



RDW

Uitvoeringstoets

Uitvoeringstoets toepassing laag schorsingstarief kampeerwagens

Onderzoeksdoelstelling/opdrachtformulering:

De RDW wordt gevraagd een uitvoeringstoets uit te voeren waarin wordt uiteengezet of en op welke wijze het lage schorsingstarief voor kampeerwagens kan worden toegepast. Daarbij wordt de RDW gevraagd om in te gaan op: of en onder welke voorwaarden het lage schorsingstarief kan worden toegepast door de RDW, inzicht te geven in eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van een lager tarief voor het schorsen van de kampeerwagens en hoe deze met aanvullende maatregelen kunnen worden beperkt en eventuele alternatieven voor het huidige laagtarief, rekening houdend met de wens van de Kamer en eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van het laagtarief.

Opdracht voor een	X	Uitvoeringstoets
Categorie	☐	UT uit eigen beweging RDW
	X	UT op voorgenomen beleid
	☐	UT op voorgenomen wet- en regelgeving
Financiering	☐	Door RDW
	X	Door derden
Opdrachtgever	<i>Externe opdrachtgever: Ministerie van Financiën</i>	
	<i>Interne opdrachtgever:</i>	
Opdrachtnemer		
Begindatum	28 november 2023	
Einddatum	April 2024	
Versie	2.0	
Versiedatum	15-04-2024	

1. Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	6
2	Inleiding	10
	Achtergrond.....	10
	Het verzoek.....	10
3	Kaders	11
	3.1.1 Binnen scope	11
	3.1.2 Buiten scope	11
	3.1.3 Uitgangspunten	11
	3.1.4 Randvoorwaarden	11
	3.1.5 Kritische succesfactoren	11
	Wettelijke basis	11
	Uitgangsdokumentatie	12
4	Uitvoering	13
	Inleiding.....	13
	4.1.1 Bestaande taken	13
	4.1.2 Definitie van een kampeerwagen	13
	Optie 1: toepassing van het lage schorsingstarief.....	13
	Optie 2: alternatief: toepassing van een nieuw schorsingstarief.....	15
5	Gevolgen voor de RDW	16
	Security (S).....	16
	Communicatie (C)	16
	Organisatie (O)	16
	Personeel (P).....	17
	Privacy (P)	17
	Administratieve Organisatie (A)	17
	Financiën (F)	17
	Informatievoorziening (I).....	17
	Juridisch (J)	18
	Techniek (T)	18
	Huisvesting (H).....	18
6	Gevolgen voor de omgeving	19
7	Kosten en financiering	20
	Kosten.....	20
	7.1.1 Kosten uitvoeringstoets	20
	7.1.2 Realisatiekosten	20
	7.1.3 Exploitatiekosten	20
	7.1.4 Fiscale gevolgen	21
	Financiering	21
8	Risico's	22
9	Conclusies en Advies.....	25

10	Bijlagen	26
-----------	-----------------------	-----------

1 Managementsamenvatting

Aanleiding

In het Belastingplan 2024 wordt voorgesteld om per 1 januari 2026 het lagere tarief motorrijtuigenbelasting (mrb-tarief) voor kampeerwagens te versoberen, van kwarttarief naar een halftarief. Het kwarttarief was bedoeld om kampeerwagens te compenseren vanwege het beperkte gebruik van de weg. De verhoging van het mrb-tarief wordt nu ingevoerd, omdat blijkt dat veel kampeerwagens het hele jaar door voor woon-werk verkeer worden gebruikt in plaats van enkel voor vakanties.

Tijdens de parlementaire behandeling van dit belastingplan hebben verschillende Kamerleden aandacht gevraagd voor de schorsingskosten van kampeerwagens. De Kamer heeft naar aanleiding van de voorgestelde mrb-maatregel op 26 oktober 2023 een motie aangenomen waarin het kabinet wordt verzocht om voor de invoering van deze maatregel met een voorstel te komen zodat de schorsing van kampeerwagens standaard onder het lage schorsingstarief (€ 29,10) kan komen te vallen, in plaats van onder het normale tarief (€ 88,05).¹

Opdracht

Het ministerie van Financiën verzoekt de RDW – op grond van artikel 11 van de Regeling sturing en toezicht op de Dienst Wegverkeer – in de context van het versoberen van het mrb-tarief voor kampeerwagens, een uitvoeringstoets uit te voeren waarin wordt uiteengezet of en op welke wijze het lage schorsingstarief voor kampeerwagens toegepast kan worden. In deze uitvoeringstoets wordt de RDW verzocht om in te gaan op:

1. Of en onder welke voorwaarden het lage schorsingstarief kan worden toegepast door de RDW.
2. Inzicht in eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van een lager tarief voor het schorsen van de kampeerwagen en hoe deze consequenties met maatregelen kunnen worden beperkt.
3. Eventuele alternatieven voor het huidige laagtarief, rekening houdend met de wens van de Kamer en eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van het laagtarief.

Risico's

In de uitvoeringstoets wordt een aantal risico's benoemd die een rol kunnen spelen bij het aanpassen van het schorsingstarief voor kampeerwagens. De meeste risico's hebben betrekking op de communicatie RDW intern en de communicatie richting burgers. Daarom wordt aangeraden om te zorgen voor een adequaat communicatieplan en tijdige afstemming met onder andere het ICT-team en de communicatieafdeling van de RDW. Hiermee kan het risico op foutieve informatieverstrekking of vragen/klachten van burgers worden beperkt.

Een ander risico dat is vastgesteld bestaat uit het feit dat de Belastingdienst een andere definitie aanhoudt voor een kampeerwagen dan de RDW. Als dit niet wordt aangepast, kan dit betekenen dat de voorgestelde maatregel uit deze uitvoeringstoets niet het gewenste effect, namelijk compensatie, met zich meebrengt. Dit risico is bekend bij de Belastingdienst en naar verwachting wordt dit voor de wijziging van het mrb-tarief opgelost.

Gevolgen eigen bedrijfsvoering

Om een inschatting te maken van de gevolgen voor de RDW is er een SCOPPAFIJTH-analyse uitgevoerd. Uit deze analyse komt naar voren dat er op het gebied van security en privacy geen nieuwe risico's worden gezien en dat de wijziging van het schorsingstarief met bestaande processen kan worden doorgevoerd zonder dat er aanvullende maatregelen nodig zijn.

¹ Dit zijn de tarieven in 2024. De tarieven worden jaarlijks bijgesteld.

Op het gebied van communicatie is de impact ook niet heel groot, maar is wel van belang dat er met diverse betrokkenen een duidelijke kernboodschap wordt opgesteld als basis voor de communicatie. Daarnaast is het belangrijk dat tijdig bekend wordt gemaakt dat het schorsingstarief wordt aangepast. Dit om vragen en klachten van burgers te voorkomen als blijkt dat het tarief per ingangsdatum 1 januari 2026 lager is dan waarvoor zij kort daarvoor hebben geschorst. De verschillende processen/procedures passen binnen de bestaande organisatiestructuur van de RDW. Deze hoeft daarom niet te worden aangepast.

Om de wijziging van het schorsingstarief mogelijk te kunnen maken, dient er een wijziging in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer plaats te vinden. De verwachting is de toename in het aantal bezwaren/beroepen nihil is. Mocht er een bezwaar binnenkomen gericht tegen het schorsingstarief van de kampeerauto (of een ander schorsingstarief), dan zal de afhandelingsijd minimaal zijn (45 minuten). De hoogte van het schorsingstarief volgt rechtstreeks uit de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer ten gevolge waarvan er geen inhoudelijke behandeling zal plaatsvinden. Het aantal bezwaren, klachten (en vragen) is mede afhankelijk van een tijdige communicatie van de wijziging in het tarief en een juiste motivering daarbij.

Kosten en financiering

De kosten van deze uitvoeringstoets bedragen € 17.696,- en worden vergoed door het Ministerie van Financiën c.q. de Belastingdienst. Dit is een inschatting op peildatum 27 maart 2024. De uiteindelijke factuur kan afwijken.

De realisatiekosten voor het project zullen naar verwachting €51.436,- bedragen wanneer het bestaande laagtarief wordt toegepast en €57.596,- wanneer er een middentarief wordt geïntroduceerd. Het Ministerie wordt gevraagd om de implementatiekosten te financieren. Samengetvat heeft het wijzigen van het schorsingstarief van kampeerwagens voor de RDW in de realisatiefase circa onderstaande personele consequenties:

- 230 of 270 uren ICT (afhankelijk van de keuze voor laag- of middentarief)
- 50 uren Afdeling RV
- 48 uren Communicatie
- 45 uren i-Dee/KCC

Bij de aanpassing van het schorsingstarief voor jonge kampeerwagens naar het lage tarief wordt verwacht dat er een omzetsderving zal optreden van circa €1,7 miljoen tot €1,9 miljoen. Bij het instellen van een midden tarief is de verwachte omzetsderving een stuk lager, namelijk circa €750.000 tot €900.000. De afnames ten opzichte van de totale omzet van het schorsingsdomein (omzet 2024: €25,0 miljoen) bedragen dan respectievelijk 7,2% en 3,4%.

	Minimale exploitatie kosten	Maximale exploitatiekosten
Optie 1	€1.700.000,-	€1.900.000,-
Optie 2	€750.000,-	€900.000,-

Met een ingangsdatum van 1 januari 2026 is momenteel onvoorspelbaar welke invloed dit zal hebben op de kostendekkendheid. Het schorsingstarief fungeert als een drempeltarief en het vaststellen van dit tarief hangt af van diverse variabelen binnen het taakcluster afgifte documenten (omzet) en deels van de toegewezen kosten aan de algemene middelen van de RDW (structurele belastingkop).

Desondanks is er een analyse gedaan om een mogelijke impact en een eventuele tariefstijging inzichtelijk te maken door te kijken naar het huidige begrotingsjaar 2024. Beide opties zijn geanalyseerd op basis van de tariefstijgingen binnen zowel het schorsingsdomein als het bredere taakcluster van documentafgifte. Onderstaande tariefstijgingen bleken in het lopende jaar noodzakelijk te zijn geweest om omzetverlies te voorkomen.

Taakcluster	Begroting 2024 Omzet	% tariefstijging optie 1	% tariefstijging optie 2
TC Afgifte documenten	€ 127 mln.	1,4%	0,7%
TC Schorsen	€ 25 mln.	7,9%	3,5%

Bij optie 1 zal een tariefstijging van 1,4% vereist zijn binnen het taakcluster afgifte documenten, of een toename van 7,9% binnen het schorsingsdomein.

Bij optie 2 zal een tariefstijging van 0,7% nodig zijn binnen het taakcluster afgifte documenten, of een stijging van 3,5% binnen het schorsingsdomein.

Het voorstel is om het verlies aan omzet op te vangen binnen het bestaande tarievenproces. Bij het opstellen van de begroting voor 2026 zal rekening worden gehouden met de omzetzijde. Zodra de kosten en overige omzet binnen het taakcluster zijn geanalyseerd en toegewezen, kan worden bepaald of dit zal resulteren in een tariefverhoging binnen het taakcluster afgifte documenten en/of het schorsingsdomein. Hierbij heeft het de voorkeur om het schorsingstarief te verhogen. Als dit niet mogelijk is dan kan een verhoging bij het cluster 'afgifte documenten' worden doorgevoerd.

Conclusies en Advies

De RDW is in staat een alternatief schorsingstarief toe te passen op de voertuigen die volgens de Regeling Voertuigen als kampeerwagen worden aangemerkt. We kunnen de kampeerwagen als aparte voertuigcategorie opnemen in de tarievenregeling met daaraan een tarief gekoppeld. Het wijzigen van het tarief past binnen de bestaande taken en processen van de RDW. Om kampeerwagens onder het lage schorsingstarief of een nieuw schorsingstarief te laten vallen, moet er in het systeem een wijziging plaatsvinden waardoor de voertuigcategorie van kampeerwagens onder het lage schorsingstarief of alternatieve schorsingstarief komt te vallen.

Er zijn twee scenario's mogelijk: het laagtarief of een nieuw middentarief voor kampeerwagens (jonger dan 15 jaar). Het middentarief zou precies tussen het huidige laagtarief en het normale schorsingstarief in liggen. In beide gevallen zal de tariefwijziging leiden tot een omzetzijde voor het product schorsen. Het is de bedoeling van de wetgever geweest dat het schorsingstarief een drempelwerking teweegbrengt om te voorkomen dat men te lichtvaardig omgaat met het schorsen. Bij het introduceren van de schorsing en de tarieven hiervan, was de overweging dat schorsen een uitzondering moet zijn en dat het niet bedoeld is om voor korte perioden de tenaamstelling te schorsen. Het verlagen van het schorsingstarief voor kampeerwagens naar het lage tarief, terwijl de mrv wordt verhoogd, raakt aan de drempelwerking van het tarief. Om de drempelwerking te behouden en toch tegemoet te komen aan het verzoek voor compensatie voor kampeerwageneigenaren, wordt voorgesteld om een tarief te kiezen dat tussen het normale en het lage tarief ligt. Op basis van de tarieven in 2024 houden we hiervoor €59,00 aan.²

² Als er wordt gekozen voor een middentarief, dan wordt dit tarief net als de andere tarieven ieder jaar opnieuw vastgesteld.

(Personen)auto's betalen het volle mrb-tarief en het normale schorsingstarief. Brommers en vergelijkbare voertuigen betalen geen mrb, voor hen geldt het lage schorsingstarief. Kampeerwagens betalen op dit moment een kwarttarief mrb en het normale schorsingstarief. Met het verhogen van het mrb-tarief naar halftarief en het verlagen van het schorsingstarief naar een middentarief, blijft de drempelwerking in verhouding gelijk. Een middentarief bewaakt de drempelwerking van het schorsingstarief, maar betekent nog steeds een compensatie voor kampeerwageneigenaren. Zij gaan meer mrb betalen en een lager schorsingstarief.

Disclaimer

De definitieve realisatie wordt pas ingepland op het moment dat de opdracht aan de RDW verstrekt wordt.

2 Inleiding

Achtergrond

In het Belastingplan 2024 wordt voorgesteld om per 1 januari 2026 het lagere tarief mrb voor kampeerwagens te versoberen, van kwarttarief naar een halftarief. Het kwarttarief was bedoeld om kampeerwagens te compenseren vanwege het beperkte gebruik van de weg. De verhoging van het mrb-tarief wordt nu ingevoerd, omdat blijkt dat veel kampeerwagens het hele jaar door voor woon-werk verkeer worden gebruikt in plaats van enkel voor vakanties.

Tijdens de parlementaire behandeling van dit belastingplan hebben verschillende Kamerleden aandacht gevraagd voor de schorsingskosten van kampeerwagens. De Kamer heeft naar aanleiding van de voorgestelde mrb-maatregel, op 26 oktober 2023 een motie aangenomen waarin het kabinet wordt verzocht om voor de invoering van deze maatregel met een voorstel te komen zodat de **schorsing van kampeerwagens standaard onder het lage schorsingstarief (€ 29,10) kan komen te vallen**.³

Het verlagen van het schorsingstarief zal leiden tot een vermindering van de inkomsten vanuit het schorsen. Hoe groot deze vermindering is hangt af van het aantal kampeerwagens dat (extra) wordt geschorst na de verlaging van het schorsingstarief en verhoging van het belastingtarief. Om deze verandering door te voeren moet de voertuigcategorie kampeerwagens onder het laagtarief worden geschaald. Op dit moment bestaat er al een normaal en een laag tarief voor schorsen.

Het verzoek

Het ministerie van Financiën verzoekt de RDW – op grond van artikel 11 van de Regeling sturing en toezicht op de Dienst Wegverkeer – in de context van het versoberen van het mrb-tarief voor kampeerwagens, een uitvoeringstoets uit te voeren waarin wordt uiteengezet of en op welke wijze het lage schorsingstarief voor kampeerwagens toegepast kan worden. In deze uitvoeringstoets wordt de RDW verzocht om in te gaan op:

1. Of en onder welke voorwaarden het lage schorsingstarief kan worden toegepast door de RDW.
2. Inzicht in eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van een lager tarief voor het schorsen van de kampeerwagens en hoe deze consequenties met maatregelen kunnen worden beperkt.
3. Eventuele alternatieven voor het huidige laagtarief, rekening houdend met de wens van de Kamer en eventuele ongewenste consequenties van het toepassen van het laagtarief.

De kosten van deze uitvoeringstoets worden vergoed door het Ministerie van Financiën c.q. de Belastingdienst en kunt u meenemen in de begroting van de realisatie van de benodigde aanpassingen in de RDW-systemen en processen. De Belastingdienst zal u hiervoor te zijner tijd de formele opdracht verstrekken.

Ik verzoek u de uitvoeringstoets uiterlijk april 2024 op te leveren.

³ Let op: het laag-tarief voor schorsen in 2024 is € 29,10.

3 Kaders

3.1.1 Binnen scope

- Binnen scope ligt de vraag of kampeerwagens die als zijnde kampeerwagens in het kentekenregister zijn geregistreerd, onder het lage schorsingstarief kunnen vallen.
- Binnen scope ligt de vraag of kampeerwagens die als zijnde kampeerwagens in het kentekenregister zijn geregistreerd, onder een eigen, apart schorsingstarief kunnen vallen.

3.1.2 Buiten scope

- De schorsingstermijn wordt in deze UT buiten beschouwing gelaten. De schorsingstermijnen blijven gelijk.
- Andere voertuigcategorieën dan kampeerwagens worden buiten beschouwing gelaten.
- Alternatieve wijzigingen in het mrb-tarief voor kampeerwagens.

3.1.3 Uitgangspunten

- In deze uitvoeringstoets worden de schorsingstarieven van 2024 als uitgangspunt genomen.
- In deze uitvoeringstoets wordt voor de definitie van 'kampeerwagen' de definitie uit de Regeling Voertuigen aangehouden.
- In deze uitvoeringstoets wordt ervan uitgegaan dat er voorafgaand aan de invoering van een ander mrb-tarief en schorsingstarief overeenstemming is bereikt tussen de Belastingdienst en de RDW over de definitie van een kampeerwagen.

3.1.4 Randvoorwaarden

- Randvoorwaarde is dat het mrb-tarief voor kampeerwagens wordt versoerd van kwarttarief naar halftarief.
- Randvoorwaarde is dat het wijzigen van het schorsingstarief voor kampeerwagens akkoord bevonden is door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.
- Inplanning geschiedt na verstrekking van de definitieve opdracht

3.1.5 Kritische succesfactoren

- Mogelijkheid tot herijking van de uitvoeringstoets wanneer de tarieven voor schorsing gewijzigd worden.
- Tijdige communicatie van politieke besluitvorming naar de RDW.
- Een communicatieplan vanuit de RDW richting de burger.

Wettelijke basis

Op grond van artikel 4b onder c van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) is de RDW belast met het schorsen van de geldigheid van de kentekenbewijzen (nu schorsen van de tenaamstelling, artikel 67 van de WVV 1994). Daarnaast is de RDW op grond van artikel 4b onder n van de WVV 1994 bevoegd tot het vaststellen en heffen van de tarieven, alsmede van de wijze van betaling van deze tarieven, voor het verrichten van de taken waarvoor de RDW bevoegd is. De RDW stelt de tarieven vast en het Ministerie van IenW keurt de tarieven goed. Daarom is het van belang

dat voorgenomen wijzigingen in het schorsingstarief tijdig met lenW worden gedeeld en afgestemd. Deze wijziging past in de tarievenregeling. We kunnen de kampeerwagen als aparte voertuigcategorie opnemen in de tarievenregeling met daaraan een tarief gekoppeld.

Nu de RDW bevoegd is tot het op aanvraag schorsen van de tenaamstelling, is de RDW ook bevoegd tot het vaststellen en heffen van het schorsingstarief. De tarieven voor 2024 zijn opgenomen in de Regeling tarieven Dienst Wegverkeer 2024.

Uitgangsdokumentatie

- Opdrachtbrief uitvoeringstoets d.d. 28 november 2023;
- Kamerstukken II 2023/24, 36 418, nr. 80.
- Wegenverkeerswet 1994;
- Regeling voertuigen;
- Regeling tarieven dienst wegverkeer 2024;
- Regeling schorsing geldigheid tenaamstelling.

4 Uitvoering

Inleiding

In dit hoofdstuk wordt de wijze van uitvoering van het rekenen van het lage schorsingstarief voor kampeerwagens beschreven. Dit kan plaatsvinden door een wijziging van de productcode van de voertuigcategorie kampeerwagens. De uitvoering van de wijzigingen in voertuigcategorieën en de manier waarop dit technisch ingericht wordt, wordt in dit hoofdstuk besproken. Daarnaast wordt gekeken naar een alternatief voor het gebruik van het lage schorsingstarief en de impact die dit zou hebben.

4.1.1 Bestaande taken

Er komen voor de RDW geen nieuwe taken bij met de uitvoering van het gevraagde verzoek. Op dit moment is het schorsingsproces, inclusief het vaststellen en het heffen van de tarieven, een bestaande taak van de RDW en deze is al volledig ingericht. Ook kampeerwagens kunnen geschorst worden. Om kampeerwagens onder het lage schorsingstarief of een nieuw schorsingstarief te laten vallen, moet er in het systeem een wijziging plaatsvinden waardoor de voertuigcategorie van kampeerwagens onder het lage schorsingstarief of alternatieve schorsingstarief komt te vallen.

4.1.2 Definitie van een kampeerwagen

De RDW sluit voor de definitie van een kampeerwagen aan bij de Regeling Voertuigen. Dit is een Europese definitie die is overgenomen vanuit kaderverordening 2028/858 in de Regeling voertuigen. De voorwaarden waaraan een voertuig moet voldoen om als kampeerwagen aangemerkt te worden bij de RDW zijn opgenomen in artikel 1.1 van deze regeling.

De Belastingdienst stelt andere eisen waar een kampeerwagen aan moet voldoen. In deze uitvoeringstoets wordt dit buiten beschouwing gelaten, omdat de verwachting is dat er wijzigingen voor de fiscale definities aanstaande zijn.

Momenteel zijn er 192.000 voertuigen met de inrichting 68 (kampeerwagen). Van deze voertuigen zijn 81.000 voertuigen jonger dan 15 jaar, dit is circa 42%. Binnen het schorsingsdomein bedroegen de kampeerwagens (circa € 4,1 miljoen) als geheel circa 18% van de omzet.

Optie 1: toepassing van het lage schorsingstarief

De RDW kent op dit moment een laag tarief en een normaal tarief voor het schorsen van voertuigen. Het normale tarief is anno 2024 € 88,05 en het laagtarief is € 29,10.

Als ervoor wordt gekozen om voor kampeerwagens het laagtarief te hanteren, dan wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de wijze waarop de schorsingstarieven op dit moment zijn geregeld. Er hoeft enkel een wijziging plaats te vinden waardoor de productcode van kampeerwagens onder het label voor het laagtarief komen te vallen.

Kosten

Wanneer alle kampeerwagens standaard onder het lage tarief komen te vallen, zorgt dit voor een derving aan inkomsten uit het product 'schorsen'.

Bij de aanpassing van het schorsingstarief voor kampeerwagens wordt verwacht dat er een omzeterdving zal optreden van circa €1,7 miljoen tot €1,9 miljoen. Bij dit bedrag wordt ervan uit gegaan dat het aantal schorsingen in 2024 gelijk zal blijven á 30.467 kampeerwagens.