



RDW

R/02151

Uitvoeringstoets

Digitaliseren bpm-proces

Onderzoeksdoelstelling/opdrachtformulering:

De RDW en de Belastingdienst streven ernaar om de bpm-aangifte voor voertuigen verregaand te digitaliseren en te integreren in de digitale processen voor de inschrijving van een voertuig in het kentekenregister.

Opdracht voor een	X Uitvoeringstoets
Categorie	☐ UT uit eigen beweging RDW ☐ UT op voorgenomen beleid X UT op voorgenomen wet- en regelgeving
Financiering	☐ Door RDW X Door derden
Opdrachtgever	Ministerie van Financiën
Opdrachtnemer	RDW
Begindatum	11 december 2024
Einddatum	
Versie	1.0
Versiedatum	2 juli 2025

Versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
0.1	13 februari 2025	Eerste concept n.a.v. workshop Zwolle	
0.2	17 maart 2025	Document herschreven	
0.3	27 maart 2025	Aanpassingen + correctie	
0.4	18 mei 2025	Invoegen afspraken Belastingdienst	
0.5	21 mei 2025	Toevoegen financiële cijfers	
0.6	22 mei 2025		
0.7	26 mei 2025	Review	
0.8	18 juni 2025	Verwerken review	
1.0	2 juli 2025	Na akkoord MT-RDW	

Afgestemd met

Rol/ Functie	Naam	Versie (vanaf)
Interne Opdrachtgever		08
Gedeleg. Opdrachtgever		08
Opdrachtnemer		01
Projectcontroller		08
Project- dossier en ondersteuning		01
Projectgroep:		
Businessarchitect		01
MT-R&I Secretaris		01
Adviseur VRD		01
Product Owner ICT		01
Beleidsadviseur R&I		01
(Beleids)adviseur T&B		01
Beleidsadviseur VRT		01
Relatiemanager		01
Juridisch adviseur JBZ		01
Reviewteam:		
Senior Strategisch Adviseur		07
Afdelingsmanager T&B		07
Procesbeleid		
MT-R&I		08

Akkoordverklaring

Directie

Opdrachtnemer – Divisie R&I

Inhoudsopgave

1	Managementsamenvatting	4
1.1	Inleiding.....	4
1.2	Doelstellingen en voordelen	4
1.3	Uitgangspunten.....	4
1.4	Aangepaste werkwijze na vooronderzoek	4
1.5	Redenen voor gescheiden portalen:	4
1.6	Kritische succesfactoren.....	5
1.7	Randvoorwaarden.....	5
1.8	Gevolgen en risico's	5
1.9	Voordelen en besparingen	5
1.10	Financiën	6
1.11	Planning.....	6
1.12	Conclusie en vervolgstappen	7
2	Inleiding	8
2.1	Achtergrond	8
2.2	Vraagstelling.....	8
2.3	Verzoek	8
2.4	Doelstelling.....	9
2.5	Definitiebepalingen/ begrippen.....	9
3	Kaders	10
3.1	Scope	10
3.2	Binnen scope	10
3.3	Buiten scope.....	11
3.4	Link naar de Belastingdienst	11
3.5	Uitgangspunten.....	11
3.6	Randvoorwaarden.....	12
3.7	Kritische succesfactoren.....	12
3.8	Wettelijke basis	12
3.9	Uitgangsdokumentatie.....	13
4	Uitvoering	14
4.1	Bestaande taken.....	14
4.2	Gewijzigd proces: Opzet gezamenlijke verwerking van voertuig- en bpm gegevens	14
4.3	Uitbreiding verwerking gegevens	16
5	Gevolgen voor de RDW	17
5.1	Security (S)	17
5.2	Communicatie (C).....	17
5.3	Organisatie (O)	18
5.4	Personeel (P)	18
5.5	Privacy (P).....	19
5.6	Administratieve Organisatie (A).....	19
5.7	Financiën (F)	19
5.8	Informatievoorziening (I)	20
5.9	Juridisch (J)	20
5.10	Techniek (T).....	21

5.11	Huisvesting (H)	21
6	Gevolgen voor de omgeving	22
6.1	Welke doelgroepen ondervinden gevolgen	22
6.2	Gevolgen en maatregelen per doelgroep	23
7	Kosten en financiering	24
7.1	Kosten uitvoeringstoets	24
7.2	Realisatiekosten	24
7.3	Exploitatiekosten.....	24
7.4	Financiering.....	24
7.5	Tijdspad	25
8	Risico's	26
8.1	Risico's in de realisatiefase	26
8.2	Risico's in de exploitatiefase	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
9	Conclusies en Advies.....	30

1 Managementsamenvatting

1.1 Inleiding

De huidige bpm-aangifte (belasting van personenauto's en motorrijwielen) verloopt grotendeels op papier. Op initiatief van Kamerlid Erkens (VVD) wordt onderzocht hoe dit proces gedigitaliseerd kan worden, met als doel een efficiëntere dienstverlening, minder administratieve lasten en een betere handhaving van parallelimport.

Uit een vooronderzoek van de RDW en de Belastingdienst blijkt dat integratie van de bpm-aangifte binnen de processen van de RDW technisch mogelijk is. Het streven is om per 1 januari 2028 een gezamenlijk digitaal portaal operationeel te hebben. Deze uitvoeringstoets beschrijft onder welke voorwaarden dit haalbaar is.

Integratie in de aanvraagkanalen van de Belastingdienst waarbij de RDW verantwoordelijk is voor de behandeling van de aanvraag tot inschrijving in het kentekenregister. Als de beoordeling van de inschrijving is afgerond ontvangt de Belastingdienst de informatie uit het voertuigbeeld en de gegevens van de taxatie (indien van toepassing). De aangifte wordt verder afgehandeld in het portaal van de Belastingdienst en wordt zoveel mogelijk voor ingevuld. Het fiscale deel van de aangifte blijft hiermee volledig de verantwoordelijkheid van de Belastingdienst.

1.2 Doelstellingen en voordelen

Het project richt zich op het integreren van de bpm-aangifte in de digitale aanvraag voor voertuigregistratie, bedoeld voor zowel particulieren als bedrijven. De beoogde voordelen zijn:

- Kortere verwerkingstijd.
- Verbeterde dienstverlening.
- Minder fraude en administratieve lasten.
- Efficiëntere gegevensverwerking.
- Betere handhaving van milieu- en veiligheidseisen.

1.3 Uitgangspunten

- De bpm-wetgeving biedt voldoende juridische basis.
- De RDW registreert voertuiggegevens; de Belastingdienst is verantwoordelijk voor heffing en inning van de bpm.
- De RDW geeft geen fiscaal oordeel over de bpm; dit blijft bij de Belastingdienst.

1.4 Aangepaste werkwijze na vooronderzoek

In het oorspronkelijke vooronderzoek werd uitgegaan van één gezamenlijk klantportaal voor RDW en Belastingdienst, maar dit is niet haalbaar gebleken. De aangepaste werkwijze ziet er als volgt uit:

- RDW-portaal: De aanvrager voert voertuig- en fiscale gegevens in die de RDW gebruikt om de verkeersveiligheid te borgen.
- Gegevensoverdracht: Na beoordeling geeft de RDW de voertuiggegevens door aan de Belastingdienst.
- Belastingdienstportaal: De aanvrager logt vervolgens opnieuw in via het klantportaal van de Belastingdienst. De reeds ontvangen gegevens zijn vooraf ingevuld; alleen aanvullende informatie voor de bpm-aangifte hoeft nog ingevoerd te worden.
- Afronding: Na betaling van de bpm wordt het voertuig ingeschreven in het kentekenregister.

1.5 Redenen voor gescheiden portalen:

Strikte functiescheiding tussen registratie (RDW) en belastingheffing (Belastingdienst).

- Niet alle RDW-aanvragen zijn bpm-plichtig; een gezamenlijke “look & feel” is daarmee niet haalbaar.
- Niet alle bpm-aangiften worden voorafgegaan door dienstverlening van de RDW. Denk aan:
 - Aangifte bpm voor een reeds in het Nederlands kentekenregister ingeschreven bestelauto.
 - Aangifte bpm zonder kentekenregistratie NL (= Buitenlandse kentekens).
 - Rest-bpm (beëindiging ondernemer-/gehandicaptenregeling agv. houderschapswissels).
- Technische beperkingen binnen de Belastingdienst voor het gebruik van externe web services.

1.6 Kritische succesfactoren

Succes hangt af van:

1. Gebruiksvriendelijkheid en toegankelijkheid van de portalen.
2. Naadloze functionele integratie in bestaande processen.
3. Organisatorische en bestuurlijke ondersteuning bij alle betrokken partijen.
4. Governance-structuur voor implementatie, beheer en doorontwikkeling.

1.7 Randvoorwaarden

Voor een succesvolle uitvoering zijn de volgende randvoorwaarden van belang:

- Effectieve samenwerking tussen RDW, Belastingdienst en ministeries (IenW en Financiën).
- Voldoende financiële en personele middelen.
- Naleving van de AVG en andere privacyregelgeving.
- Veilige en betrouwbare IT-systemen.
- Gerichte inzet op digitalisering en innovatie.

1.8 Gevolgen en risico's

De invoering heeft gevolgen voor meerdere RDW-divisies en afdelingen zoals Registratie & Voertuiginformatie (RV), Voertuigregulering (VRT), Toezicht & Beoordeling (T&B), ICT en Juridische Zaken. Belangrijke risico's zijn:

- Juridische complicaties.
- Technische integratieproblemen.
- Weerstand vanuit de branche.
- Imago schade bij storingen of vertragingen.

Bij de voorgestelde oplossingsrichting zijn de risico's op het gebied van continuïteit, integriteit en vertrouwelijkheid beperkt, doordat zowel de RDW als de Belastingdienst zich houden aan de verantwoordelijkheden voor enkel hun eigen taken.

1.9 Voordelen en besparingen

De nieuwe werkwijze levert tastbare voordelen op:

- Geen papieren aangifte meer nodig.
- Eenmalige gegevensinvoer.
- Fraude wordt beperkt doordat gegevens niet later gewijzigd kunnen worden. De gegevens van het proces van de kentekeninschrijving en de gegevens van de bpm-aangifte worden via het portaal op één moment ontvangen. Dat voorkomt dat er in de bpm-aangifte gebruik gemaakt wordt van een aangifte met taxatie voor bijvoorbeeld schade die bij de kentekeninschrijving niet aanwezig is.
- RDW ontvangt direct taxatierapport en bijbehorende voertuigfoto's.

Besparingen (volgens Belastingdienst):

- 18 fte minder bij Centrale Invoer Heerlen (CI).
- 10 fte minder bij validatie.
- 2 fte minder bij matching.

De besparingen treden gefaseerd op:

- 50% in 2028,
- 75% in 2029,
- 100% in 2030.

1.10 Financiën

De kosten voor het opstellen van de uitvoeringstoets bedragen 300 uren x € 154,- = € 46.200, -.

Projectbegroting			
Omschrijving	Lijn uren	ICT uren	Totaal uren
Projectvoorbereidingsfase	400	750	1.150
Ontwerpfase	600	1.500	2.100
Ontwikkelfase	100	8.800	8.900
Systeemacceptatiefase	700	200	900
Implementatie	1.300	200	1.500
Nazorg	200	200	400
Stuurgroep/projectteamoverleg	1.000	250	1.250
Totaal	4.300	11.900	16.200

Omschrijving	Uren	Tarief	Totaal
Kosten lijnuren op basis van interne uren	4.300	€ 132,00	€ 567.600,00
Kosten ICT-uren op basis van interne uren	11.900	€ 154,00	€ 1.832.600,00
Out of pocket kosten t.b.v. communicatie			€ 20.000,00
Totaal initiële kosten			€ 2.420.200,00

Exploitatie

Jaarlijkse exploitatie

10% van de investering in ICT-uren (inschatting div. ICT) 1.190 € 154,00 € 183.260,00

De tarieven zijn gebaseerd op het prijspeil van 2025, jaarlijks moet rekening worden gehouden met een inflatie van +/- 3%. Voor de jaarlijkse exploitatie is uitgegaan van het ICT-tarief 2025.

Rekening moet worden gehouden met een onzekerheidsmarge van plus 30%.

De initiële en exploitatie kosten worden door het Ministerie van Financiën gefinancierd.

1.11 Planning

Tijdspad project "Digitaliseren bpm"	
Projectfase	Periode

Projectvoorbereidingsfase	januari t/m oktober 2026
Ontwerpfase	november t/m december 2026
Ontwikkelfase	januari t/m december 2027
Systeemacceptatiefase	september t/m december 2027
Implementatie fase	januari 2028 t/m juli 2028
Nazorgfase	augustus t/m december 2028

De RDW was voornemens het project Digitaliseren bpm te starten per 1 januari 2026 en in de loop van 2026 geïmplementeerd te hebben. Echter de Belastingdienst gaf aan vanaf 1 januari 2028 gefaseerd te kunnen implementeren. De getoonde planning volgt de opleveringsdatum van de Belastingdienst.

1.12 Conclusie en vervolgstappen

Na meerdere inhoudelijke afstemmingsrondes tussen de RDW, de Belastingdienst en het ministerie van Financiën, is geconcludeerd dat de voorgenomen digitalisering haalbaar is binnen de kaders zoals omschreven in deze uitvoeringstoets. Mits de formele opdracht uiterlijk in januari 2026 wordt verstrekt, is het realistisch om de implementatie per 1 januari 2028 te laten starten.

Het voorstel sluit aan bij een langgekoesterde wens van zowel burgers, bedrijven, als uitvoerende organisaties zoals de RDW en de Belastingdienst. Het draagt bij aan betere digitale dienstverlening, een efficiënter proces en versterkt de informatiepositie voor toezicht en handhaving.

Hoewel het wetsvoorstel uitvoerbaar en technisch maakbaar is, is invoering per juli 2026 voor de Belastingdienst, zoals oorspronkelijk voorgesteld in de conceptregeling, niet haalbaar. De realisatie vraagt om een intensieve samenwerking tussen RDW en Belastingdienst, met een zorgvuldige benadering waarbij meerdere partijen moeten worden betrokken.

Voor de invoering is naar verwachting een doorlooptijd van circa 1,5 tot 2 jaar nodig. Concreet betekent dit dat bij een start per 1 januari 2026, met een gezamenlijke verkenning- en analysefase, een invoeringsdatum op zijn vroegst mogelijk is per 1 januari 2028.

2 Inleiding

2.1 Achtergrond

De bpm-aangifte is momenteel grotendeels een papieren proces. Kamerlid Erkens (VVD) heeft tijdens de behandeling van het Belastingplan 2024 aandacht gevraagd voor digitalisering, wat leidt tot efficiëntere dienstverlening, minder administratieve lasten en betere handhaving van parallelimport. De RDW en de Belastingdienst hebben onderzocht of bpm-aangifte kan worden geïntegreerd in het digitale inschrijvingsproces van voertuigen en er zodoende een gemeenschappelijk digitaal portaal voor de inschrijving en de bpm-aangifte gerealiseerd kan worden. Voorgesteld wordt om met ingang van 1 januari 2028 een gezamenlijk portaal voor voertuig- en bpm-gegevens ingericht te hebben. De uitvoeringstoets geeft aan onder welke voorwaarden (zie paragraaf 1.7) dit uitvoerbaar is.

2.2 Vraagstelling

De aangifte voor de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm) is tot op heden nog in hoge mate een op papier gebaseerd proces. Het Kamerlid Erkens van de VVD-fractie heeft tijdens de parlementaire behandeling van het Belastingplan 2024 aandacht gevraagd voor de digitalisering. Vastgesteld is dat het digitaliseren van de bpm-aangifte van belang is voor een goede en efficiënte dienstverlening aan de particulieren en bedrijven. Digitalisering draagt bij aan vermindering van de administratieve lasten en kan bovendien bijdragen aan de versterking van het toezicht op en de handhaving van de parallelimport. Door de RDW en de Belastingdienst is onderzocht of het mogelijk is om het proces van de aangifte voor de bpm samen te voegen met het nu al deels gedigitaliseerde proces voor inschrijving van een voertuig in het kentekenregister¹. Dit onderzoek wees uit dat de RDW en de Belastingdienst gezamenlijk in staat zijn om een digitaal portaal (hierna: gezamenlijk portaal) in te richten waarin zowel de aanvraag voor de inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister als de aangifte en betaling voor de verschuldigde bpm wordt gedaan. De Tweede Kamer is hierover op 23 september 2024 geïnformeerd². In de brief aan de Tweede Kamer is aangekondigd dat de inzet wordt gericht op het digitaliseren van de bpm-aangifte conform de uitkomsten van het onderzoek en dat de regelgeving die hiervoor nodig is zal worden voorbereid. De conceptregeling die hiervan het gevolg is, is opgenomen in de bijlage.

2.3 Verzoek

Op 11 december 2024 heeft de RDW van het Ministerie van Financiën het volgende verzoek ontvangen:

Ik wil uw organisatie verzoeken - op grond van artikel 11 van de Regeling sturing van en toezicht op de Dienst Wegverkeer - een uitvoeringstoets uit te voeren op het voorstel zoals dat in bijgaande conceptregeling is opgenomen. Ik doe simultaan hetzelfde verzoek aan de Belastingdienst. Aan de Tweede Kamer is toegezegd dat het over de uitkomsten van de Uitvoeringstoets zal worden geïnformeerd zodra de resultaten bekend zijn. De uitvoeringstoets zal dan ook na ontvangst hiervan met een duiding naar de Tweede Kamer worden verzonden. De kosten voor het uitvoeren van deze uitvoeringstoets worden vergoed door het Ministerie van Financiën. Omdat er al een financiële relatie met de Belastingdienst bestaat zal de Belastingdienst daarin faciliteren. Uw bevindingen ontvang ik graag zo spoedig mogelijk, maar bij voorkeur binnen 8 weken.

¹ Kamerstukken II 2023/24, 32800, nr. 82

² Kamerstukken II 2024/25, 32800, nr. 88

2.4 Doelstelling

Het inzichtelijk maken of en onder welke voorwaarden de RDW invulling kan geven aan het beleidsvoornemen van het Ministerie van Financiën zoals opgenomen in de regeling. Voornamelijk zal dit gericht zijn op het ontwikkelen en implementeren van een gezamenlijke verwerking van voertuig- en bpm-gegevens met de Belastingdienst. Deze verwerking heeft tot doel om: de processen tussen de RDW en de Belastingdienst zodanig te stroomlijnen, dat de aanvrager de als gezamenlijk relevant gekenmerkte gegevens slechts één keer hoeft aan te leveren bij het portaal voor de inschrijving bij de RDW, waarna deze gegevens automatisch hergebruikt worden voor de aangifte bij de Belastingdienst. Ontbrekende gegevens die benodigd zijn voor de fiscale aangifte worden in het portaal van de Belastingdienst uitgevraagd. Dit systeem moet:

- De bpm-aangifte digitaliseren;
- Een betere dienstverlening bieden aan particulieren en bedrijven;
- Dubbele gegevensaanlevering voorkomen;
- Betere informatiepositie geven voor toezicht door de Belastingdienst en RDW;
- De veiligheid en milieueisen van voertuigen beter handhaven door als RDW gebruik te mogen en kunnen maken van alle fiscale aspecten die gerelateerd zijn aan de bpm-aangifte.

2.5 Definitiebepalingen/ begrippen

Belastingdienst

De Belastingdienst voert de taken uit rondom het in dit stelsel bepalen van de bpm en vaststellen van het fiscaal akkoord. Ketenpartner van de RDW.

Erkend bedrijf

Een door de RDW erkend bedrijf is een bedrijf dat door de RDW officieel is goedgekeurd om bepaalde taken en bevoegdheden uit te voeren binnen het Nederlandse voertuigregistratie- en keuringstelsel. Deze erkenning houdt in dat het bedrijf voldoet aan specifieke wettelijke eisen en kwaliteitsnormen die door de RDW zijn vastgesteld. In dit geval het registreren van voertuigen of wijzigingen in voertuigen (zoals import of ombouw).

Voertuigbeeld

Door de RDW vastgelegde gegevens die voor heffing van de bpm digitaal aan de Belastingdienst ter beschikking worden gesteld.

bpm-aangifte

Aangifte door de belastingplichtige voor het betalen van de bpm. De aangifte bpm kan gedaan worden voor nieuwe voertuigen en voor gebruikte voertuigen kan waardevermindering worden toegepast o.b.v. een forfaitaire afschrijvingstabel, koerslijst of taxatie.

Parallelimport

Import van voertuigen via andere kanalen dan een door de fabrikant aangewezen importeur.

Artikel 8 vergunninghouders

Een artikel 8 vergunninghouder doet per kwartaal bpm-aangifte en betaalt de bpm ook achteraf.

3 Kaders

3.1 Scope

De RDW en de Belastingdienst onderzoeken gezamenlijk op welke wijze de bpm-aangifte voor voertuigen kan worden gedigitaliseerd en geïntegreerd in de gedigitaliseerde processen voor de inschrijving van een voertuig in het kentekenregister.

Er is sprake van drie typen gegevens:

- Gegevens die specifiek betrekking hebben op de voertuigregistratie.
- Gemeenschappelijke gegevens die fiscaal van belang zijn én voor de RDW tijdens de beoordeling van een voertuig additioneel kunnen worden ingezet om het bestaande proces te optimaliseren en de verkeersveiligheid te waarborgen.
- Gegevens die uitsluitend fiscaal relevant zijn voor de aangifte van de bpm.

De gezamenlijke verwerking van voertuig- en bpm-gegevens heeft als doel de processen tussen de RDW en de Belastingdienst zodanig te vereenvoudigen, dat de aanvrager de gegevens digitaal kan aanleveren bij de RDW voor de inschrijvingsgegevens én de als gezamenlijk vastgestelde gegevens. Hierbij wordt rekening gehouden met het feit dat de RDW kan besluiten om het voertuig op te roepen voor nader onderzoek, zodat de RDW kan vaststellen of er sprake is van het niet voldoen aan bijvoorbeeld de eisen van de Regeling voertuigen. Deze gegevens worden vervolgens gebruikt voor de fiscale aangifte bij de Belastingdienst. De aanvullende gegevens die alleen nodig zijn voor de fiscale aangifte, worden in het portaal van de Belastingdienst opgevraagd.

De aanvraag voor (wijziging van) de inschrijving wordt door de aanvrager altijd ingediend bij de RDW. Indien er wordt vastgesteld dat het voertuig bpm plichtig is worden additionele gegevens uitgevraagd die voor zowel de Belastingdienst als RDW relevant zijn voor het in behandeling nemen van de aanvraag. Na de afronding van de aanvraag tot inschrijving worden de als fiscaal gekenmerkte gegevens verder in behandeling genomen door de Belastingdienst. De systemen kennen een mate van integratie waardoor de aanvrager de status van verwerking van de aanvraag eenduidig in beeld heeft.

Dit geldt voor het gehele ketenproces. Ten aanzien van de bpm plichtige voertuigen gaat het om aangiften die leiden tot een (aanvullende) betaling³. Meer specifiek gaat het daarbij om de aangiften die uit hoofde van de artikelen 6, 14b, 15 en 15a van de Wet bpm 1992 worden ingediend.

Andere aangiften, niet zijnde een gevolg van de aanvraag tot (wijziging) inschrijving, moeten rechtstreeks bij de Belastingdienst geregeld worden.

3.2 Binnen scope

Op 13 maart 2025 hebben het ministerie van financiën, Belastingdienst en de RDW de onderstaande scope vastgesteld.

- Alle aanvragers van een inschrijving: particulieren, niet-erkende bedrijven, RDW-erkende bedrijven en artikel 8 Wet bpm 1992 vergunninghouders.
- Vastleggen en digitaliseren van aangiften en meldingen (art. 8 vergunninghouders) en opgaven die betrekking hebben op inschrijving, wijziging en her inschrijving van voertuigen in het kentekenregister.
- Wijziging van inschrijvingen (ombouw): Aanpassen van bestaande voertuigregistraties, bijvoorbeeld bij technische aanpassingen of wijzigingen in voertuigcategorieën.

³ of in specifieke gevallen om een nihil aangifte als er sprake is van een verrekening.

- Registratie en verwerking van alle voertuigen die via parallelle import in Nederland worden ingevoerd.
- Ondersteuning van diverse wettelijk geaccepteerde vormen van waardebepaling t.b.v. de bpm-aangifte, waaronder (afschrijvingstabel, koerslijst en taxatierapport).
- Verwijzingen naar specifieke aan de bpm gerelateerde aangifteprocessen van de Belastingdienst. Mogelijkheid om vrijstellingen en verrekening toe te passen, zoals de gehandicaptenregeling en verhuisboedelvrijstelling.
- Juridische inbedding van het gebruik van bpm-aangiftegegevens door RDW.

3.3 Buiten scope

- Bpm-teruggave bij export.
- Teruggaven, overige vrijstellingen, naheffingen, bezwaar en beroep.
- Versnelde inschrijving (nieuwe en ongebruikte voertuigen).
- Een voorgeschreven standaard digitaal format voor een taxatierapport.
- Koppeling met koerslijstproviders.

3.4 Link naar de Belastingdienst

Er wordt voor de aanvrager een verwijzing opgenomen naar de aangifte processen die uitsluitend betrekking hebben op de Belastingdienst naar het systeem van de Belastingdienst.

Dit geldt onder meer voor:

- Processen met betrekking tot overige belastbare feiten in relatie tot de bpm, zoals aangifte 'ter zake van gebruik van de weg'.
- Aangifte bpm voor een reeds in het Nederlands kentekenregister ingeschreven bestelauto.
- Overige bpm-aangifteprocessen, zoals:
 - Aangifte bpm zonder kentekenregistratie in Nederland (buitenlandse kentekens).
 - Aangifte rest-bpm bij beëindiging van de ondernemer- of gehandicaptenregeling.

3.5 Uitgangspunten

De uitgangspunten voor de uitvoering zijn:

1. De aansluiting op de Europese voertuigclassificaties is afgerond (project Voertuigclassificaties).
2. Er wordt geen gezamenlijk portaal met één look & feel ontwikkeld.
3. De RDW en de Belastingdienst zijn verantwoordelijk voor de eigen systeemontwikkeling, gezien de mate van integratie zijn er niet alleen organisatorische- maar ook technische afhankelijkheden.
4. Het digitaal inschrijven en aangeven moet mogelijk zijn voor alle aanvragers van een inschrijving: particulieren, niet-erkende bedrijven, RDW-erkende bedrijven en artikel 8 Wet bpm 1992 vergunninghouders.
5. De aanvraag betreft tevens de wijziging van voertuigen (ombouw): Aanpassen van bestaande voertuigregistraties, bijvoorbeeld bij technische aanpassingen of wijzigingen in voertuigcategorieën.
6. De wettelijk geaccepteerde vormen van waardebepaling t.b.v. de bpm-aangifte, waaronder (afschrijvingstabel, koerslijst en taxatierapport) moeten worden ondersteund.
7. Er is een duidelijke scheiding tussen inschrijvingsgegevens, de als gemeenschappelijk vastgestelde gegevens die de RDW aan de voorkant uitvraagt vanuit verkeersveiligheid perspectief en de fiscale gegevens die voor de verwerking van de BPM noodzakelijk zijn aan de zijde van de Belastingdienst.
8. De aanvraag verwerking in de dialoog bestaat uit een RDW en Belastingdienst deel die van elkaar gescheiden zijn.
9. Het taxatierapport (pdf) wordt als één geheel document geüpload er worden geen losse foto's uitgevraagd voor upload.

10. Er wordt aan RDW-zijde geen koppeling ontwikkeld om data van de koerslijstprovider als bron voor de aanvraag toe te passen. Dit is de verantwoordelijkheid van de Belastingdienst.
11. De RDW vraagt de wijze waarop aangifte wordt gedaan uit (Afschrijvingstabel, Koerslijst of Taxatie) om hiermee vervolgacties te valideren.
12. Na vaststelling belastbaar feit (goedkeuring door RDW) worden relevante gegevens voor de fiscale bepaling kenbaar gemaakt aan de Belastingdienst.
13. De Belastingdienst is verantwoordelijk voor de fiscaliteit en betaling en stuurt na controles een fiscaal akkoord naar de RDW.
14. De RDW speelt geen rol in de vaststelling fiscaal akkoord of betaling.
15. Na ontvangst fiscaal akkoord volgt de inschrijving in het register.
16. De nog te ontwikkelen RDW-portalen (div. VRT/T&B) zijn tijdig beschikbaar voor 1-1-2027.
17. Het door de RDW voorgestelde alternatief waarbij een bpm-aangifte in PDF door de RDW als bestand wordt meegegeven aan de belastingdienst, wordt niet nader uitgewerkt omdat dit het proces bij de belastingdienst te zeer verstoort

3.6 Randvoorwaarden

Onderstaande punten worden gezien als randvoorwaarden waaraan voldaan dient te worden en op basis waarvan dit advies geschreven is.

- Voldoende ketensamenwerking en oplossingsgerichtheid bij partnerorganisaties is essentieel voor het slagen van het project (Min Fin, RDW, BD, DRZ, Min I&W).
- Voldoende capaciteit (kwantitatief en kwalitatief) binnen organisaties beschikbaar.
- Duidelijke taakverdeling. Rollen en verantwoordelijkheden en bevoegdheden van betrokken partijen, zoals de Belastingdienst in het bpm-proces blijven gehandhaafd en zijn helder gedefinieerd.
- Juridische borging van de uitvraag van fiscaal gekenmerkte gegevens door RDW bij de aanvraag voor inschrijving.

3.7 Kritische succesfactoren

Onderstaande factoren zijn van belang voor de opdrachtgever en doelgroepen om tot een succesvol resultaat te komen.

- Het portaal wordt door de (toekomstige) gebruikers als klantvriendelijk ervaren. Gebruiksgemak en rechtszekerheid staan voorop.
- De mate van integratie tussen beide aanvraagprocessen, (wijziging van) inschrijving en bpm.
- De beoogde voordelen van het portaal, zoals betere toezichtmogelijkheden en digitalisering van processen, moeten in de praktijk aantoonbaar worden gerealiseerd.
- Het voorstel en uitwerking heeft draagvlak bij de Belastingdienst, RDW, het Ministerie van Financiën en Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).
- Belastingdienst, RDW, Ministerie van Financiën en Ministerie van I&W richten samen een governance-model in om dit project te kunnen implementeren, uitvoeren en beheersen.

3.8 Wettelijke basis

Vastleggen fiscale gegevens in kentekenregister

De grondslag voor de registratie van motorrijtuigen in het kentekenregister is geregeld in artikel 42 van de Wegenverkeerswet. In artikel 6, eerste lid, onder k van het Kentekenreglement zijn gegevens in het kader van de Wet bpm 1992 opgenomen. Als in die wet- of regelgeving de grondslag voor het (verplicht te volgen) proces van elektronische aangifte van bpm zoals in deze uitvoeringstoets bedoeld wordt opgenomen, dan is er in beginsel voldoende grondslag om de benodigde

gegevens de RDW te laten opvragen in de aanvraagprocessen en indien noodzakelijk op te nemen in het register. Het verwerken van gegevens ten behoeve van de juiste heffing bpm is een bestaande taak van RDW.

Gebruik (aanvullende) gegevens en documenten door RDW

De uitvraag en registratie van bepaalde gegevens en documenten door de RDW die nodig zijn voor de inschrijving van een voertuig moet nader geregeld worden in wet- en regelgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om gebruik van het taxatierapport en de foto's bij de bpm-aangifte om de beoordeling van de aanvraag van inschrijving te ondersteunen, meer specifiek dat het voertuig voldoet aan de permanente eisen en geen schadevoertuig is. Of om gebruik van documenten (zoals de inkoopfactuur) voor het bepalen van de juistheid van gegevens in het register (waardebepaling). Het verstrekken van deze gegevens door de aanvrager vindt dan slechts haar grondslag in de Wet bpm 1992 en mogen zonder aanpassing van regelgeving niet door RDW verwerkt of opgeslagen worden.

Volledig elektronisch proces

Als het doen van een fysieke (papieren, dan wel separate) aanvraag tot inschrijving en de aangifte van bpm wordt uitgesloten, dan moet dit in de Wet bpm 1992 en (bij of krachtens) de Wegenverkeerswet worden vastgelegd. De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer biedt die mogelijkheid. Aan de overige voorwaarden van die wet moet ook worden voldaan, waaronder regels voor de wijze waarop het elektronisch verkeer dient te verlopen. Wanneer het gebruik van de digitale weg lastig is, heeft de RDW een alternatief. Men kan dan terecht bij erkende bedrijven of zich melden bij een van de RDW-keuringsstations voor hulp en begeleiding.

Voertuigbeeld

Het opnemen van de relevante gegevens in het Voertuigbeeld en toezending daarvan aan de Belastingdienst is reeds afdoende geregeld in artikel 43 Wegenverkeerswet 1994. Er wordt geen nieuwe taak voor RDW in dat kader voorzien. De RDW gebruikt de term "voertuigbeeld" om het digitale dossier met de voor het bpm-proces van de Belastingdienst relevante gegevens van een voertuig te beschrijven.

3.9 Uitgangsdokumentatie

Beschrijving en opsomming van de gebruikte uitgangsdokumentatie, te denken valt aan:

- Beslisnota (kamerbrief) bij eindrapport over de digitalisering van de aangifte voor de bpm
- Onderzoek digitalisering bpm-aangifte
- Verzoek uitvoeringstoets gezamenlijk portaal – 11 december 2024 | Ministerie van Financiën 2024-0000561776
- Instemmingsbrief – 12 juli 2024 | Ministerie van IenW IENW/BSK-2024/197848

4 Uitvoering

4.1 Bestaande taken

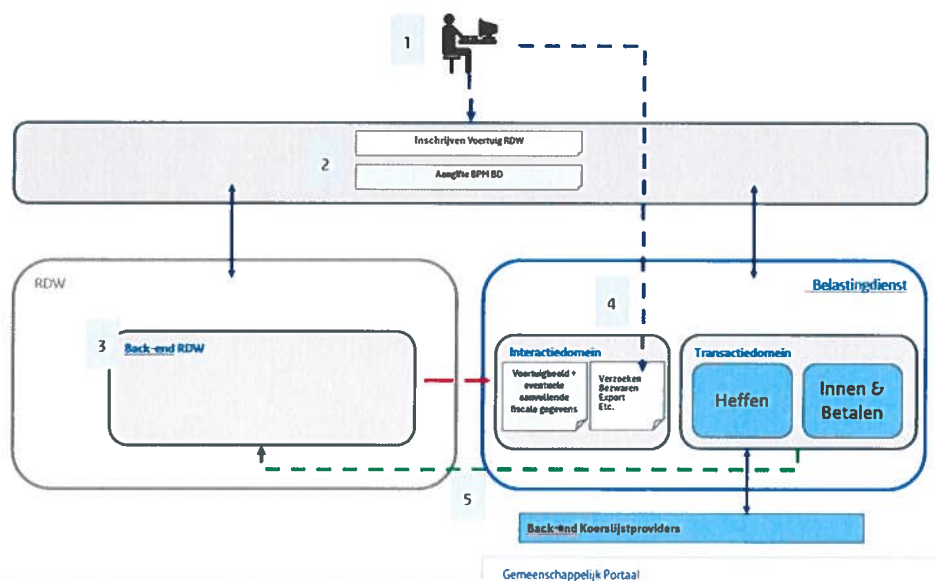
De RDW voert onderzoeken uit aan voertuigen die leiden tot een (hernieuwde) eerste inschrijving of wijziging in het kentekenregister. Dit gebeurt bij RDW-keuringslocaties, inclusief het RDW Testcentrum, en bij de divisie VRT.

Bij de aanvraag van een inschrijving van een voertuig is juridisch gezien de hoofdregel dat een aanvrager het voertuig ter beschikking moet stellen voor onderzoek bij RDW. Dit gebeurt aan de hand van een afspraak op een keuringslocatie. Om dit ter beschikking stellen efficiënter te laten verlopen voor erkenningshouders heeft RDW een digitaal proces ingericht. Dit is de versnelde individuele aanvraag (EU/EVA Voertuig Registratie - EVR). Hierbij vindt de beoordeling plaats op basis van o.a. foto's en hoeft de erkenninghouder niet meer in alle gevallen fysiek met het voertuig langs te komen. De erkenninghouder is dan wel aan aanvullende regels gebonden over het aanleveren van gegevens en documenten ten behoeve van de aanvraag en het bewaren ervan.

Dit digitale proces zal op termijn een erkenningsvorm krijgen. De streefdatum is 1 januari 2026.

Naast het digitale aanvraag portaal voor import voertuigen die voldoen aan voorwaarden kunnen aanvragers een afspraak maken voor beoordeling van het voertuig op één van de keuringslocaties of bij de divisie VRT.

4.2 Gewijzigd proces: Opzet gezamenlijke verwerking van voertuig- en bpm gegevens



Nadere toelichting:

1. Via de RDW-website kunnen klanten (erkenninghouders, niet-erkende bedrijven en particulieren) diensten afnemen die de RDW biedt. De aanvrager logt in en identificeert zichzelf met behulp van DigiD/E-herkenning of een RDW-certificaat.
2. Nadat is ingelogd kan de klant de gegevens voor de inschrijving van het voertuig invullen en digitaal bestanden aanleveren. Indien het een dienst en voertuig betreft waar aangifte bpm

verplicht is moet de klant na het invullen van de inschrijvingsgegevens een keuze maken voor de wijze waarop de bpm-aangifte wordt aangetoond. Voor nieuwe voertuigen kan de volledige bpm worden voldaan. Voor gebruikte voertuigen kan in beginsel op drie wijzen aangifte met waardevermindering worden gedaan:

- Toepassing van de wettelijke vastgestelde afschrijvingstabel.
- Toepassing van een koerslijst.
- Aan de hand van een taxatierapport.

Vervolgens kunnen de als gezamenlijk vastgestelde gegevens, waar doelbinding voor is, aanvullend worden opgegeven en de bijbehorende documenten worden geupload.

Nadat alle gegevens ingevuld c.q. geupload zijn en de klant akkoord gaat het met indienen van de aanvraag tot inschrijving gaat de RDW over tot het beoordelen van de aanvraag voor inschrijving.

3. De RDW beoordeelt de aanvraag en geeft na goedkeuring (= datum van het belastbaar feit) een voertuigbeeld door aan de Belastingdienst. De RDW kan bij de beoordeling ook de als gezamenlijk aangemerkte gegevens gebruiken. Hier valt onder andere het taxatierapport onder. Indien tijdens de beoordeling van de aanvraag tot inschrijving de waardevermindering zeer hoog is en niet in verhouding staat met het inkoopbedrag kan er voor RDW twijfel zijn over de verkeersveiligheid van het voertuig en nader onderzoek door RDW uitgevoerd worden.

De aanvraag voor inschrijving kan door de RDW in voorkomende gevallen niet eerder worden afgehandeld dan na een fysieke controle van het voertuig. Uitkomst van het onderzoek kan zijn dat de aanvraag niet wordt ingewilligd. De gegevens die de RDW dan heeft verzameld in het kader van de bpm aangifte zijn gedaan met de grondslagen die gecreëerd worden. Deze gegevens worden door de RDW bewaard, aangezien ze onderdeel zijn van de aanvraag tot inschrijving en deze gegevens als grondslag dienen van een besluit.

Transactiedomein Belastingdienst

1. De Belastingdienst verwerkt, behandelt en effectueert de aangifte. Nadat het belastbaar feit is vastgesteld, kan de aangifte bpm digitaal in het portaal van de Belastingdienst worden ingediend en zal de Belastingdienst de aangifte verwerken en het te betalen bedrag kenbaar maken.
2. Na betaling van de bpm volgt het fiscaal akkoord door de Belastingdienst en kan de RDW een positief besluit nemen over de inschrijving van het voertuig in het kentekenregister.

Deze aanpak biedt een aantal voordelen voor zowel de Belastingdienst als de RDW:

- Geen e-mailgebruik meer met beveiligingsrisico's door betaling aan de Belastingdienst via betaal instructie (beveiligde omgeving) en iDeal ;
- Direct een match tussen voertuig en aangifte aan de voorkant, geen uitval getoetst en/of matching van voertuigbeelden meer;
- Eén gezamenlijke gegevensset die bijdraagt aan beter toezicht & handhavingsmogelijkheden;
- De RDW kan – na aanpassing regelgeving - bepaalde gegevens betrekken in het onderzoek tot inschrijving en kwaliteitscontrole t.b.v. de verkeersveiligheid.

4.3 Uitbreiding verwerking gegevens

Bij het aanmelden op één van de RDW portalen moet duidelijk zijn op welk moment de aanvrager verplicht is een bpm-aangifte uit te voeren. Aansluitend op de afronding van het project Voertuigclassificaties betreft het de onderstaande voertuigcategorieën:

M1	motorvoertuigen met niet meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en zonder ruimte voor staande passagiers, ongeacht of het aantal zitplaatsen beperkt is tot de bestuurderszitplaats.
N1	motorvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton.
L3e	voertuig van categorie L3e (motorfiets op twee wielen
L4e	voertuig van categorie L4e (motorfiets op twee wielen met zijspan)
L5e	voertuig van categorie L5e (gemotoriseerde driewieler)
L7e	voertuig van categorie L7e (zware vierwielers)

In geval van overige portalen waarbij het niet enkel de (her-) inschrijving betreft moet in de uitvraag dialoog rekening worden gehouden met een duidelijke vaststelling wanneer bpm-aangifte vereist is. Dit betreft onder meer de modificatie processen zoals bijv. ombouw van bromfiets naar motorfiets.

Deze portalen zijn in ontwikkeling in verschillende projecten die op moment van schrijven van deze UT in uitvoering zijn. Vanuit deze UT moet het bpm-onderdeel hierin worden meegenomen.

5 Gevolgen voor de RDW

Onderstaande divisies en afdelingen hebben een rol en worden geraakt bij de invoering van het bpm-portaal.

Afdeling/Divisie	Rol
Divisie R&I	R&I heeft een regisserende rol in de voertuig- en rijbewijsketen en een ondersteunende rol in de handhavingsketen. • Het beheren van registers • Het verstrekken van informatie • Het houden van toezicht
RV	De divisie Registratie Voertuigen (RV) is onderdeel van de divisie Registratie en Informatie (R&I). RV is verantwoordelijk voor: • Het afgeven van voertuigdocumenten. • Het registreren en verwerken van wijzigingen in het voertuigregister. • Het beoordelen van digitale aanvragen van erkenninghouders. Het verstrekken van informatie
T&B (Beoordeling)	Behandelen aanvragen tot inschrijving voor individuele voertuigen met fysieke controle op de keuringslocaties en aanvullen voertuiggegevens t.b.v. fiscaliteit
VRT	Behandelen aanvragen tot inschrijving voor individuele voertuigen met fysieke controle op de keuringslocaties en aanvullen voertuiggegevens t.b.v. fiscaliteit
ICT	ICT ondersteunt bij de inrichting en optimalisatie van processen, ontwikkelt technologische oplossingen en beheert de programmatuur.
JBZ	Participeren ontwerpen regelgeving, juridische toets overige documenten, coördinator UT(s). JBZ behandelt daarnaast bezwaar en (hoger)beroep.
KRM	De afdeling KRM initieert, onderhoudt en coördineert het contact tussen de betrokken partijen.
Communicatie	Ondersteunen bij het opstellen van de communicatie intern en extern

5.1 Security (S)

In de projectfase wordt een Risico, Beoordeling en Behandeling (RBB)-analyse uitgevoerd in samenwerking met de Belastingdienst. Dit onderzoek helpt bij het in kaart brengen van mogelijke beveiligingsrisico's en de te nemen maatregelen om de veiligheid van gegevens en processen te waarborgen. Hierbij wordt rekening gehouden met actuele wet- en regelgeving en de standaarden voor gegevensbeveiliging binnen de RDW.

5.2 Communicatie (C)

Communicatieplan Digitalisering bpm-proces

Doelen:

- Stakeholders tijdig informeren
- Draagvlak creëren
- Soepele overgang naar de nieuwe werkwijze faciliteren

Middelen:

- Nieuwsbrieven
- Handleidingen
- Social media

Risico's en Oplossingen:

- Gebrek aan kennis: Oplossing - Training en informatieve sessies
- Weerstand: Oplossing - Duidelijke communicatie en betrokkenheid

Communicatieplan en Samenwerking

Er moet een communicatieplan worden opgesteld om alle stakeholders effectief te bereiken. Dit plan zal in samenwerking met de Belastingdienst worden ontwikkeld en uitgevoerd. De kernboodschap zal samen met de Belastingdienst worden vastgesteld, met behulp van de Message House-methode om de boodschap helder en consistent over te brengen.

Middelen en Budget

Middel	Kosten
Message House	€ 5.000,-
Instructiefilm	€ 10.000,-
Pers film/foto	€ 3.500,-
Onvoorzien	€ 1.500,-

Uren

Taak	Aantal uren
Communicatieplan, incl. afstemming	32 uur
Message House	32 uur
Begeleiding middelen	108 uur
Pers	72 uur

5.3 Organisatie (O)

De invoering van een gezamenlijke verwerking van voertuig- en bpm gegevens heeft geen impact op de organisatiestructuur van de RDW.

5.4 Personeel (P)

De gevolgen voor het personeel binnen de RDW zijn minimaal. Afhankelijk van de mogelijkheid om ook gebruik te maken van de aangeleverde foto's, ten behoeve van de aangifte, beschikken de medewerkers over meer documenten. Hierdoor kan de medewerker een beter oordeel geven of er sprake is van gereede twijfel m.b.t. de verkeersveiligheid en het voertuig opgeroepen moet worden.

Het beoordelen van deze voertuigen d.m.v. een fysieke controle zal plaatsvinden op de 16 keuringslocaties van de divisie T&B. Wanneer dit leidt tot meer fysieke controles dan betekent dit een stijging van de werklast bij deze divisie. Bij de divisie VRT worden de voertuigen altijd al fysiek gezien. Een uitbreiding met foto's zal hier niet direct leiden tot een veranderende werkwijze.

De verwachting is dat de foto's tot een werklaststijging leiden bij ongeveer 75% van de uitval uit de digitale stroom en slechts voor een deel bij de fysieke beoordeling, omdat het voertuig hier fysiek aanwezig is. De uitval bij de digitale stroom wordt geschat op 8.000 voertuigen op jaarbasis. De aanname is dat het raadplegen van de foto's ongeveer 8 minuten extra kost. Dit leidt tot een werklaststijging van 800 uur (75% van 8.000 x 8 minuten) voor de divisie T&B.

De controle van foto's bij de fysieke stroom is afhankelijk van de beleidskaders die worden opgesteld, vooralsnog wordt uitgegaan van maximaal 10.000 voertuigen (ongeveer 10%). Dit leidt tot een werkluststijging van 1.000 uur voor de divisie T&B.

Overzicht werkluststijging			
Proces	Aantal voertuigen	Extra tijd per voertuig	Totale extra werklust
Digitale uitval	8.000 (75%)	8 minuten (geschat)	± 800 uur/jaar
Fysieke stroom	Max. 10.000 (10%)	6 minuten (geschat)	± 1.000 uur/jaar
Totaal extra werklust	—	—	± 1.800 uur/jaar

Let op: De genoemde uren zijn indicatief en afhankelijk van definitieve beleidskeuzes en procesinrichting. Deze totale kosten worden door de RDW zelf gedragen aangezien dit op ons eigen verzoek binnen de uitvoeringstoets gevraagd is en bijdraagt aan een verhoging van de kwaliteit van het kentekenregister.

5.5 Privacy (P)

De communicatie met de betrokken partijen vindt plaats door middel van technisch beveiligde verbindingen via standaardpatronen binnen de RDW. Door gebruik te maken van door de RDW al gehanteerde standaardpatronen hoeven de maatregelen die noodzakelijk zijn in het kader van privacybescherming (AVG) niet uitgebreid te worden. Er wordt uitgegaan van dataminimalisatie om zoveel mogelijk recht te doen aan de privacy van de particulier.

In basis wordt bij alle ontwerpen "Privacy by design" toegepast. Een DPIA is nodig. Er moeten ook afspraken worden gemaakt over eventuele gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid, afstemming over een datalekkenproces etc. In de projectfase kan dit nader bezien worden. Een Data Protection Impact Assessment (DPIA) is vereist om de privacy risico's in kaart te brengen en passende maatregelen te nemen. Verder moeten afspraken worden gemaakt over eventuele gezamenlijke verwerkingsverantwoordelijkheid, het proces rondom datalekken en andere relevante privacyaspecten. Deze punten worden in de projectfase verder uitgewerkt.

5.6 Administratieve Organisatie (A)

De werkzaamheden van RDW-medewerkers die zich bezighouden met de aanvragen tot inschrijving blijven in de basis ongewijzigd. Echter, indien gebruik wordt gemaakt van gegevens uit de taxatie, moeten er duidelijke (beleids)kaders en verantwoordelijkheden worden vastgesteld. Dit betreft met name de vraag wie en wanneer voertuigen mag oproepen voor verdere controle en welke gegevens gebruikt mogen worden. Om de objectiviteit en privacy te waarborgen, moeten de taxatiegegevens geanonimiseerd worden, zodat de beoordeling uitsluitend plaatsvindt op basis van het voertuig en niet op basis van aanvullende persoonsgegevens.

Opleiding van medewerkers

Voor de opleiding van RDW-medewerkers van de divisies R&I, T&B en VRT wordt uitgegaan van 230 medewerkers en 2 uur per medewerker. Totale opleidingstijd: 460 uur. Voor de voorbereiding en werkinstructies wordt gerekend op een inzet van 220 uur.

5.7 Financiën (F)

De werklust bij T&B i.v.m. de beoordeling van foto's neemt met +/- 1.800 uur per jaar toe. Deze kosten komen voor rekening van de RDW.

5.8 Informatievoorziening (I)

RDW Portalen en Nieuwe Ontwikkelingen

De RDW heeft voor de digitale aanvraag processen waarvoor voertuigen niet in alle gevallen meer fysiek beoordeeld worden de EVR (EU/EVA Voertuig registratie) dienst. Binnen de EVR-dienst worden dagelijks ongeveer 1.000 aanvragen van importvoertuigen afgehandeld.

Ten tijde van het schrijven van deze UT wordt er gewerkt aan nieuwe portalen die hier raakvlak mee hebben voor Beoordelen en VRT. Op dit moment zijn deze portalen nog in ontwerpfase.

In de UT aanvraag wordt gesproken over één gezamenlijk portaal met één look & feel. In de praktijk zullen dit meerdere portalen zijn waarin voertuiggegevens en bpm-gegevens samengebracht moeten gaan worden. Een gezamenlijk portaal is niet wenselijk omdat niet alle aanvragen die bij RDW binnenkomen een bpm-onderdeel kennen.

5.9 Juridisch (J)

Als de elektronische aanvraag voor inschrijving van het voertuig in het kentekenregister de enige aanvraagmogelijkheid wordt, betekent dit voor de RDW dat aanvragen die op andere wijze worden ingediend niet in behandeling genomen worden onder verwijzing naar het juiste elektronische kanaal. Het verplichte gebruik van het portaal dient nog in de Regeling te worden opgenomen, zodat de RDW ook een grondslag heeft om een aanvraag anders ingediend dan via een digitaal portaal, niet in behandeling te nemen. Indien ervoor wordt gekozen om de digitale aanvraag gefaseerd in te voeren, zal een datum moeten worden bepaald met ingang van wanneer het portaal door eenieder verplicht gebruikt moet gaan worden. Daarnaast dient bij een gefaseerd gebruik per doelgroep en de vrijwilligheid daarvan, ook te worden opgenomen in de Regeling.

Hoewel het streven naar volledige digitalisering absoluut de voorkeur heeft en we dit ook nadrukkelijk nastreven, is het belangrijk om ruimte te houden voor een beperkte groep uitzonderingsdoelgroepen.

Wanneer digitale communicatie lastig blijkt, heeft de RDW de verantwoordelijkheid om passende ondersteuning te bieden. Zo kunnen particulieren die moeite hebben met het digitaal indienen van een aanvraag terecht bij erkende bedrijven of hulp krijgen bij een van de RDW-keuringsstations.

De gegevens die de RDW registreert ten behoeve van de inschrijving hebben een basis in artikel 6, eerste lid en onder k, van het Kentekenreglement. Overige gegevens mogen niet door RDW verwerkt of opgeslagen worden, maar enkel door (of vanwege) de Belastingdienst, tenzij die nodig worden geacht voor de taken van RDW en dit in regelgeving wordt opgenomen (zie paragraaf 3.7 en 4.3). De wens is om de (gegevens uit de) inkoopfactuur en (de gegevens uit) het taxatierapport, waaronder waardevermeerdering, voor het beoordelen van de verkeersveiligheid ten behoeve van de inschrijving van een voertuig door RDW op te laten nemen. In artikel 10 van de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992 wordt hier nu in voorzien. Echter wordt in het artikel gesproken over het bekendmaken van de aangifte. In de toelichting bij artikel 10 wordt aangegeven dat het de mogelijkheid biedt voor de RDW om kennis te nemen/in kennis te stellen/toegang te geven tot taxatierapporten. Voor de RDW is het van belang om zowel de inkoopfactuur (gegevens) als het taxatierapport (gegevens) te mogen gebruiken als middel om bijvoorbeeld een voertuig op te roepen voor nader onderzoek en wel/niet over te gaan tot het inschrijven van een voertuig. De RDW ziet dan ook graag een explicietere mogelijkheid hiervan opgenomen in artikel 10 van de Regeling. Met alleen het bekendmaken/kennisnemen/in kennis

stellen/toegang geven van de gegevens is nog niet bepaald dat de RDW deze gegevens ook daadwerkelijk mag gebruiken om een voertuig op te roepen en wel/niet over te gaan tot inschrijving van het voertuig.

Daarnaast moeten werkinstructies of kaders in beleid worden vastgelegd. Hiervoor is inzet van JBZ nodig.

Het verstrekken van voertuiggegevens in een Voertuigbeeld en toezending daarvan aan de Belastingdienst is reeds afdoende geregeld in artikel 43 Wegenverkeerswet 1994. Er wordt nu geen nieuwe taak voor de RDW voorzien.

5.10 Techniek (T)

De RDW en Belastingdienst hebben een referentie architectuur waarbinnen de door ICT te ontwikkelen diensten moeten worden ingericht. Dit betekent dat daar waar sprake is van koppelvlakken beide architecturen op elkaar moeten aansluiten. Bij de overgang van de RDW-aanvraag naar Belastingdienst afhandeling moet de status van verwerking éénduidig kenbaar worden gemaakt aan de klant. Voor uitvoering wordt middels Project Start Architectuur aan beide zijden de noodzakelijke kaders hiervoor verder uitgewerkt.

5.11 Huisvesting (H)

Het betreft de ontwikkeling en ingebruikname van een digitaal portaal, wat betekent dat er geen fysieke impact is op de huisvesting van de RDW.

6 Gevolgen voor de omgeving

6.1 Welke doelgroepen ondervinden gevolgen

Relevante actoren en belanghebbenden

Bij de invoering van de uitvoeringstoets zijn verschillende interne en externe belanghebbenden betrokken. De belangrijkste externe stakeholders staan hieronder weergegeven:

1. Ministerie van Financiën

Het Ministerie van Financiën is de externe opdrachtgever voor de bpm-wetgeving en is politiek verantwoordelijk voor de belastingwetgeving, inclusief de bpm (belasting op motorvoertuigen). Het ministerie stelt de fiscale regelgeving op die de basis vormt de nieuwe processen.

2. Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W)

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor de uitvoering van taken door de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer). Dit Ministerie moet instemmen met nieuwe of gewijzigde taken die vanuit andere ministeries, zoals het Ministerie van Financiën, worden voorgesteld.

3. Belastingdienst

De Belastingdienst is verantwoordelijk voor de uitvoering van de bpm-wetgeving en het toezicht daarop. Het ministerie zorgt ervoor dat de bpm-aangifte correct wordt verwerkt en dat alle belastingprocedures worden nageleefd.

4. Voertuigeigenaren

De aanvrager tot het doen van de inschrijving is verantwoordelijk voor een correcte kentekeninschrijving, maar kan een erkenninghouder machtigen om de inschrijving namens hem uit te voeren. Vervolgens geldt ook voor de bpm-aangifte de situatie dat de inschrijver (belastingplichtige) een andere persoon/partij mag machtigen om de rechtshandelingen te verrichten die nodig zijn voor het doen van aangifte bpm voor het motorrijtuig.

5. Importeurs (Autobedrijven en Dealers zonder RDW-erkenning)

Voertuigimporteurs zonder RDW-erkenning dienen hun aanvraag digitaal in. Deze digitale aanvraag wordt door de RDW gebruikt voor de beoordeling en inschrijving van het voertuig. De relevante gegevens worden vervolgens doorgegeven aan de Belastingdienst, die deze informatie gebruikt voor het opstellen van een voor ingevulde bpm-aangifte. Hierdoor komt de papieren BPM-aangifte te vervallen.

6. Erkenninghouders

Erkenninghouders, zoals autobedrijven met een RDW-erkenning, zijn verantwoordelijk voor het indienen van de BPM-aangifte. Zij verzorgen de volledige aanvraag voor de inschrijving van voertuigen, inclusief het invullen van de BPM-aangifte en het aanleveren van alle benodigde documenten. Daarnaast kunnen erkenninghouders deze werkzaamheden ook uitvoeren namens particuliere voertuigeigenaren, mits zij daartoe op de juiste wijze gemachtigd zijn.

7. Brancheorganisaties (BOVAG, RAI Vereniging)

Brancheorganisaties zoals BOVAG en RAI Vereniging vertegenwoordigen hun leden (autobedrijven) en hebben belang bij een eenvoudig en digitaal proces voor de bpm-aangifte. Ze kunnen ondersteunen bij de communicatie richting hun leden.

6.2 Gevolgen en maatregelen per doelgroep

Gevolgen en maatregelen

De impact van de uitvoeringstoets varieert per stakeholdergroep. Hieronder een categorisering van de gevolgen en mogelijke maatregelen:

Stakeholderanalyse		
Stakeholder	Gevolg	Maatregel
Ministerie van Financiën	Middelgroot: Verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en beschikbaar stellen budgetten voor ontwikkeling portalen	N.v.t.
Ministerie van IenW	Beperkt: moet echter wel instemmingverklaring afgegeven	Betrekken bij uitvoering door de RDW
Belastingdienst	Ingrijpend: Aanpassingen in bpm-aangifte, compliance en ICT	Samenwerking met RDW, training, en ICT-updates
Voertuigeigenaren	Beperkt tot middelgroot: Mogelijk extra administratieve lasten	Duidelijke communicatie en begeleiding
Importeurs (Autobedrijven en dealers zonder RDW-erkenning)	Middelgroot: Aanpassing werkwijze bij registratie en bpm-aangifte	Informatiesessies en richtlijnen
Erkenninghouders	Middelgroot: Aanpassing werkwijze bij registratie en bpm-aangifte	Informatiesessies en richtlijnen
Brancheorganisaties	Middelgroot: Adviserende rol naar leden	Betrekken bij beleidsontwikkeling en informeren

De tarieven zijn gebaseerd op het prijspeil van 2025, jaarlijks moet rekening worden gehouden met een inflatie van +/- 3%. Voor de jaarlijkse exploitatie is uitgegaan van het ICT tarief 2025.

7.5 Tijdspad

Tijdspad project "Digitaliseren bpm"	
Projectfase	Periode
Projectvoorbereidingsfase	januari t/m oktober 2026
Ontwerpfase	november t/m december 2026
Ontwikkelfase	januari t/m december 2027
Systeemacceptatiefase	september t/m december 2027
Implementatie fase	januari 2028 t/m juli 2028
Nazorgfase	augustus t/m december 2028

De RDW was voornemens het project Digitaliseren bpm te starten per 1 januari 2026 en in de loop van 2026 geïmplementeerd te hebben. Echter de Belastingdienst gaf aan vanaf 1 januari 2028 gefaseerd te kunnen implementeren. De getoonde planning volgt de opleveringsdatum van de Belastingdienst.

8 Risico's

8.1 Risico's in de realisatiefase

Nr	Gebeurtenis + toelichting Maatregel	K a n s	Im- pact	Risico- score	A / R / E / O	Endo-/exo- geen
1	Aansluitmogelijkheden De RDW en de Belastingdienst lukt het niet om hun regels en systemen op elkaar aan te sluiten waardoor het portaal niet of niet binnen de gestelde termijn opgeleverd kan worden. Maatregelen: • Goede en tijdige afstemming met de Belastingdienst over het te ontwerpen portaal. • Gezamenlijke projectgroep instellen met Belastingdienst en RDW voor continue afstemming en besluitvorming. • Technische haalbaarheidsanalyse uitvoeren vóór de start van de ontwikkeling. • Standaardisatie en harmonisatie van processen en datamodellen tussen RDW en Belastingdienst. • Duidelijke afspraken over data-uitwisseling en governance in een Service Level Agreement (SLA). • Flexibele architectuur ontwerpen, zodat toekomstige wijzigingen makkelijker kunnen worden doorgevoerd. • Externe deskundigen inschakelen bij complexe integratievraagstukken.	1	4	4	R	EX

	Escalatiemodel opzetten om tijdig knelpunten te signaleren en op te lossen.					
2	Rolverdeling Door onduidelijkheid over rol/taakverdeling/juridische bevoegdheden bestaat de kans op niet of slecht werkende portalen met als gevolg ontevreden klanten en negatieve publiciteit (imagoschade).	4	4	16	R	Endogeen
	Beheersmaatregelen: - Afstemmen, vastleggen (besluitvorming) en opnemen in regelgeving. - Governance inrichten. - Communicatieplan.					
3	Weerstand vanuit branchepartijen. De verwachtingen van de branchepartijen zijn niet gemanaged, waardoor er weerstand is tegen de invoering en de lobby bij politieke partijen zorgt voor vertraging of dat zelfs de invoering niet doorgaat.	2	4	8	R	Exogeen
	Beheersmaatregelen: Marktpartijen en branche vertegenwoordigers betrekken (BOVAG/RAI/Providers) door het Ministerie van Financiën met ondersteuning van de RDW.					
4	Vertraging in realisatie. De Belastingdienst en/of RDW heeft onvoldoende tijdig de benodigde resources beschikbaar (prioritering) of de politiek maakt andere keuzes waardoor de bouw van de portalen vertraging oploopt en pas na 1-1-2028 geïmplementeerd kan worden.	4	4	16	R	En/ex
	Beheersmaatregelen:					

Het management bij de Belastingdienst en/of RDW verantwoordelijk maken voor het tijdig prioriteren en vrijmaken van de benodigde middelen.
Bestuurlijk overleg tussen ministerie, Belastingdienst en RDW.

8.2 Risico's in de exploitatiefase

Nr	Gebeurtenis + toelichting Maatregel	Ka	Im pa ct	Ri- sic osc or e	A/ R/	En do . /e xo
1	Imagoschade De portalen voldoen niet aan de eisen en verwachtingen van de gebruikers waardoor er negatieve publiciteit ontstaat die leidt tot imagoschade voor zowel de RDW als de BD. De klant begrijpt of wil het portaal niet begrijpen waardoor er veel vragen gesteld worden op allerlei plekken voor hulp wat kan leiden tot imagoschade . Maatregel: 1. Oplossen door een gedegen UX-design en klantpanel 2. Opstellen communicatieplan Restrisico: Door goede communicatie, het instellen van een klantenpanel, gesprekken met de branche en gefaseerde invoering onder allereerst erkenninghouders kan het portaal worden aangepast zodat het wel voldoet.	2	3	6	R	Endogeen
2	Niet voldoen aan de AVG Er worden meer gegevens bewaard en verwerkt dan benodigd waardoor de RDW niet voldoet aan de AVG. Beheersmaatregelen: Goede afspraken maken over bewaartermijnen met betrekking tot o.a. ingetrokken aanvragen.	4	4	16	R	Endogeen

Toelichting op de tabel

Kans 1 = nihil, 2 =laag, 3 = redelijk, 4 = hoog,
Impact 1 = nihil, 2 = klein, 3 = behoorlijk, 4 = enorm

Risicoscore	Kans * Impact; minimaal risico = waarde 1, maximale risico = waarde 16
A/R/E	Inschaling op het beoogde resultaat: A ccepteren van het risico, R educeren van het risico, E limineren van het risico of O verdragen van het risico.
Maatregel	De uitleg welke maatregelen genomen kunnen worden bij reduceren, elimineren of overdragen van het risico.
Endo-/exo- geen	Endogeen: eigenaarschap en beïnvloedbaarheid van het risico ligt binnen de RDW Exogeen: eigenaarschap en beïnvloedbaarheid van het risico ligt buiten de RDW

9 Conclusies en Advies

Zowel de Belastingdienst als RDW ondersteunen het beoogde doel om de voertuiginschrijving- en het aangifte bpm-proces te optimaliseren en zien voldoende mogelijkheden tot realisatie en implementatie daarvan.

Er wordt in het nieuwe proces vanuit gegaan dat de er drie gegevenssets worden uitgevraagd:

1. Voertuiginschrijving
De voor RDW relevante gegevens voor de inschrijving zoals deze op dit moment worden bevraagd.
2. De als gemeenschappelijk gekenmerkte gegevens.
De gegevens die aanvullend door de RDW worden uitgevraagd in het kader van voertuigveiligheid.
3. De gegevens die fiscaal relevant zijn
De na vaststelling van de gegevens door RDW en vaststelling van belastbaar feit fiscaal relevante gegevens van de Belastingdienst.

De particulier levert alle gegevens aan de RDW aan die de RDW nodig heeft voor de inschrijving. Als de RDW gereed is, het belastbaar feit is opgetreden, zal de particulier doorverwezen worden naar de Belastingdienst. Hier kan de particulier de voor de afhandeling van de aangifte aanvullende gegevens indienen en de bpm betalen.

Beide organisaties zullen zelf de wijzigingen doorvoeren en hierbij zal het tijdspad van de Belastingdienst leidend zijn. Dit zal inhouden dat de implementatie vanaf 1 januari 2028 kan plaatsvinden.

De planning van de verdere uitvoering is mede afhankelijk van de datum waarop de opdracht wordt verstrekt.