dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. We introduceren in 2030 een systeem van Betalen naar Gebruik voor alle automobilititeit en stellen in deze kabinetsperiode wetgeving vast. Basis voor het systeem is de motorrijtuigenbelasting, waarvan het tarief afhankelijk wordt gemaakt van het jaarlijks verreden aantal kilometers. De heffing is niet tijd- en plaatsgebonden en vervangt de dan nog bestaande tol-tracés, zoals de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en de voorgenomen doorgetrokken A15. Dit betekent dat gebruikers van elektrische en fossiele auto's beiden gaan meebetalen aan het weggebruik.*

Bladzijde 24 (budgettaire bijlage): *MRB Plus (vlak kilometertarief op basis van kilometerstand: In 2030 wordt een MRB Plus (kilometerbeprijzing) ingevoerd met een vlak kilometertarief voor alle personen- en bestelauto's. Er zijn hiervoor benodigde aanloopkosten bij het Ministerie van Financiën die nog in beeld worden gebracht en later zullen worden toegevoegd. De uitvoeringskosten na invoering die nodig zijn om deze maatregel uit te voeren, zullen meegenomen worden in de tariefstelling van de MRB plus. De MRB Plus wordt verder budgetneutraal ingevoerd. Dit betekent dat belastingderving (minder accijnsinkomsten en minder bpm, voor een klein deel gecompenseerd door meer inkomsten uit energiebelasting en mrb-inkomsten) terugkomt in de tarieven van de MRB Plus vanaf het moment van invoering. De derving door grondslagerosie door de groei van het aantal EV's (personen- en bestelauto's) wordt opgevangen vanaf 2030 binnen de MRB Plus. Het belastingniveau dat wordt aangehouden als referentie voor het opvangen van de grondslagerosie is het voor EV-stimulering gecorrigeerde belastingniveau in 2025, het jaar waarin de EV-stimulering van het Klimaatakkoord grotendeels afloopt.*