



Hierbij geven wij namens de branche (DRIVE, VEMOBIN, NOVE en BOVAG) een toelichting op ons idee van het aangevoerde argument door de provincie Zuid Holland betreffende staatsteun, alsook een reactie op de gang van zaken en het verslag van de bijeenkomst.

Staatssteun

Om te bepalen of iets staatsteun is, moeten er vier cumulatieve voorwaarden worden getoetst: de steun moet gefinancierd zijn met staatsmiddelen, toe te rekenen zijn aan de staat, verleend aan een onderneming die een economische activiteit uitvoert, en een selectief economisch voordeel bieden dat de concurrentie en handel binnen de EU verstoort. De steun mag niet zomaar verleend worden en moet voldoen aan de criteria die in de verdragen van de Europese Unie zijn vastgelegd.

Criteria voor staatsteun

- De steun moet bekostigd zijn uit middelen van de overheid, ongeacht het niveau (nationaal, regionaal of lokaal). Dit omvat niet alleen directe subsidies, maar ook vrijstellingen van verplichtingen of andere economische voordelen.
- De maatregel moet toe te rekenen zijn aan de staat. Dit betekent dat de steun afkomstig moet zijn van de overheid of een overheidsinstantie.
- De steun wordt verleend aan een onderneming die een economische activiteit verricht. De status van de entiteit (winst beogend of niet) is hierbij niet van belang.
- De steun moet een economisch voordeel bieden dat de onderneming normaal gesproken niet via de markt zou krijgen. Dit voordeel mag niet willekeurig zijn, maar moet specifiek aan een bepaalde onderneming of sector worden verleend (selectief voordeel).
- De maatregel moet de concurrentie op de interne markt van de EU verstoren of dreigen te verstoren, en kan de handel tussen de lidstaten nadelig beïnvloeden.

Het draait hier om de laatste twee vereisten. Daaraan wordt in casu niet voldaan naar onze mening. Er zal wellicht een redelijke verhoging van de precario dienen plaats te vinden vanwege gebrek aan toepassing hiervan door de provincie zelf gedurende de afgelopen tijd maar een **4 á 5 maal zo hoge precario** vanwege staatsteun is naar onze mening niet aan de orde. Niet aangetoond is naar onze mening dat er een dermate ernstige verstoring van de markt is dat dit een dergelijke verhoging rechtvaardigt.

De door de provincie genoemde vergelijking met andere situaties die voornamelijk veilingen betreft onvoldoende en is appels met peren vergelijken. Juist in deze branche betreft het vaak diverse verschillende contracten en vergoedingen voor locaties die niet lijken op diverse situaties van onze achterban. Het voert hier in casu te ver om die toe te lichten. Wij volstaan om te verwijzen naar de eerdere mail van de heer Huisman aan de leden van Provinciale Staten.

Bij informatie vanuit onze achterban is gebleken dat in de regio Zuid Holland diverse regio's zijn waar er veel lagere vergoedingen gevraagd worden voor overheidsgrond. Wij kunnen die hier niet delen vanwege de bedrijfsgevoeligheid.

Er zou alleen sprake kunnen zijn van ongeoorloofde staatsteun als het vermeende lage huidige tarief niet marktconform is, een selectief economisch voordeel - bekostigd met staatsmiddelen - oplevert voor tankstations op provinciale grond, én daarmee concurrentievervalsing veroorzaakt die de handel *tussen* de lidstaten merkbaar beïnvloedt. Onderbouwing van de vermeende staatssteun is echter niet gegeven. Er is ook geen rapport overlegt waaruit zou blijken waarop de - in Bijlage 2a van de toelichting vermelde - ervaringscijfers zijn gestand, dat de tarieven significant afwijken van andere provincies en/of dat dit de handel tussen lidstaten merkbaar beïnvloedt. De voorgenomen tariefverhoging is daarom onvoldoende gemotiveerd.

Voorts zijn wij van mening dat de beoogde verhoging:

- 1) disproportioneel is, wat leidt tot buitensporige lastenverzwaring in strijd met het evenredigheidsbeginsel (art. 3:4 lid 2 Awb);
- 2) in strijd is met het gelijkheidsbeginsel, gezien er geen vergelijkbare verhoging wordt gehanteerd vanuit andere provincies; dit kan tot concurrentieverstoring leiden;

en

- 3) in strijd is met het vertrouwensbeginsel. Ondernemers moeten kunnen vertrouwen op een stabiel tarief. Een plotselinge forse verhoging zonder overgangsregeling is onzorgvuldig

In brief van GS wordt verder ook het volgende gezegd

“Beperking Staatsteunrisico binnen huidig stelsel Bij de brandstofverkooppunten zijn gedateerde juridische constructies van toepassing. Deze gaan uit van een publiekrechtelijke ontheffing voor het hebben van een brandstofverkoop punt langs de provinciale weg en een privaatrechtelijke vergunning/toestemming voor het gebruik maken van grond in eigendom van de provincie. Voor het hebben van de privaatrechtelijke vergunning/toestemming wordt precariobelasting geheven. Er wordt onderzocht of het huidige stelsel van precariobelasting nog passend is voor de brandstofverkooppunten. Dit onderzoek staat nog in een beginfase. Als hier meer over bekend is, zal GS u informeren. Binnen het huidige stelsel is dit voorstel het maximale wat we kunnen doen om ongeoorloofde Staatsteun te voorkomen en om een eerlijke marktpositie en concurrentiepositie te creëren.”

Met betrekking tot de verhoging van het tarief, het volgende;

De verhouding nu en nieuw is tussen circa 3 en 5 keer het huidige precario (ofwel een verhoging tot circa 500%).

Verhouding andere provincies: het huidige tarief van Provincie Zuid Holland is **vergelijkbaar c.q. circa 10% lager dan andere precario dragende provincies**. **In de nieuwe situatie is het precario van de Provincie Zuid Holland circa 500% hoger.** Dus het huidige tarief loopt niet enorm uit de pas, is 10% lager maar dat is uiteraard als gevolg van het feit dat de provincie ZH al bijna 8 jaren zelf niets doet qua indexering/verhoging.

Daarnaast lazen wij in de later na onze bijeenkomst toegestuurde stukken dat door Involon BV een juridisch advies is uitgebracht inzake de potentiële staatssteun. (zie Juridische aspecten: “De verordening precariobelasting is aan de hand van ingewonnen juridisch advies van **Involon B.V.** en extern onafhankelijk adviesbureau BZO Tankstations beoordeeld op onderdelen. Met het onderzoek door beide partijen zijn eventuele juridische risico’s afdoende afgedekt.”) Dit is afkomstig uit het Statenvoorstel dd 16 september 2025 (Documentnummer: PZH-2025-879212621).

Wij vroegen of het wellicht mogelijk om dit advies met te delen. Na enige mails bleek echter dat Involon BV geen advies had geschreven maar stelde Thierry Hereijgers (provincie zuid Holland): “Involon heeft hier verder geen rol in gespeeld. Wij hebben de verordeningen (6 stuks) doorgesproken op het provinciehuis in een sessie van 2 uur om te bepalen of deze belastingtechnisch juist naar Gedeputeerde Staten verstuurd werden. In deze sessies kijken wij naar algemene veranderingen binnen verordeningen en/of er nog wijzigingen moeten zijn vanuit nieuwe jurisprudentie etc. Voor de legesverordeningen is een extra afstemming gezocht i.v.m. de continue verandering binnen de omgevingswet. **Hierdoor is er geen schriftelijk advies op de precarioverordening van Involon B.V.**”

Het betreft naar onze mening dus een interne afweging bij de provincie die nu in plaats van 650.000 euro aan inkomsten voor precario echter 2,65 miljoen euro beogen binnen te krijgen. Maar dan wel over de rug van mkb-ondernemers.

Daarnaast wordt in het verslag van de bijeenkomst in oktober gezegd:

De vraag werd gesteld of maatwerk mogelijk is. In het huidige systeem past maatwerk niet. Voor de toekomst is dit nog onduidelijk; het opstellen van toekomstig beleid moet daar antwoord op geven. In 2026 zullen gesprekken met de exploitanten plaatsvinden om input op te halen voor dit beleid. Toegezegd wordt dat een dergelijke bijeenkomst zal worden ingepland. Exploitanten hebben aangegeven hun begrotingen in oktober af te ronden. Eventuele tariefwijzigingen nemen ze bij voorkeur voor die tijd op. De provincie doet de toezegging hier in de toekomst rekening mee te houden.

Naar onze mening is het ondenkbaar dat er niet eerst wordt gekeken wat de verschillende juridische constructies zijn in casu van de 37 locaties waarvan wij weten dat die gedeeltelijk ook op eigen terrein van de ondernemers liggen en er diverse sterk verschillende juridische constructies zijn. Daarom was er door de provincie 8 jaar geleden toegezegd bij het eerdere voorstel destijds dat ze hiervan een overzicht zouden maken om hun eigen voorstel te kunnen toetsen aan de eigen praktijk. Dat overzicht hebben wij – ondanks de toezegging- nooit gekregen. Het is dus ook niet gemaakt.

De vraag werd gesteld of de provincie zich bewust is van het feit dat benodigde investeringen, al dan niet vanwege gewenste transitie, lastiger te doen zijn met een hoger tarief.

Naar onze mening zal door de afnemende vraag naar motorbrandstoffen minder inkomsten zijn maar er zullen binnenkort wel dure tankkeuringen van soms wel 40.000 euro per tank moeten gaan plaatsvinden. De overheid draagt er mede zorg voor dat deze motorbrandstoffen geleverd kunnen blijven worden (zorgplicht t.o.v. de burger die geen nieuwe elektrische auto of bus kan kopen).

Verder staat in het verslag: “Er is kort stilgestaan bij het WOO-verzoek door Fastned. Exploitanten gaven aan het op prijs te stellen dat zij voor de actualisatie van het beleid vanaf het begin af aan worden meegenomen. Ze gaan daarom graag vanaf volgend jaar met de provincie in gesprek om hun ideeën te delen”.

Naar onze mening blijkt dat ondernemers nu al voor het hogere tarief moeten gaan betalen in 2026 terwijl er geen duidelijkheid over beleid is en nog geen individueel inzicht van hun dossier is. Fastned heeft het WOO-verzoek gedaan, waarbij bedrijfsgevoelig gegevens werden opgevraagd. Wij mogen hopen dat deze informatie niet is gedeeld met Fastned.

Dank voor de aandacht voor dit dossier.