

Ontwikkeling provinciale belasting 2015-2019

C. Hoeben



rijksuniversiteit
 groningen

COELO

Centrum voor Onderzoek van de Economie van de Lagere Overheden

COELO
Centrum voor Onderzoek van de Economie van de Lagere Overheden
Faculteit Economie en Bedrijfskunde
Rijksuniversiteit Groningen
www.coelo.nl

COELO-rapport 19-3

© COELO, Groningen, 2019

Aan het verzamelen en het verwerken van de gegevens voor deze uitgave is de grootst mogelijke zorg besteed. Iedere aansprakelijkheid voor de gevolgen van activiteiten die op basis van deze gegevens worden ondernomen wordt echter afgewezen.

Inhoud

Voorwoord	4
Tabellen in dit rapport	4
Dank	4
1 Achtergrond provinciale belasting	5
2 Ontwikkeling opcenten provincies	6
2.1. Tariefontwikkeling	6
2.2. Opbrengstontwikkeling	7

Voorwoord

Op 20 maart zijn er verkiezingen voor nieuwe besturen van de provincies en waterschappen. In dit rapport geven we per provincie de ontwikkeling weer van de belangrijkste provinciale belastingen in de afgelopen bestuursperiode. Dat zijn de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. We geven per provincie eerst de ontwikkeling van de tarieven ten opzichte van 2018 weer en vervolgens de tariefontwikkeling in de afgelopen bestuursperiode (2015-2019). Ook gaan we in op de opbrengstontwikkeling. Later dit jaar publiceert COELO de Atlas van de lokale lasten met kaarten over de belastingen en heffingen van gemeenten, provincies en waterschappen.

Tabellen in dit rapport

De in dit rapport opgenomen gegevens zijn de tarieven zoals die door de provincies zijn vastgesteld. De getallen in de tabellen staan tegen een gekleurde achtergrond. Per kolom is ongeveer een derde blauw, een derde grijs en een derde rood. Hierdoor is in één oogopslag te zien welke waarden relatief laag (blauw) of hoog (rood) zijn. Bij de keuze van de gehanteerde kleuren is zo veel mogelijk rekening gehouden met de visuele beperking van kleurenblinden.¹

Dank

Ik bedank Maarten Allers voor commentaar op een eerdere versie van dit rapport. Vanzelfsprekend berust de verantwoordelijkheid voor eventueel resterende onvolkomenheden bij de auteur.

¹ Hierbij is gebruik gemaakt van J. Walraven, Kleurenblind. Zien en toch niet zien, Blind Color, Arnhem, 2000.

1 Achtergrond provinciale belasting

Provincies houden toezicht op gemeenten en waterschappen en zijn bijvoorbeeld verantwoordelijk voor ruimtelijke ordening buiten de bebouwde kom (waar komen industriegebieden, wat wordt natuurgebied) en de regionale infrastructuur (waar komen wegen en spoorwegen te liggen). De kosten dekken provincies vooral door inkomsten uit de algemene uitkering uit het provinciefonds en de belangrijkste provinciale belasting: de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Dat zijn de enige echte belastingen van de provincies. De opbrengsten vloeien naar de algemene middelen van de provincie en zijn dus zeker niet alleen bedoeld voor het onderhoud van wegen, zoals soms wordt gedacht.

De motorrijtuigenbelasting (ook wel wegenbelasting) wordt geheven door de rijksoverheid. Het te betalen bedrag is onder meer afhankelijk van het soort voertuig (bijvoorbeeld auto of motor), het gewicht en de brandstof (benzine, diesel of elektrisch). De opcenten op de motorrijtuigenbelasting van de provincies komen hier bovenop. Het tarief is een percentage van het bedrag dat zou zijn betaald aan het rijk volgens het tarief dat het rijk hanteerde op 1 april 1995. Als het rijk dus de tarieven van de motorrijtuigenbelasting verhoogt, heeft dit geen effect op de opbrengst van de provinciale opcenten.

Het tarief van de provinciale opcenten is gemaximeerd. In 2019 is het maximale tarief 113,2 procent. Geen enkele provincie hanteert echter dit maximumtarief. Opcenten worden opgelegd aan eigenaren van personenauto's en motorwielen die in de provincie wonen. Voor bestelauto's, vrachtauto's en bussen hoeven geen opcenten te worden betaald.

2 Ontwikkeling opcenten provincies

2.1. Tariefontwikkeling

Ontwikkeling 2018-2019

Het tarief van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting is een percentage van de hoofdsom van de motorrijtuigenbelasting (zie paragraaf 1.2). In tabel 5 is weergegeven hoe hoog het tarief is in 2019 en wat de mutatie is ten opzichte van 2018. Omdat dit tarief niet laat zien hoeveel euro de autobezitter kwijt is staat in de tweede kolom weergegeven hoe hoog het bedrag is voor een personenauto van 1.250 kilo die rijdt op benzine (bijvoorbeeld een Volkswagen Golf).

Tabel 1 Provinciale opcenten MRB (%)

	Tarief opcenten 2019	Bedrag auto 1250 kilo 2019	Mutatie t.o.v. 2018
Groningen	90	208	1,2%
Fryslân	71	164	1,6%
Drenthe	92	212	0,0%
Overijssel	80	184	0,0%
Gelderland	89	205	0,0%
Utrecht	73	167	0,0%
Noord-Holland	68	156	0,0%
Zuid-Holland	90	208	0,0%
Zeeland	89	205	8,3%
Noord-Brabant	76	175	0,0%
Limburg	78	179	0,0%
Flevoland	80	184	1,0%
Laagste	68	156	0,0%
Gemiddelde	80	185	0,3%
Hoogste	92	212	8,3%

Legenda:

Relatief hoog
Rond de mediaan
Relatief laag

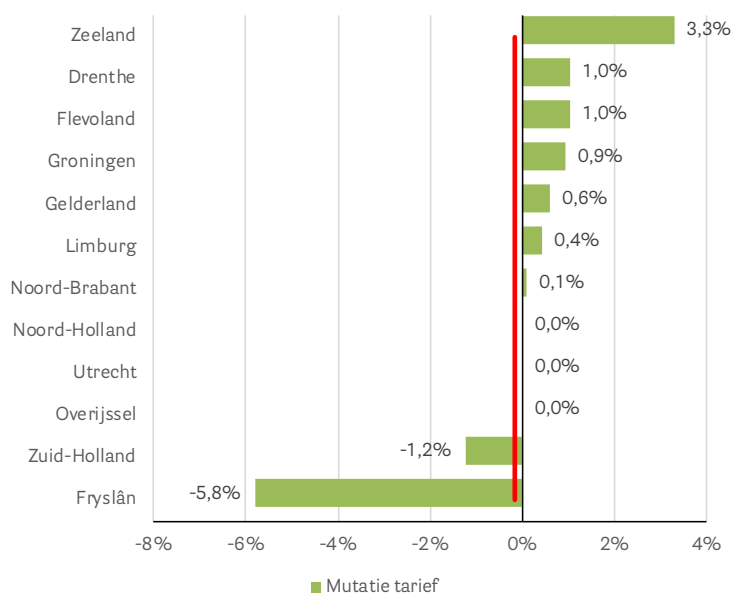
In 2019 betaalt de automobilist het minst in Noord-Holland (156 euro voor onze voorbeeldauto) en het meest in Drenthe (212 euro). Gemiddeld betaalt een eigenaar van deze voorbeeldauto 185 euro, 0,3 procent (0,64 euro) meer dan in 2018. Het tarief stijgt het sterkst in Zeeland. Zeeland ontvangt door een 'weeffout' minder inkomsten uit

het Provinciefonds sinds dit in 2017 op een nieuwe manier wordt verdeeld. De weeffout wordt hersteld via een bijdrage van alle andere provincies èn een sterke verhoging van de Zeeuwse opcenten dit jaar.²

Ontwikkeling 2015-2019

Opvallend aan tabel 5 is het grote aantal provincies (acht) waar het tarief niet verandert ten opzichte van 2018. Figuur 1 laat zien dat in drie provincies de opcenten sinds 2015 niet zijn veranderd. Gemiddeld is het tarief sinds 2015 met 0,2 procent per jaar *gedaald*. Dat verschilt wel per provincie. In Fryslân is sprake van een gemiddelde jaarlijkse daling van 5,8 procent. Fryslân heeft in het coalitieakkoord afgesproken om de opbrengst uit de provinciale opcenten te verlagen en daardoor is in deze bestuursperiode ook het tarief gedaald. In Zeeland stijgt het tarief tussen 2015 en 2019 gemiddeld 3,3 procent per jaar.

Figuur 1 Gemiddelde jaarlijkse ontwikkeling tussen 2015 en 2019 van het tarief van de opcenten op de motorrijtuigenbelasting



De rode lijn geeft de gemiddelde jaarlijkse stijging in Nederland weer.

2.2. Opbrengstontwikkeling

De ontwikkeling van de tarieven van de provinciale belastingen zegt weinig over de opbrengstontwikkeling. Dit is te zien in figuur 2 waar naast de gemiddelde jaarlijkse stijging van de tarieven ook de gemiddelde jaarlijkse stijging van de opbrengst uit de provinciale opcenten is weergegeven.

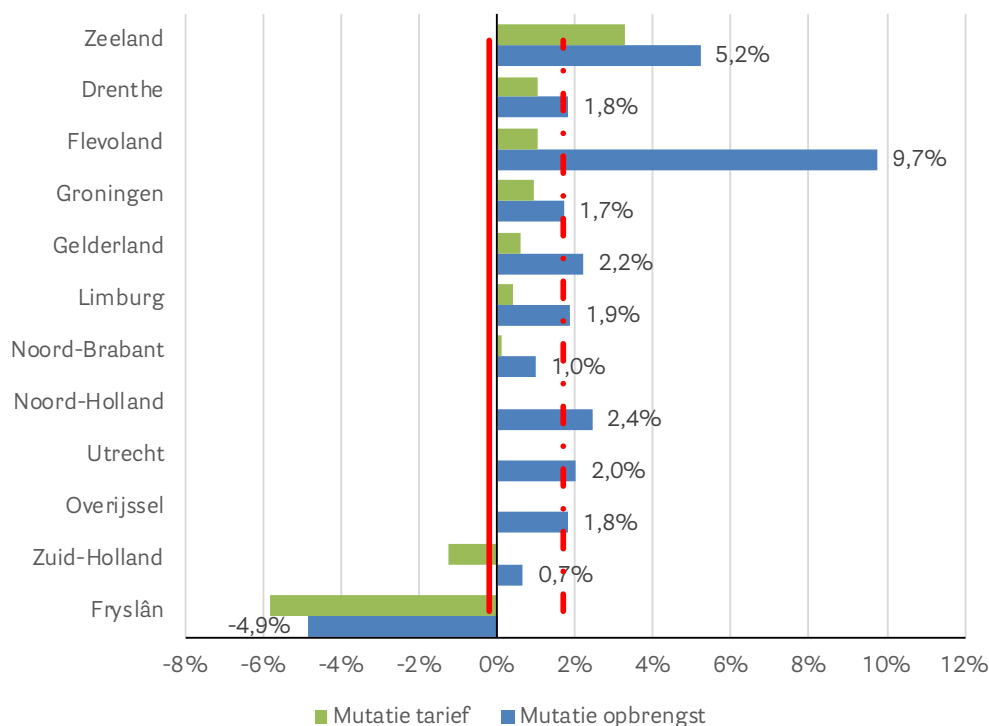
² Provincie Zeeland, Programmabegroting 2018, blz. 68 en Brief aan Provinciale Staten van Zeeland 2018, nr. 18004781.

De opbrengsten zijn in alle provincies sterker gestegen of minder hard gedaald (Fryslân) dan de tarieven. De opbrengst is van 2015 tot 2019 jaarlijks gemiddeld met 1,7 procent per jaar gestegen, terwijl het tarief gemiddeld jaarlijks dus met 0,2 procent per jaar daalde. De opbrengst daalt het sterkst in Fryslân (4,9 procent per jaar) en stijgt het sterkst in Flevoland (9,7 procent per jaar). In 2017 heeft een leasebedrijf de activiteiten verplaatst van Eindhoven naar Almere. Flevoland kreeg hierdoor ‘vanzelf’ een hogere opbrengst uit de opcenten uit de motorrijtuigenbelasting. In Fryslân is de daling van de opbrengst afgesproken in het coalitieakkoord van de provincie.

De tarieven mogen dan wel nagenoeg gelijk blijven, de grondslag stijgt in alle provincies. Er komen meer auto’s en deze zijn gemiddeld ook zwaarder, en dus zwaarder belast. Provincies lijken hun tarieven dus niet te corrigeren voor de ontwikkeling van de belastinggrondslag. Gemeenten en waterschappen³ doen dit wel. Zij stellen de ontwikkeling van de ozb of heffing gebouwd bij aan de hand van de waardeontwikkeling van onroerende zaken.

Het provinciale beleid zou te begrijpen zijn als de middelen die provincies nodig hebben af zouden hangen van het aantal en het gewicht van motorvoertuigen. Dit is echter niet het geval; de taken die provincies hebben omvatten immers veel meer dan wegenbeheer.

Figuur 2 Gemiddelde jaarlijkse ontwikkeling tussen 2015 en 2019 van het tarief van en de opbrengsten uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting



De doorgetrokken rode lijn geeft de gemiddelde jaarlijkse stijging van het tarief in Nederland weer. De gestippelde rode lijn de gemiddelde jaarlijkse stijging van de opbrengst.

³ Zie de jaarlijkse Atlas van de lokale lasten van COELO.

Een betere verklaring is dat de belastingopbrengst van provincies niet op weerstand stuit bij de belastingbetaler. Dat komt omdat weinig mensen zich beseffen dat zij belasting betalen aan de provincie. Ze weten dus helemaal niet hoeveel zij betalen. De belasting is onzichtbaar omdat deze tegelijk met de motorrijtuigenbelasting wordt geheven.