



Ministerie van Financiën  
Directie Verbruiksbelastingen, Douane en Internationale aang.  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag

Datum	Ons kenmerk	Uw kenmerk	Bijlage(n)
11 juli 2024	JBZ.24.0031104	2024-0000218324	1

Onderwerp

Uitvoeringstoets over het conceptwetsvoorstel fiscale voertuigclassificaties

Geachte heer Janssen,

In reactie op uw verzoek van 5 april 2024 aan de RDW om een uitvoeringstoets te doen op het conceptwetsvoorstel fiscale voertuigclassificaties, zend ik u hierbij de gevraagde uitvoeringstoets.

De voorgestelde wetswijzigingen zijn uitvoerbaar voor de RDW. Als gevolg van de voorgestelde wetswijzigingen zullen beleidsregels opgesteld en gepubliceerd moeten worden. De concept beleidsregels zijn als bijlage (bijlage 2 tot en met 4) bij de UT opgenomen. Nu de beleidsregels nog niet definitief zijn vastgesteld, kunnen hier geen rechten aan worden ontleend. Daarnaast moeten werkinstructies worden herschreven en moeten medewerkers worden opgeleid (440 uur). Voor wat betreft de initiële kosten is een beperkte wijziging van een aantal ICT-systemen voorzien (250 uur).

Tevens worden er door de RDW geen fiscale gegevens meer vastgesteld, wat leidt tot een daling in te factureren werkzaamheden en daarmee een daling van het resultaat van ca. €300.000.

In samenspraak met het ministerie van I&W, als verantwoordelijke ministerie voor de tijdelijke tolheffing, en reeds besproken met medewerkers van uw ministerie, is in de uitvoeringstoets een aangepaste formulering van Artikel X6 (Wet TTH blankenburgverbinding en VIA 15) opgenomen. Voor de uitvoering van de Wet TTH is het noodzakelijk dat er voor de grondslag van de ontheffing niet wordt verwezen naar de Wet op de motorrijtuigenbelasting, maar dat de grondslag met delegatiemogelijkheid in de Wet TTH zelf wordt opgenomen. Indien deze aangepaste formulering gehandhaafd blijft, is de wijziging uitvoerbaar.



# RDW

Ons kenmerk

JBZ.24.0031104

Bladnummer

2

In de uitvoeringstoets zijn de kosten opgenomen. Dit is een inschatting op peildatum 1 juli 2024. De uiteindelijke kosten kunnen afwijken, en zullen op basis van nacalculatie tegen de dan geldende uurtarieven gefactureerd worden.

De RDW hecht eraan op te merken dat de benodigde uitvoeringscapaciteit nog moet worden verwerkt in de RDW projectenportfolio. Pas na ontvangst van de opdracht wordt dit verwerkt in de RDW projectenportfolio en wordt de planning van de activiteiten definitief gemaakt. Aan de planningsuitspraken in de UT kunnen dus geen garanties worden gegeven.

De uitvoeringstoets is inmiddels ook via e-mail aangeboden aan uw medewerker dhr. mr. A.J.G. Toebes.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,  
De directie van de RDW,

J. Woudstra  
Algemeen directeur



R/02095

**Uitvoeringstoets**

## Concept wetsvoorstel fiscale voertuigclassificaties

**Onderzoeksdoelstelling/opdrachtformulering:**

Stel een uitvoeringstoets op met daarin een impactbeschrijving voor de RDW in geval het concept wetsvoorstel inzake de vereenvoudiging van de voertuigclassificaties in de autobelastingen wordt doorgevoerd.

Opdracht voor een	<input type="checkbox"/> Intern onderzoek <input checked="" type="checkbox"/> Uitvoeringstoets
Categorie	<input type="checkbox"/> Continuïteit (Proces, Systeem) <input checked="" type="checkbox"/> Wettelijk (Nieuwe taak, Bestaande taak, Indirect) <input type="checkbox"/> Verbetering bedrijfsvoering Efficiency, Kwaliteit) <input type="checkbox"/> Opdrachten van derden <input type="checkbox"/> Onderhoud
Projectfinanciering	<input type="checkbox"/> Door RDW <input checked="" type="checkbox"/> Door derden
Opdrachtgever	Ministerie van Financiën, directoraat-Generaal Belastingdienst
Opdrachtnemer	
Gedelegeerd opdrachtnemer	
Begindatum	24 mei 2024 – 4 juni 2024
Einddatum	8 juli 2024
Versie	1.0
Versiedatum	3 juli 2024







## Versie informatie

Versie	Datum	Bijzonderheden	Auteur
0.1	29-5-2024	Eerste invulling van UT met wat bekend is	
0.2	8-6-2024	Aangevuld met laatste wijzigingen FIN, incl. aanvullingen T&B.	
0.5	19-06-2024	Diverse aanvullingen	
0.6	25-06-2024	Aanvulling n.a.v. fysiek overleg RDW-Belastingdienst in Zwolle	
0.9	25-6-2024	Alle wijzigingen en toevoegingen verwerkt	
1.0	3-7-2024	Definitief gemaakt na bespreking in RDW-BOM	

## Verzendlijst

Rol/ Functie	Naam	Versie
Interne Opdrachtgever		
Opdrachtnemer		
Projectcontroller		
SeO-Relatiemanagement		
Auteur(s)	Projectteam	
Projectteam:		
JBZ		
T&B-Procesbeleid		
R&I-Registratie Voertuigen		
ICT VDT product owner		
T&B PO Beoordeling		
Tolheffing		

## Akkoordverklaring

Opdrachtgever

Opdrachtnemer





## Inhoudsopgave

<b>2</b>	<b>Managementsamenvatting</b> .....	<b>5</b>
2.1	Aanleiding.....	5
2.2	Opdracht .....	5
2.3	Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de RDW.....	5
2.4	Gevolgen voor de RDW (SCOPAFIJTH) .....	7
2.5	Gevolgen voor de omgeving .....	7
2.6	Risico's.....	7
2.7	Kosten en financiering.....	7
2.8	Conclusies en Advies .....	7
<b>3</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>8</b>
3.1	Achtergrond .....	8
3.2	Vraagstelling.....	8
<b>4</b>	<b>Scope uitvoeringstoets</b> .....	<b>9</b>
4.1	Binnen scope .....	9
4.2	Buiten scope.....	9
<b>5</b>	<b>Uitgangspunten en randvoorwaarden</b> .....	<b>9</b>
5.1	Uitgangspunten.....	9
5.2	Randvoorwaarden.....	10
<b>6</b>	<b>Uitgangsdokumentatie</b> .....	<b>11</b>
<b>7</b>	<b>Stakeholders</b> .....	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>Wet- en regelgeving</b> .....	<b>13</b>
<b>9</b>	<b>Uitvoering</b> .....	<b>23</b>
9.1	Bestaande taken.....	23
9.2	Aanpassing in bestaande taken.....	23
9.3	Planning.....	23
<b>10</b>	<b>Gevolgen voor de RDW</b> .....	<b>24</b>
10.1	Security.....	24
10.2	Communicatie .....	24
10.3	Organisatie .....	25
10.4	Privacy .....	25
10.5	Personeel.....	25
10.6	Administratieve Organisatie (processen).....	25
10.7	Financieel .....	25
10.8	Informatievoorziening (ICT) .....	26
10.9	Juridica .....	26
10.10	Technologie .....	26
10.11	Huisvesting.....	26







<b>11</b>	<b>Gevolgen voor de omgeving</b> .....	<b>27</b>
11.1	Welke doelgroepen ondervinden gevolgen .....	27
11.2	Gevolgen en maatregelen per doelgroep .....	27
<b>12</b>	<b>Kosten en financiering</b> .....	<b>28</b>
12.1	Initiële inrichtingskosten .....	28
12.2	Exploitatiekosten .....	28
12.3	Fiscale gevolgen .....	28
12.4	Financiering .....	29
12.5	Opdrachtverstrekking .....	29
<b>13</b>	<b>Risico's</b> .....	<b>30</b>
13.1	Productrisico's .....	30
13.2	Risico's in projectfase .....	30
13.3	Risico's in exploitatiefase .....	30
<b>14</b>	<b>Conclusies en Advies</b> .....	<b>32</b>
14.1	Conclusie .....	32
14.2	Aandachtspunten en advies .....	32
<b>15</b>	<b>Bijlage 1: Oorspronkelijk aangeleverd concept wetsvoorstel 4 juni 2024</b> .....	<b>33</b>
<b>16</b>	<b>Bijlage 2: RDW-beleid t.a.v. vaststelling M1 of N1</b> .....	<b>37</b>
<b>17</b>	<b>Bijlage 3: concept RDW-beleid t.a.v. vaststelling kampeerwagen</b> .....	<b>37</b>
<b>18</b>	<b>Bijlage 4: Concept-RDW-beleid t.a.v. vaststelling goederen- of personenvervoer.</b> .....	<b>39</b>





## 2 Managementsamenvatting

### 2.1 Aanleiding

In de belastingwetgeving staan op diverse plekken definities van voertuigen. Deze wijken af van de beschrijvingen van voertuigen zoals deze in de Europese definities staan. Dat leidt tot situaties waarbij een voertuig volgens de Europese definitie iets anders is dan hoe het in de Belastingwetgeving wordt aangeduid. Het ministerie van Financiën is voornemens dit verschil weg te nemen op het gebied van technische voorschriften. De Europese definities zijn hierbij het uitgangspunt voor de regelgeving.

### 2.2 Opdracht

In de opdrachtbrief van 5 april 2024 heeft het ministerie van Financiën het volgende aan de RDW gevraagd:

*Graag wil ik u verzoeken om een uitvoeringstoets te verrichten voor bijgevoegd concept wetsvoorstel van de staatssecretaris van Financiën inzake de vereenvoudiging van de voertuigclassificaties in de autobelastingen. Dat voorstel is opgenomen in het Belastingplan 2025.*

Op 4 juni 2024 is een gewijzigd concept-wetsvoorstel aangeleverd door het ministerie van Financiën. In de uitwerking van de uitvoeringstoets is deze gewijzigde tekst gebruikt.

### 2.3 Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de RDW

- De Europese definities worden gehanteerd als uitgangspunt. Daar waar er Europees geen duidelijk beleid is, zal de RDW deze vaststellen en evt. op termijn voorleggen aan de Europese Commissie via de afdeling Ontwikkeling Voertuig Reglement (OVR).
- Voertuigen met de voertuigcategorie N1 of N2 en een toegestane maximummassa voertuig (TMM) van ten hoogste 3.500 kg blijven volgens de voorgestelde regelgeving een bestelauto.  
Volgens de voorgestelde aanpassing van de wet op de belasting van personenauto en motorrijwielen 1992 is een bestelauto een motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximummassa van maximaal 3.500 kg. Daarmee wordt het BPM-plichtig en verwijzen we de aanvrager, net als nu, door voor een fiscaal akkoord naar de Belastingdienst.
- Een N2 met TMM van ten hoogste 3.500 kg is al in het voertuigbeeld-proces opgenomen. Dit uitgangspunt is ook onderdeel van het project Verval vrijstelling BPM bestelauto: een N2 die TMM verlaagt < 3.501 kg, moet straks aangifte gaan doen. Dan moeten we ook een voertuigbeeld sturen en check op fiscaal akkoord inbouwen. Het proces van administratief TMM verlagen achteraf moet hierdoor gewijzigd worden, dit wordt meegenomen in het project Verval vrijstelling BPM bestelauto.







- De RDW gaat er vanuit dat ook voor oudere voertuigen alleen de Europese definities bepalend worden, dus geen “oude” fiscale eisen meer aan voertuigen die nog worden gebruikt/aangepast.
- De bepaling van de Europese voertuigcategorie van een voertuig vindt plaats aan de hand van de regelgeving op basis van de datum eerste toelating.
- Waar staat ‘toegestane maximum massa’ gaan we uit van de huidige situatie en in de praktijk gebruikte definitie. We zien dat hier nationaal geen definitie voor in regelgeving is opgenomen en daarmee lijkt de harmonisatierichtlijn kentekenbewijzen op dit punt onvoldoende geïmplementeerd in nationale wetgeving.
- De Belastingdienst krijgt per 1-1-2025 nog steeds een fiscale categorie B, P of M door van de RDW.
- De Belastingdienst gaat geen afwijkende fiscale categorie meer vaststellen.
- De volgende afleidregels gelden per 1-1-2025:
  - L3e, L4e, L5e, L7e = M (Motorrijwiel)
  - M1 = P (Personenauto)
  - N1, N2, N3 = B (Bestelauto of vrachtwagen)
  - M2, M3 = B (Bus)
- Het item ‘fiscale categorie’ gaat op termijn uit het kentekenregister, wanneer de Belastingdienst daarvoor gereed is. De Belastingdienst hanteert vanaf die datum alleen nog de door de RDW aangeleverde voertuiggegevens.
- De RDW gaat de bedrijfswagens (N1, N2, N3) die in het register staan met fiscaal P of afwijkende fiscale categorie alleen op verzoek van de Belastingdienst overzetten naar fiscaal B. Met deze werkzaamheden is in deze uitvoeringstoets geen rekening gehouden.
- De N1 – kampeerwagens blijven in het kentekenregister als N1 staan.
- De wijziging in de Wet tijdelijke tolheffing<sup>1</sup> (TTH) (artikel X6 uit het concept wetsvoorstel) is in afstemming met lenW, als verantwoordelijk ministerie voor de tijdelijke tolheffing, tijdens het uitvoeren van deze uitvoeringstoets geherformuleerd om dit beter te laten aansluiten bij de wetssystematiek van de Wet TTH. Omwille van de naderende startdatum voor de afgifte van ontheffingen op grond van de Wet TTH, wordt in deze uitvoeringstoets uitgegaan van de geherformuleerde bepaling.

---

<sup>1</sup> In werking getreden op 15 maart 2016







## 2.4 Gevolgen voor de RDW (SCOPAFIJTH)

De belangrijkste gevolgen zijn:

- Aanpassing van de werkzaamheden die worden uitgevoerd op keuringsstations ten behoeve van fiscale gegevens. Hiervoor dient de AO te worden aangepast en opleiding te worden gegeven.
- Niet meer vaststellen van fiscale gegevens door hetgeen wijzigt in de conceptwetgeving, leidt tot een daling in te factureren werkzaamheden en daarmee een daling van het resultaat van ca. € 300K.
- Aanpassing van ICT-systemen om (geautomatiseerde) vastlegging van de fiscale categorie te blijven doen en te blijven leveren.
- Opstellen van beleidsregels voor kampeerwag en voor veewagen met ruimte voor personen.
- Aanpassing van de communicatie over en beoordeling van ontheffingen bij tijdelijke tolheffing.
- Aanpassing van de ICT-systemen voor het verwerken van de ontheffingen bij tijdelijke tolheffing.

## 2.5 Gevolgen voor de omgeving

De belangrijkste gevolgen voor de omgeving zijn:

- Omgang met opgestelde beleidsregels voor specifieke voertuigsoorten.
- Omgang met aangepaste beoordeling van ontheffingen. Bij tijdelijke tolheffing is dit een taak voor de RDW, bij de belastingregelgeving is dit een taak voor de Belastingdienst.
- Bedrijven die bedrijfswagens ombouwen tot een fiscale bestelauto verliezen die taak.

## 2.6 Risico's

Er worden geen substantiële risico's onderkend, mits de Belastingdienst de nieuwe regelgeving helder en tijdig communiceert.

## 2.7 Kosten en financiering

De verwachting is dat de initiële kosten op basis van nacalculatie door de Belastingdienst worden gefinancierd.

In de exploitatie is door de voorgestelde wetswijziging een daling van te factureren werkzaamheden t.b.v. de Belastingdienst voorzien en daarmee per saldo een daling van het exploitatieresultaat van maximaal ca. € 300K.

## 2.8 Conclusies en Advies

De RDW acht de voorgestelde concept regelgeving uitvoerbaar. Met dien verstande dat de voorgestelde wettelijke wijziging voor de Wet tijdelijke tolheffing wordt aangepast conform nader overeen te komen tussen het ministerie van I&W en de divisie Tolheffing.





## 3 Inleiding

### 3.1 Achtergrond

In de belastingwetgeving staan op diverse plekken definities van voertuigen. Deze wijken af van de beschrijvingen van voertuigen zoals deze in de Europese definities staan. Dat leidt tot situaties waarbij een voertuig volgens de Europese definitie iets anders is dan hoe het in de Belastingwetgeving wordt aangeduid. Het ministerie van Financiën is voornemens dit verschil weg te nemen op het gebied van technische voorschriften. De Europese definities zijn hierbij het uitgangspunt voor de regelgeving.

#### Definities en terminologie

Europese categorie M omvat motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van passagiers en hun bagage, onderverdeeld in:

- categorie 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;
- categorie M2: motorvoertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en een maximummassa van ten hoogste 5 ton, ongeacht of die motorvoertuigen ruimte bieden voor staande passagiers;
- categorie M3: motorvoertuigen met meer dan acht zitplaatsen, die van de bestuurder niet meegerekend, en een maximummassa van meer dan 5 ton ongeacht of die motorvoertuigen ruimte bieden voor staande passagiers.

Europese categorie N omvat motorvoertuigen die in eerste instantie zijn ontworpen en gebouwd voor het vervoer van goederen, onderverdeeld in:

- categorie N1: motorvoertuigen met een maximummassa van ten hoogste 3,5 ton;
- categorie N2: motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton, maar niet meer dan 12 ton, en
- categorie N3: motorvoertuigen met een maximummassa van meer dan 12 ton.

### 3.2 Vraagstelling

In de opdrachtbrief van 5 april 2024 heeft het ministerie van Financiën het volgende aan de RDW gevraagd:

*Graag wil ik u verzoeken om een uitvoeringstoets te verrichten voor bijgevoegd concept-wetsvoorstel van de staatssecretaris van Financiën inzake de vereenvoudiging van de voertuigclassificaties in de autobelastingen. Dat voorstel is opgenomen in het Belastingplan 2025.*

Op 4 juni 2024 is een gewijzigd concept-wetsvoorstel aangeleverd door het ministerie van Financiën. In de uitwerking van de uitvoeringstoets is deze gewijzigde tekst gebruikt.







## 4 Scope uitvoeringstoets

### 4.1 Binnen scope

- Het concept wetsvoorstel (versie van 4 juni 2024) dat betrekking heeft op diverse wetgeving en impact daarvan op de RDW organisatie.
- Aanpassingen die benodigd zijn om de ontstane processen te wijzigen of te stoppen zoals bij werkzaamheden op een keuringsstation, in applicatie IKR en webVKR (BPM ja/nee), in gegevenslevering en eventueel, voor zover dat al niet gebeurt, te vervangen door de informatie volgens de Europese definities.

### 4.2 Buiten scope

- Hoe om te gaan met N1 met carrosserietype BC. Deze zijn binnen de vrachtwagenheffing opgenomen als voertuigcategorie waarover vrachtwagenheffing betaald moet worden, terwijl dat op grond van de EU-voertuigcategorie een N1 voertuig is en dus valt onder de wet op de motorrijtuigenbelasting. Hier zijn beide wetgevingen niet in lijn met elkaar. Dit vraagstuk ligt buiten deze uitvoeringstoets.

## 5 Uitgangspunten en randvoorwaarden

### 5.1 Uitgangspunten

- De Europese definities worden gehanteerd als uitgangspunt. Daar waar er Europees geen duidelijk beleid is, zal de RDW deze vaststellen en evt. op termijn voorleggen aan de Europese Commissie via de afdeling Ontwikkeling Voertuigreglementering (OVR).
- Voertuigen met de voertuigcategorie N1 of N2 en een toegestane maximummassa voertuig (TMM) van ten hoogste 3.500 kg blijven volgens de voorgestelde regelgeving een bestelauto.  
Volgens de voorgestelde aanpassing van de wet op de belasting van personenauto en motorrijwielen 1992 is een bestelauto een motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximummassa van maximaal 3.500 kg. Daarmee wordt het BPM-plichtig en verwijzen we de aanvrager, net als nu, door voor een fiscaal akkoord naar de Belastingdienst.
- Een N2 met TMM van ten hoogste 3.500 kg is al in het voertuigbeeld-proces opgenomen. Dit uitgangspunt is ook onderdeel van het project Verval vrijstelling BPM bestelauto: een N2 die TMM verlaagt < 3.501 kg, moet straks aangifte gaan doen. Dan moeten we ook een voertuigbeeld sturen en check op fiscaal akkoord inbouwen. Het proces van administratief TMM verlagen achteraf moet hierdoor gewijzigd worden, dit wordt meegenomen in het project Verval vrijstelling BPM bestelauto.
- De RDW gaat er vanuit dat ook voor oudere voertuigen alleen de Europese definities bepalend worden, dus geen "oude" fiscale eisen meer aan voertuigen die nog worden gebruikt/aangepast.







- De bepaling van de Europese voertuigcategorie van een voertuig vindt plaats aan de hand van de regelgeving op basis van de datum eerste toelating.
- Waar staat 'toegestane maximum massa' gaan we uit van de huidige situatie en in de praktijk gebruikte definitie. We zien dat hier nationaal geen definitie voor in regelgeving is opgenomen en daarmee lijkt de harmonisatierichtlijn kentekenbewijzen op dit punt onvoldoende geïmplementeerd in nationale wetgeving.
- De Belastingdienst krijgt per 1-1-2025 nog steeds een fiscale categorie B, P of M door van de RDW.
- De Belastingdienst gaat geen afwijkende fiscale categorie meer vaststellen.
- De volgende afleidregels gelden per 1-1-2025:
  - L3e, L4e, L5e, L7e = M (Motorrijwiel)
  - M1 = P (Personenauto)
  - N1, N2, N3 = B (Bestelauto of vrachtwagen)
  - M2, M3 = B (Bus)
- Het item 'fiscale categorie' gaat op termijn uit het kentekenregister, wanneer de Belastingdienst daarvoor gereed is. De Belastingdienst hanteert vanaf die datum alleen nog de door de RDW aangeleverde voertuiggegevens.
- De RDW gaat de bedrijfswagens (N1, N2, N3) die in het register staan met fiscaal P of afwijkende fiscale categorie alleen op verzoek van de Belastingdienst overzetten naar fiscaal B. Met deze werkzaamheden is in deze uitvoeringstoets geen rekening gehouden.
- De N1 – kampeerwagens blijven in het kentekenregister als N1 staan.
- De wijziging in de Wet tijdelijke tolheffing<sup>2</sup> (TTH) (artikel X6 uit het concept wetsvoorstel) is in afstemming met lenW, als verantwoordelijk ministerie voor de tijdelijke tolheffing, tijdens het uitvoeren van deze uitvoeringstoets geherformuleerd om dit beter te laten aansluiten bij de wetssystematiek van de Wet TTH. Omwille van de naderende startdatum voor de afgifte van ontheffingen op grond van de Wet TTH, wordt in deze uitvoeringstoets uitgegaan van de geherformuleerde bepaling.

## 5.2 Randvoorwaarden

Er zijn geen door de RDW geen randvoorwaarden gedefinieerd.

---

<sup>2</sup> In werking getreden op 15 maart 2016





## 6 Uitgangsdokumentatie

- Concept wetswijzigingen zoals beschreven in de opdrachtbrief van 5 april 2024.
- Aangepaste concept wetswijzigingen zoals aangeleverd door A. Toebes op 4 juni 2024.
- Verordening (EU) nr. 2018/858
- Europese richtlijn 2007/46/EG



## 7 Stakeholders

Onderstaand een overzicht van betrokken partijen/afdelingen met betrekking tot het opstellen van deze uitvoeringstoets:

Intern/ Extern	Partij	Rol	Belang*)
Extern RDW	Ministerie Financiën	Externe opdrachtgever en politiek verantwoordelijk voor belastingwetgeving.	Hoog
Extern RDW	Ministerie IenW	Verantwoordelijk voor taken RDW en regelgeving die de RDW uitvoert.	Hoog
Extern RDW	Belastingdienst	Verantwoordelijk voor uitvoering belastingwetgeving.	Hoog
Extern RDW	Branche	Vertegenwoordigers branche, zoals o.a. BOVAG, RAI, VNA etc.	Midden
Intern RDW	Divisie T&B	Uitvoering van individueel testen, individueel goedkeuren en (her)registreren van voertuigen.	Hoog
Intern RDW	Divisie R&I	Beheren van het voertuigregister en verstrekken van gegevens.	Laag
Intern RDW	Divisie VRT	In dit onderwerp qua impact gelijk aan T&B. Individueel beoordelen van (gewijzigde) voertuigen, typegoedkeuren, nationaal goedkeuren en vastleggen van de goedkeuring wijziging constructie (GWC).	Hoog
Intern RDW	Divisie Tolheffing	Verantwoordelijk voor uitvoering TTH (en vrachtwagenheffing), waaronder het vaststellen van de betaalplicht voor houders, het afgeven van ontheffingen en registreren van vrijstellingen. Daarnaast is de divisie verantwoordelijk voor de handhaving van de Wet TTH.	Hoog
Intern RDW	Divisie ICT	Ondersteunen bij de inrichting van de processen en het ontwikkelen van oplossingen	Laag
Intern RDW	Afdeling JBZ	Participeren ontwerpen regelgeving, juridische toets overige documenten, coördinator UT(s). JBZ behandelt daarnaast bezwaar en beroep.	Midden
Intern RDW	Communicatie	Ondersteunen bij het opstellen van de communicatie intern	Laag







## 8 Wet- en regelgeving

Onderstaande wijzigingen zijn de door het ministerie van Financiën aangeleverde teksten per 4 juni 2024. De doorhalingen en rode teksten in die toezending zijn voor de leesbaarheid in onderstaande uitwerking al verwerkt. De toezending met doorhalingen en rode tekst is opgenomen in bijlage 1.

In onderstaande tekst worden per artikel eventuele opmerkingen en de voorziene impact op de RDW toegelicht.

### Artikel X1

De **Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 worden, onder verlettering van de onderdelen a tot en met e tot en met i, vier onderdelen ingevoegd, luidende:

- a. motorrijtuig: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. motorrij wiel: motorrijtuig van de voertuigcategorie L met de voertuigclassificatie L3e, L4e, L5e of L7e;
- c. personenauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1;
- d. bestelauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van maximaal 3.500 kilogram;

### Reactie RDW

Bij punt c. M1 vervangen door M1.

Geen uitvoeringsbezwaar, wel een constatering:

De definitie bestelauto blijft gebaseerd op de toegestane maximum massa (TMM) van het voertuig en niet alleen op de voertuigclassificatie N1. We begrijpen dat de oorzaak o.a. ligt bij de afwijkende definitie binnen TTH en VWH, echter RDW als registratie-autoriteit stelt vast dat de processen bij de RDW met betrekking tot het kentekenregister hierdoor complexer worden. Immers voertuigen die nu Europees gezien zware bedrijfsvoertuigen zijn (N2), moeten we in sommige gevallen nationaal aanmerken als een "bestelauto". Het gevolg is dat het voertuig bij een Europese voertuigclassificatie N2 met een toegestane maximummassa voertuig  $\leq 3.500$  kg BPM-plichtig is en de RDW een "fiscaal akkoord" moet ontvangen. Dit geldt ook bij latere verlaging van de TMM  $\leq 3.500$  kg na de eerste registratie. De juiste omgang hiermee wordt al geïmplementeerd in het project 'Verval vrijstelling BPM bestelauto'.



**B**

Artikel 3 komt te luiden:

**Artikel 3**

1. De voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden van een motorrijtuig blijkt uit het kentekenregister.
2. Indien een motorrijtuig niet is ingeschreven in het kentekenregister wordt de voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden bepaald op basis van Verordening (EU) nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151) en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

**Reactie RDW****Impact**

Door deze wijziging kan de RDW bij de individuele goedkeuring of wijziging van de goedkeuring voortaan de fiscale categorie afleiden bij de categorie N1 (altijd bestelauto) en M1 (altijd personenauto). Er hoeven in het kader van de fiscale regelgeving geen controles en metingen meer te worden verricht. Voor de L-categorie en de Bussen (M2,M3) worden er geen wijzigingen voorzien.

Alleen t.a.v. zware bedrijfsauto's (N2, N3) wijzigt het volgende:

- Indien een N2 een TMM heeft van ten hoogste 3.500 kg is deze BPM-plichtig en moet er een fiscaal akkoord komen. Dit wordt al geïmplementeerd in het project 'Verval vrijstelling BPM bestelauto'.
- Indien een N3 nu voor meer dan 50% is ingericht voor het verblijf van personen werd het voertuig soms toch als bedrijfsauto geregistreerd met fiscaal P. Dit is niet meer toegestaan, immers zowel de definities in de voertuigregelgeving als belastingwetgeving staan dit niet toe.

De RDW stelt beleid op hoe de definitie voor oudere voertuigen (voor 1999) afkomstig van buiten de EU wordt vastgesteld. We achten het haalbaar om dit uiterlijk 1 januari 2025 te publiceren.

De RDW past de software voor de individuele goedkeuring zo aan dat de fiscale categorie wordt afgeleid van de voertuiggegevens.

**Gevolgen**

AO: Beleid opstellen en publiceren. Werkinstructies voor de keuringslocaties bij VRT en Beoordeling aanpassen.

Opleiding: Medewerkers van keuringslocaties instrueren op de nieuwe werkwijze.







Uitrusting: fysieke blokmaten verwijderen uit keuringslocaties.

ICT: aanpassen IKR, (WEB)vkr zodat de "fiscale aanduiding" automatisch een B, P of M wordt.

C

Artikel 4 vervalt.

#### Reactie RDW

Geen opmerkingen

Geen impact

Ca

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, onderdeel a, wordt "een bijzondere personenauto als bedoeld in het veertiende lid" vervangen door "een personenauto met een aanduiding voor speciale doeleinden SA (kampeerwagen), SB (gepantserd voertuig), SC (ambulance), SD (lijkwagen) of SH (voor rolstoelen toegankelijk voertuig)" en wordt "ingeval van een bijzondere personenauto die" vervangen door "ingeval die personenauto".
2. Het veertiende lid vervalt.

#### Reactie RDW

Als een bus (M2 en M3) met een aanduiding voor speciale doeleinden SA, SB, SC, SD of SH ook BPM-plichtig is dan moet helder zijn of deze (nog) BPM-plichtig worden. Als deze niet BPM-plichtig zijn, is dit niet relevant en krijgen deze altijd een "B". Als deze wel BPM-plichtig worden dan moeten deze voortaan doorgegeven worden als een "P" waarbij de kentekenbewijs afgifte geblokkeerd blijft tot het fiscaal akkoord binnen is. Er zijn op dit moment slechts 16 bussen geregistreerd met een aanduiding voor speciale doeleinden, waarvan 3 voertuigen een afwijkende fiscale categorie P hebben.

#### Gevolgen

AO: Werkinstructies voor de keuringslocaties bij VRT en Beoordeling aanpassen n.a.v. door Procesbeleid aangeleverd beleid op bepaling van SA en SH.

Opleiding: Medewerkers van keuringslocaties instrueren op de nieuwe werkwijze.

ICT: indien noodzakelijk, aanpassing dat een "P" wordt toegekend bij bussen met een aanduiding voor speciale doeleinden als hierboven vermeld.





D

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c vervalt.
2. De onderdelen d en e komen te luiden:
  - d. de aanduiding voor speciale doeleinden SC (ambulance) hebben of bij algemene maatregel van bestuur worden gelijkgesteld met een ambulance;
  - e. de aanduiding voor speciale doeleinden SD (lijkwagen);
3. In het vierde lid vervalt “voor een personenauto, een motorrijwiel of, gedurende de eerste vijf jaren na inschrijving in het kentekenregister, een bestelauto,”.

**Reactie RDW**

Bij e. moet de zin eindigen met ‘hebben’.

Geen impact.

E

Artikel 15a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.
2. In het achtste lid vervallen de tweede zin en ", onderscheidenlijk voor aanvang van het gebruik van de weg met de in de tweede volzin bedoelde personenauto".
3. Het elfde en twaalfde lid vervallen, onder vernummering van het dertiende lid tot elfde lid.

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen.

Geen impact.

F

Artikel 22 wordt als volgt gewijzigd:

Aan artikel 22, tweede lid, wordt een zin toegevoegd, luidende: Voor de toepassing van die artikelen zijn voor de definitie van bestelauto de artikelen 2 en 3, zoals die luiden met ingang van **1 januari 2025 (CHECK)**, van toepassing.

**Reactie RDW**

De RDW gaat ervanuit dat de RDW de definities gaat hanteren die horen bij de datum eerste toelating. Dit volgt uit de artikelen waarbij de definities verwijzen naar de Wegenverkeerswet 1994. Het lid 2 in artikel 3 is niet voor de RDW bestemd, dat is voor voertuigen die niet worden opgenomen in het kentekenregister. Mogelijk kan dit worden verhelderd in de toelichting. Daarnaast wil de RDW erop wijzen dat de eisen zoals de 2018/858 deze stelt aan de definitie pas met de komst van 678/2011 zijn geïntroduceerd. Dit betekent dat de definitie “voor vervoer van goederen” ruimte liet voor interpretatie.



**Artikel X2**

De **Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen a tot en met g komen te luiden:

- a. motorrijtuig: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994;
  - b. motorrijwiel: motorrijtuig van de voertuigcategorie L met de voertuigclassificatie L3e, L4e, L5e of L7e;
  - c. personenauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1;
  - d. autobus: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M2 of M3;
  - e. bestelauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van maximaal 3.500 kilogram;
  - f. vrachtauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kilogram;
  - g. aanhangwagen: motorrijtuig van de voertuigcategorie O;
2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel p door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:
- q. weg: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 in Nederland.

**Reactie RDW**

Bij punt c. M1 vervangen door M1

Bij punt g. 'motorrijtuig' vervangen door 'voertuig' en 'voertuigcategorie O' vervangen door 'voertuigcategorie O'.

Het volgende als adviespunt, maar niet blokkerend voor de uitvoering:

Artikel 2:

- k. eigen massa: ~~de massa van het voertuig in bedrijfsvaardige staat met inbegrip van de bedrijfsstoffen, reservedelen en gereedschappen die behoren tot de normale uitrusting;~~
  - in het geval van een motorrijtuig niet zijnde een voertuig van de voertuigclassificatie L3e of L4e de massa in rijklare toestand verminderd met 100 kg.
  - in het geval van een motorrijtuig met de voertuigclassificatie L3e of L4e de massa in rijklare toestand verminderd met 7 kg.





Artikel 3 komt te luiden:

**Artikel 3**

1. De voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden van een motorrijtuig blijken uit het kentekenregister.
2. Indien een motorrijtuig niet is ingeschreven in het kentekenregister wordt de voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden bepaald op basis van Verordening (EU) nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151) en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen.

Geen impact.

C

De artikelen 4 en 5 vervallen.

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

D

In artikel 23a, eerste lid, wordt "personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid en die voldoet aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden en beperkingen met betrekking tot uiterlijk en inrichting, bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23 en onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden," vervangen door "motorrijtuig met de aanduiding voor speciale doeleinden SA (kampeerwagen) bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23".

**Reactie RDW**

De RDW stelt een beleidskader op om de definitie voor 'kampeerwagen' naar buiten toe kenbaar te maken, zodat duidelijk is waaraan voldaan moet worden om SA te zijn. Dit beleidskader is als concept toegevoegd als bijlage 2 bij deze uitvoeringstoets.

AO: Werkinstructies aanpassen voor de keuringslocaties bij VRT en Beoordeling.

Opleiding conform nieuwe instructies.





E  
Artikel 24a, tweede lid, vervalt.

**Reactie RDW**

Zie eerdere opmerkingen.

F  
Artikel 25b vervalt.

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

G  
Artikel 30, eerste lid, aanhef, komt te luiden: Voor een bestelauto of een vrachtauto die:.

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

H  
In artikel 37d, eerste lid, wordt "vrachtwagen" vervangen door "vrachtauto".

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

I  
Artikel 71, eerste lid, onderdelen a en b komt te luiden:  
a. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SC (ambulances) of die bij algemene maatregel van bestuur worden gelijkgesteld met een ambulance;  
b. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SD (lijkwagens);.

**Reactie RDW**

Impact blijft gelijk als bij de voorgestelde aanpassingen in de wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen.

Het volgende als adviespunt, maar niet blokkerend voor de uitvoering:



In artikel 72 lid 1 h. staat:

- die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als vuilniswagen, kolkenzuiger of straatveegwagen;

voorstel vanuit Europese definities:

- die zijn ingericht en uitsluitend worden gebruikt als vuilniswagen of straatveger, straatreiniger, rioolzuiger.

**Artikel X3**

In artikel 222, eerste lid, van de Provinciewet wordt "personenauto's en motorrijwielen, bedoeld in artikel 2, onderdelen b en d, en artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994" vervangen door "motorrijwielen en personenauto's als bedoeld in artikel 2, onderdelen b en c, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994".

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

**Artikel X4**

De **Wet inkomstenbelasting 2001** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdelen c en d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".
2. In het zesde lid wordt "artikel 3, derde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

B

In artikel 3.45, eerste lid, onderdeel d, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992," vervangen door "artikel 2, onderdeel c, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

**Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact







#### Artikel X5

De **Wet op de loonbelasting 1964** wordt als volgt gewijzigd:

##### A

Artikel 13bis wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdelen c en d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".
2. In het dertiende lid wordt "artikel 3, derde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

##### B

In artikel 31, eerste lid, onderdeel d, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

#### Reactie RDW

Geen opmerkingen

Geen impact

#### Artikel X6

In de **Wet TTH blankenburgverbinding en ViA15** komt artikel 6, vierde lid, te luiden:

4. De houder kan bij Onze Minister een ontheffing van artikel 7, eerste lid, aanvragen voor motorrijtuigen:
  - a. als bedoeld in artikel 71, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994; of
  - b. die uitsluitend worden gebruikt door politie en brandweer.

#### Reactie RDW

Voor de uitvoering van de Wet TTH is het noodzakelijk dat er voor de grondslag van de ontheffing niet wordt verwezen naar de Wet MRB, maar dat de grondslag met delegatiemogelijkheid in de Wet TTH zelf wordt opgenomen. Voor de wijziging in de Wet TTH is ten tijde van deze uitvoeringstoets een aangepaste formulering overeengekomen tussen lenW als verantwoordelijk ministerie voor de tijdelijke tolheffing en de divisie Tolheffing van de RDW.

In de aangepaste bepaling wordt daarnaast het gebruik bij gelijkwagens niet geschrapt en het gebruik wordt ook bij ambulances weer opgenomen. De toetsing van het gebruik van het voertuig is noodzakelijk voor de uitvoering van de Wet TTH en in lijn met de huidige TTH-wetgeving. Het voorgaande wegens het feit dat voertuigen met de codering 'ambulance' niet altijd



worden gebruikt als ambulance. Het daadwerkelijke gebruik van het voertuig moet daarom nog steeds worden geverifieerd.

*In de Wet TTH Blankenburgverbinding en ViA15 komt artikel 6, vierde lid, te luiden:*

*4. De houder kan bij Onze Minister een ontheffing van artikel 7, eerste lid, aanvragen voor:*

*a. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SC (ambulances) en die worden*

*gebruikt voor het vervoer van zieken of gewonden of motorrijtuigen voor speciale medische hulpverlening die bij ministeriële regeling worden gelijkgesteld met een ambulance;*

*b. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SD (lijkwagens) en die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot;*

*c. motorrijtuigen die uitsluitend worden gebruikt door politie of brandweer.*

#### **Artikel X7**

In de **Tunnelwet Westerschelde** wordt in artikel 1, tweede lid, "zijn de artikelen 2 en 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994" vervangen door "is artikel 2 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994".

#### **Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact

#### **Artikel X8 (overgangsrecht)**

Indien deze wet eerder in werking treedt dan de artikelen III en VI van de Wet 26 oktober 2023 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen vervallen de artikelen III en VI van die wet.

#### **Reactie RDW**

Geen impact. RDW, bepalingen III en VI zien op de Wet op de motorrijtuigenbelasting (deze komen te vervallen als deze wet eerder in werking treedt).

#### **Artikel X9**

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2025, met dien verstande dat artikel X2, onderdeel F, in werking treedt met ingang van de dag dat artikel 2, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing in werking treedt.

#### **Reactie RDW**

Geen opmerkingen

Geen impact





## 9 Uitvoering

Dit hoofdstuk beschrijft de impact op de bestaande processen, systemen en procedures van de RDW. In de onderstaande paragrafen wordt dit nader toegelicht. Er is geen sprake van nieuwe taken, alleen veranderingen van de bestaande taken.

### 9.1 Bestaande taken

De RDW registreert voertuigen, versneld en individueel, waarbij de voertuigclassificatie wordt bepaald op basis van de Europese voertuigdefinities. Bij de versnelde inschrijving bepaalt de importeur de fiscale categorie. Bij de individuele goedkeuring en inschrijving wordt daarvoor door de keuringslocatie aanvullend gemeten en geregistreerd, om de fiscaal van belang zijnde gegevens vast te leggen. Deze gegevens zijn ook in de gegevenslevering aan de Belastingdienst opgenomen.

In het kader van de Wet TTH stelt de RDW de betaalplicht vast voor de op grond van deze wet geheven tol. Ook geeft de RDW ontheffingen af als aan de voorwaarden die de Wet TTH daaraan stelt, wordt voldaan. In dit kader wordt bij een ontheffingsaanvraag voor ambulances en lijkwagens zowel de inrichting als het gebruik van het voertuig vastgesteld. De inrichting wordt vastgesteld met behulp van de nationale inrichtingscode van het voertuig zoals vermeld in het kentekenregister.

### 9.2 Aanpassing in bestaande taken

De voorziene aanpassingen in de uitvoering van de bestaande taken zoals benoemd in hoofdstuk 8, zijn uitvoerbaar. Deze aanpassingen zien vooral op instructies bij keuringslocaties en opleiding daaromtrent. Bij de individuele goedkeuring hoeven specifieke onderdelen (metingen) die eerder gedaan werden en nodig waren voor de Belastingdienst, niet meer gedaan te worden. Er kan dan volstaan worden met de vanuit de Europese definities benodigde beoordelingen.

Fiscaal akkoord bij Individuele inschrijving wordt eenvoudiger. Of een voertuig BPM-plichtig is, hoeft niet meer door de technisch medewerker te worden ingevoerd. Of er een fiscaal akkoord nodig is, wordt straks volledig bepaald door de Europese voertuigcategorie.

In het kader van de Wet TTH zal voor ambulances en lijkwagens de Europese codering voor het type carrosserie voor speciale doeleinden moeten worden geraadpleegd in het kentekenregister. Voor voertuigen die op basis van de ministeriële regeling gelijk worden gesteld met een ambulance moet mogelijk ook deze Europese codering worden opgehaald, of zal worden volstaan met een beoordeling van het gebruik.

### 9.3 Planning

Oplevering van de UT is gepland voor 8 juli.

De Belastingdienst dient de RDW tijdig op de hoogte te brengen van het moment van inwerkingtreding (minimaal drie maanden voor inwerkingtreding), zodat de RDW de aanpassingen tijdig kan doorvoeren.



De divisie Tolheffing zal per 1 juli 2024 ontheffingen afgeven. Vooruitlopend op de inwerking-treding van het wetsvoorstel, zullen de voorgenomen wijzigingen per 1 juli 2024 worden geïmplementeerd in het uitvoeringsproces.

## 10 Gevolgen voor de RDW

### 10.1 Security

De RDW voorziet geen impact ten aanzien van het onderdeel 'Security'.

### 10.2 Communicatie

#### Extern

Beleidsregels die de RDW opstelt voor definities moeten gepubliceerd worden. Voor klanten kan dit ervaren worden als een aanscherping van eerdere werkwijze.

De teksten op de informatiekkanalen worden hierop aangepast.

Verdere communicatie over de gewijzigde omgang met voertuigcategorieën en fiscale categorie is aan de Belastingdienst.

#### Intern

Communicatie intern zal vooral gericht zijn op medewerkers van VRD, Beoordeling en VRT-TST-nationaal.

#### TTH intern

Voor TTH voorzien we impact voor de interne communicatie over ontheffingen. Het tolwerkordersysteem (TWS) zal moeten worden aangepast voor wat betreft de ontheffingsaanvragen. De beoordeling van ontheffingsaanvragen verandert namelijk op meerdere punten.

#### TTH Extern

Ook op de externe communicatie heeft de wijziging impact. De content op de website ([www.e-tol.nl](http://www.e-tol.nl)) zal moeten worden aangepast en in zowel de elektronische dienstverlening (EDS) als in het papieren aanvraagformulier zal de content over ontheffing moeten worden aangepast. Ook enkele standaardbrieven zullen moeten worden aangepast, bijvoorbeeld de brief voor de weigering van een ontheffing en de brief voor het opvragen van aanvullende informatie na een ontheffingsaanvraag.

Ten aanzien van de communicatie richting de brancheorganisaties kan worden vermeld dat Ambulancezorg Nederland (AZN) bij eerdere consultatie heeft aangegeven de wens te hebben de groep van voertuigen die recht heeft op ontheffing uitgebreider te maken. Met invoering van de wijzigingsregeling zal derhalve tegemoet worden gekomen aan de wens van de branche, al kan de exacte impact pas worden bepaald wanneer de onderliggende ministeriele regeling is vastgesteld.

Ten slotte zal een nieuw communicatieplan moeten worden opgesteld, waarin rekening wordt gehouden met een nieuwe doelgroep.





### 10.3 Organisatie

De RDW voorziet geen impact ten aanzien van het onderdeel 'Organisatie'.

### 10.4 Privacy

De RDW voorziet geen impact ten aanzien van het onderdeel 'Privacy'.

### 10.5 Personeel

Bij keuringslocaties vervalt het vaststellen van de fiscale gegevens bij het uitvoeren van een keuring. Dit zal tot een lichte daling leiden in de benodigde capaciteit, echter, verspreid over alle keuringslocaties.

Voor TTH voorzien we beperkte impact op dit onderdeel. Omdat er waarschijnlijk meer onthefingen zullen worden afgegeven wordt een kleine toename in personele inzet verwacht. Een meer precieze impact kan pas worden gegeven wanneer duidelijk wordt welke voertuigen ten gevolge van de genoemde en nog op te stellen ministeriele regeling onder de ontheffingsgrond "ambulance" komen te vallen.

### 10.6 Administratieve Organisatie (processen)

Werkinstructies van de afdeling Beoordeling en VRT-TST-Nationaal aanpassen. Ook de medewerkers van het klantcontactcentrum zullen over deze wijzigingen geïnformeerd moeten worden via de kennisbank.

De omvang van deze impact wordt bij implementatie geschat op:

Vaststellen van nieuw beleid 40 uur  
Aanpassen van werkinstructies 60 uur  
Juridische toetsing 40 uur  
Opleiden van medewerkers 240 uur  
Communicatie 60 uur

Voor TTH voorzien we beperkte impact op dit onderdeel. Ten gevolge van de wijziging zal de procedurebeschrijving voor het afhandelen van ontheffingsaanvragen moeten worden gewijzigd. Daarnaast moet de kennisbank, als informatievoorziening van de frontoffice worden aangepast. De exacte omvang van de impact kan pas worden bepaald wanneer de onderliggende ministeriele regeling is vastgesteld.

### 10.7 Financieel

De Belastingdienst betaalt nu voor de aanpassingen die Beoordeling en VRT-TST-nationaal uitvoert om de fiscale categorie vast te stellen voor de Belastingdienst. Deze werkzaamheden en daarmee ook deze inkomsten komen te vervallen. Dit zal leiden tot een daling in het resultaat van ca. € 300K.

Voor TTH voorzien we beperkte impact op dit onderdeel. Omdat er mogelijk meer onthefingen zullen worden afgegeven zijn er gevolgen voor de opbrengsten van de tolheffing. Deze zullen lager worden waardoor het langer duurt voordat de tologave wordt gerealiseerd. De



exacte omvang van de impact kan pas worden bepaald wanneer de onderliggende ministeriele regeling is vastgesteld.

### **10.8 Informatievoorziening (ICT)**

De ICT-voorziening omtrent de vastlegging van de fiscale categorie wordt vereenvoudigd. Bij het vaststellen van de gegevens voor de registratie wordt de afleiding gedaan m.b.t. de fiscale categorie. Daarnaast wordt nu door de medewerker bij de individuele inschrijving geregistreerd of de aanvrager aangifte moet doen. Dit kan worden geautomatiseerd, wat leidt tot vereenvoudiging van het proces en het voorkomen van menselijke fouten. Deze ICT-aanpassingen hoeven niet persé in 2024 te worden uitgevoerd en worden ingeschat op ongeveer 250 uur.

Voor TTH voorzien we een beperkte impact op dit onderdeel. In de huidige inrichting van het tolwerkordersysteem (TWS) wordt geen rekening gehouden met de codering van ambulances. Dit zal dus in TWS moeten worden aangepast. Voor voertuigen die op basis van de ministeriële regeling gelijk worden gesteld met een ambulance moet mogelijk ook deze Europese codering worden opgehaald. De impact is beperkt, maar de exacte omvang van de uren kan pas worden bepaald wanneer de onderliggende ministeriele regeling is vastgesteld.

### **10.9 Juridica**

Voor TTH voorzien we een beperkte impact op dit onderdeel. Een toename in het aantal besluiten op ontheffingsverzoeken zal ook leiden tot een (kleine) toename in het aantal bezwaaren beroepsprocedures over die besluiten. Een meer precieze impact kan pas worden gegeven wanneer duidelijk wordt welke voertuigen ten gevolge van de genoemde en nog op te stellen ministeriele regeling onder de ontheffingsgrond "ambulance" komen te vallen.

Naast de beperkte impact voor TTH, voorzien wij verder geen impact.

### **10.10 Technologie**

De RDW voorziet geen impact ten aanzien van het onderdeel 'Technologie'.

### **10.11 Huisvesting**

De RDW voorziet geen impact ten aanzien van het onderdeel 'Huisvesting'.





## 11 Gevolgen voor de omgeving

Dit hoofdstuk beschrijft de gevolgen en maatregelen voor de externe doelgroepen. De maatregelen en gevolgen voor de interne doelgroepen staan beschreven in hoofdstuk 10.

### 11.1 Welke doelgroepen ondervinden gevolgen

Doelgroepen die gevolgen kunnen ondervinden zijn de volgende:

Burgers en bedrijven die een kampeerauto laten goedkeuren en/of inschrijven
Burgers en bedrijven die een veewagen willen laten goedkeuren en/of inschrijven
Burgers en bedrijven die een ontheffing willen in het kader van TTH.
Partijen die een N1 ombouwen tot een fiscale bestelauto

### 11.2 Gevolgen en maatregelen per doelgroep

Doelgroep	Gevolgen	Maatregelen
Burgers en bedrijven die een kampeerauto laten goedkeuren en/of inschrijven	Deze regels zijn meer expliciet in RDW beleid vastgelegd.	Mogelijk minder toekenning van deze categorie. Zorgen voor communicatie.
Burgers en bedrijven die een veewagen willen laten goedkeuren en/of inschrijven	Deze regels zijn meer expliciet in RDW beleid vastgelegd.	Geen toekenning meer van de combinatie N3 met fiscale categorie P. Zorgen voor communicatie.
Burgers en bedrijven die een ontheffing willen in het kader van TTH.	Waar aan voldaan moet worden is in de voorgestelde regelgeving gewijzigd, dit kan leiden tot een andere uitkomst van het verzoek.	Duidelijk communiceren welke voorwaarden van toepassing zijn.
Partijen die een N1 ombouwen tot een fiscale bestelauto	Ombouw van een N1 naar een fiscale bestelauto is niet meer nodig.	Communicatie van Belastingdienst naar branchepartijen, zodat duidelijk en tijdig voorgenomen wijzigingen en consequenties daarvan bekend zijn.



## 12 Kosten en financiering

### 12.1 Initiële inrichtingskosten

Afhankelijk van de oplossing die de Belastingdienst wenselijk acht qua gegevenslevering, kunnen er initiële kosten zijn voor aanpassing hiervan. Wanneer, zoals voorgesteld in deze UT, de gegevenslevering niet aangepast wordt, en de RDW dus fiscale categorie B en P blijft leveren, zijn er ook initiële kosten. Om e.a. in te regelen worden de kosten ingeschat op:

Organisatieonderdeel	Aantal uur	Tarief (2024)	Kosten
ICT	250 uur	€ 154	€ 38.500
Lijn	200 uur	€ 112	€ 22.400
Technisch medewerkers	240 uur	€ 132	€ 31.680
Projectmanagement	40 uur	€ 167	€ 6.680
Tolheffing	PM		PM
Totaal	730 uur + PM		€ 99.260 + PM

Voor TTH zijn initiële inrichtingskosten voorzien, voor aanpassing van het tolwerkordersysteem en communicatie gericht op de nieuwe definitie voor een ontheffing.

### 12.2 Exploitatiekosten

Er zijn geen exploitatiekosten voorzien. Wel is het in de huidige situatie zo dat de RDW een vergoeding krijgt van de Belastingdienst voor het vaststellen van fiscale gegevens. Het vaststellen van de fiscale afmetingen, hoeft de RDW in de nieuwe situatie niet meer te doen. Daardoor vervalt deze omzet. Dit betekent jaarlijks een derving van inkomsten van ca. € 300K.

Tegelijkertijd is er door het wegvallen van deze werkzaamheden bij het keuringsstation, een daling van benodigde capaciteit en daarmee een kostenbesparing. De omvang daarvan is op dit moment niet inzichtelijk. De verwachting is dat deze kostenbesparing lager zal zijn dan de omzetsdaling. Oorzaak daarvan is dat de werkzaamheden plaatsvinden op 16 verschillende locaties, dus dat de totale capaciteit-besparing daardoor niet zal kunnen leiden tot een gelijke fte-daling.

Per saldo wordt rekening gehouden met een negatief effect op het resultaat van maximaal ca. € 300K. Dit zal leiden tot een daling van de kostendekkendheid van het taakcluster Afgifte documenten.

### 12.3 Fiscale gevolgen

Er zijn geen fiscale gevolgen voor de RDW die voortkomen uit deze UT.





#### **12.4 Financiering**

Voor financiering van de initiële kosten is het voorstel om deze vanuit de Belastingdienst te laten vergoeden op basis van nacalculatie.

Financiering van de exploitatiekosten vindt plaats vanuit de reguliere tarieven.

#### **12.5 Opdrachtverstrekking**

De Belastingdienst dient de RDW tijdig op de hoogte te brengen van het moment van inwerkingtreding (minimaal 3 maanden voor inwerkingtreding), zodat de RDW de aanpassingen tijdig kan doorvoeren.



## 13 Risico's

Dit hoofdstuk beschrijft de risico's die worden ingeschat op zowel product, project- en exploitatiefase.

### 13.1 Productrisico's

De risico's voor de RDW dat het product niet de verwachte kwaliteit heeft of niet het gewenste resultaat bereikt.

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/R/E	Maatregel en toelichting	Eigenaar productrisico
Nvt	2	2	4	A		

### 13.2 Risico's in projectfase

De risico's voor het project om de benodigde resultaten niet of niet in voldoende mate te behalen.

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/R/E	Maatregel en toelichting	Eigenaar project-risico
Onvoldoende resources om beleid op te stellen, werkinstructies aan te passen, opleiding te geven of ICT-aanpassingen door te voeren.	2	2	4	R	Tijdig inplannen van de werkzaamheden.	Beoordeling en VRT-TST-nationaal

### 13.3 Risico's in exploitatiefase

Gebeurtenis	Kans	Impact	Risico	A/R/E	Maatregel en toelichting	Eigenaar risico
Bij de keuringslocaties van de RDW ontstaat discussie over bepaling van de voertuigcategorie.	1	2	2	E	Regels vanuit Europese voertuigcategorie definities en RDW beleidskader zijn helder gedefinieerd.	Beoordeling en VRT-TST nationaal

#### Toelichting op de tabel

- Kans** 1 = zeer klein, 2 = klein, 3 = gemiddeld, 4 = groot, 5 = zeer groot
- Impact** 1 = zeer klein, 2 = klein, 3 = gemiddeld, 4 = groot, 5 = zeer groot
- Risico** Kans \* Impact; minimaal risico = waarde 1, maximale risico = waarde 25
- A/R/E** Inschaling op het beoogde resultaat: **A**ccepteren van het risico, **R**educeren van het risico of **E**limineren van het risico.







- Maatregel** De uitleg welke maatregelen genomen kunnen worden.
- Eigenaar** Wie is eigenaar van het risico ?  
Voorbeelden: Opdrachtgever/ Projectmanager / IPM'er/ ICT/ anderen.





## 14 Conclusies en Advies

### 14.1 Conclusie

De RDW acht de voorgestelde concept regelgeving uitvoerbaar. Met dien verstande dat de voorgestelde wettekstwijziging voor de Wet tijdelijke tolheffing wordt aangepast conform nader overeen te komen tussen het ministerie van I&W en de divisie Tolheffing.

### 14.2 Aandachtspunten en advies

Aandachtspunt is de vaststelling van een RDW beleidskader voor nadere duiding van kampeervagen en veewagen met ruimte voor personen.

Voor de divisie Tolheffing is herformulering van de wettekst Tijdelijke tolheffing een belangrijk aandachtspunt, dit is al in gang gezet met het ministerie van IenW.

Advies is om conform de reactie van de RDW in hoofdstuk 8 de wijzigingen in de wetteksten te implementeren.







## 15 Bijlage 1: Oorspronkelijk aangeleverd concept wetsvoorstel 4 juni 2024

WIJ WILLEM-ALEXANDER,  
BIJ DE GRATIE GODS,  
KONING DER NEDERLANDEN,  
PRINS VAN ORANJE-NASSAU,  
ENZ. ENZ. ENZ.

### VOORSTEL VAN WET

#### Artikel X1

De **Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992** wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 2 worden, onder verlettering van de onderdelen a tot en met e tot e tot en met i, vier onderdelen ingevoegd, luidende:

- a. motorrijtuig: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994;
- b. motorrijwiel: motorrijtuig van de voertuigcategorie L met de voertuigclassificatie L3e, L4e, L5e of L7e;
- c. personenauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1;
- d. bestelauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van maximaal 3.500 kilogram;.

B

Artikel 3 komt te luiden:

#### Artikel 3

1. De voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden van een motorrijtuig blijkt uit het kentekenregister.
2. Indien een motorrijtuig niet is ingeschreven in het kentekenregister wordt de voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden bepaald op basis van Verordening (EU) nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151) en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

C

Artikel 4 vervalt.

Ca



Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid, onderdeel a, wordt "een bijzondere personenauto als bedoeld in het veertiende lid" vervangen door "een personenauto met een aanduiding voor speciale doeleinden SA (kampeerwagen), SB (gepantserd voertuig), SC (ambulance), SD (lijkwagen) of SH (voor rolstoelen toegankelijk voertuig)" en wordt "ingeval van een bijzondere personenauto die" vervangen door "ingeval die personenauto".
2. Het veertiende lid vervalt.

D

Artikel 15 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c vervalt.
2. De onderdelen d en e komen te luiden:
  - d. de aanduiding voor speciale doeleinden SC (ambulance) hebben of ~~worden gebruikt voor speciale medische hulpverlening en bij ministeriële regeling bij algemene maatregel van bestuur~~ worden gelijkgesteld met een ambulance;
  - e. de aanduiding voor speciale doeleinden SD (lijkwagen) hebben ~~en die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot~~;
3. In het vierde lid vervalt "voor een personenauto, een motorrijwiel of, gedurende de eerste vijf jaren na inschrijving in het kentekenregister, een bestelauto,".

E

Artikel 15a wordt als volgt gewijzigd:

1. Het tweede lid vervalt.
2. In het achtste lid vervallen de tweede zin en ", onderscheidenlijk vóór aanvang van het gebruik van de weg met de in de tweede volzin bedoelde personenauto".
3. Het elfde en twaalfde lid vervallen, onder vernummering van het dertiende lid tot elfde lid.

F

- Artikel 22, tweede lid, wordt gewijzigd. Voor de huidige tekst wordt de aanduiding "1." geplaatst.
2. In het eerste lid, wordt een zin toegevoegd, luidende: Voor de toepassing van dit artikel ~~blijvend~~ die artikelen zijn voor de definitie van bestelauto de artikelen 2, 3 en 4 en de daarop berustende bepalingen 3, zoals die luiden op 31 december 2024, van toepassing.
  3. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
    2. Dit artikel vervalt met ingang van 1 januari 2030 ~~2025 (CHECK)~~, van toepassing.

## Artikel X2

De **Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

1. De onderdelen a tot en met g komen te luiden:
  - a. motorrijtuig: motorrijtuig als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel c, van de Wegenverkeerswet 1994;
  - b. motorrijwiel: motorrijtuig van de voertuigcategorie L met de voertuigclassificatie L3e, L4e, L5e of L7e;
  - c. personenauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M1;
  - d. autobus: motorrijtuig van de voertuigcategorie M met de voertuigclassificatie M2 of M3;
  - e. bestelauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van maximaal 3.500 kilogram;
  - f. vrachtauto: motorrijtuig van de voertuigcategorie N met een toegestane maximum massa van meer dan 3.500 kilogram;
  - g. aanhangwagen: motorrijtuig van de voertuigcategorie O;





2. Onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel p door een puntkomma wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:  
q. weg: weg als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel b, van de Wegenverkeerswet 1994 in Nederland.

B

Artikel 3 komt te luiden:

### Artikel 3

1. De voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden van een motorrijtuig blijken uit het kentekenregister.

2. Indien een motorrijtuig niet is ingeschreven in het kentekenregister wordt de voertuigcategorie, voertuigclassificatie of aanduiding voor speciale doeleinden bepaald op basis van Verordening (EU) nr. 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151) en Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

C

De artikelen 4 en 5 vervallen.

D

In artikel 23a, eerste lid, wordt "personenauto waarvan de binnenruimte is ingericht voor het vervoer en verblijf van personen en is voorzien van een vaste kook- en slaapgelegenheid en die voldoet aan bij algemene maatregel van bestuur gestelde voorwaarden en beperkingen met betrekking tot uiterlijk en inrichting, bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23 en onder bij algemene maatregel van bestuur te stellen voorwaarden," vervangen door "motorrijtuig met de aanduiding voor speciale doeleinden SA (kampeerwagen) ~~en die voldoet aan bij ministeriële regeling te stellen regels,~~ bedraagt de belasting in afwijking van artikel 23".

E

Artikel 24a, tweede lid, vervalt.

F

Artikel 25b vervalt.

G

Artikel 30, eerste lid, aanhef, komt te luiden: Voor een bestelauto of een vrachtauto die:.

H

In artikel 37d, eerste lid, wordt "vrachtwagen" vervangen door "vrachtauto".

I

Artikel 71, eerste lid, onderdelen a en b komt te luiden:

a. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SC (ambulances) of ~~motorrijtuigen voor speciale medische hulpverlening die bij ministeriële regeling die bij algemene maatregel van bestuur~~ worden gelijkgesteld met een ambulance;

b. motorrijtuigen met de aanduiding voor speciale doeleinden SD (lijkwagens) ~~en die uitsluitend worden gebruikt voor het vervoer van een stoffelijk overschot;~~;



### Artikel X3

In artikel 222, eerste lid, van de Provinciewet wordt "personenauto's en motorrijwielen, bedoeld in artikel 2, onderdelen b en d, en artikel 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994" vervangen door "motorrijwielen en personenauto's als bedoeld in artikel 2, onderdelen b en c, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994".

### Artikel X4

De **Wet inkomstenbelasting 2001** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.20 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdelen c en d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".
2. In het zesde lid wordt "artikel 3, derde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

B

In artikel 3.45, eerste lid, onderdeel d, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992," vervangen door "artikel 2, onderdeel c, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

### Artikel X5

De **Wet op de loonbelasting 1964** wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 13bis wordt als volgt gewijzigd:

1. In het vijfde lid, onderdeel a, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdelen c en d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".
2. In het dertiende lid wordt "artikel 3, derde lid, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

B

In artikel 31, eerste lid, onderdeel d, wordt "artikel 3 van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992" vervangen door "artikel 2, onderdeel d, van de Wet op de belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992".

### Artikel X6

In de **Wet tijdelijke tolheffing blankenburgverbinding en ViA15** komt artikel 6, vierde lid, te luiden:

4. De houder kan bij Onze Minister een ontheffing van artikel 7, eerste lid, aanvragen voor motorrijtuigen:
  - a. als bedoeld in artikel 71, eerste lid, aanhef en onder a en b, van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994; of
  - b. die uitsluitend worden gebruikt door politie en brandweer.







### Artikel X7

In de **Tunnelwet Westerschelde** wordt in artikel 1, tweede lid, "zijn de artikelen 2 en 3 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994" vervangen door "is artikel 2 van de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1994".

### Artikel X8 (overgangsrecht)

Indien deze wet eerder in werking treedt dan de artikelen III en VI van de Wet 26 oktober 2023 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en enige andere wetten in verband met het laten vervallen van de mogelijkheid tot het aanwijzen van bijzondere bromfietsen in hoofdstuk IIA van de Wegenverkeerswet 1994, het mogelijk maken van implementatie van het kader voor lichte elektrische voertuigen en enige andere wijzigingen vervallen de artikelen III en VI van die wet.

### Artikel X9

Deze wet treedt in werking met ingang van 1 januari 2025, met dien verstande dat artikel X2, onderdeel F, in werking treedt met ingang van de dag dat artikel 2, eerste lid, van de Wet vrachtwagenheffing in werking treedt.

## 16 Bijlage 2: RDW-beleid t.a.v. vaststelling M1 of N1

### Toelichting

Het blijkt dat er in sommige gevallen geen duidelijk beleid is t.a.v. het vaststellen van de Europese voertuigcategorie. In deze bijlage wordt stilgestaan bij de voertuigcategorie M en N en de voertuigclassificaties M1, M2, M3, N1, N2, N3.

Grootste deel (oppervlakte) bepalend

DET vanaf 2011? 678/2011 ....

Daarvoor mei 2009 (2007/46): ...

Daarvoor Voertuigreglement...

Bovenstaande kan na opdrachtverstrekking verder worden uitgewerkt door de RW.

## 17 Bijlage 3: concept RDW-beleid t.a.v. vaststelling kampeerwag

### Toelichting

Het blijkt dat er om diverse redenen behoefte is aan de aanduiding voor speciale doeleinden kampeerwag. Dergelijke voertuigen worden goedgekeurd op basis van een lager eisenpakket (bijlage II 2018/858). Echter worden deze voertuigen na de individuele goedkeuring niet als zodanig gebruikt. Regelmatig worden voertuigen ter keuring aangeboden met een tijdelijke inrichting. Daarnaast worden voertuigen na keuring aangepast waardoor de gegevens niet meer in overeenstemming zijn met die bij goedkeuring zijn vastgesteld (bijv. de massa rijklaar). Wanneer het voertuig daadwerkelijk als kampeerwag gebruikt wordt is de inrichting volledig gewijzigd. Maar in veel gevallen wordt de inrichting kampeerwag verwijderd of aangepast





zodat het dagelijks gebruikt kan worden als voertuig voor het vervoer van goederen of personen. Dit doet zich vooral voor bij individueel goedgekeurde voertuigen.

### Beleidsregel

De definitie kampeerwagen is vastgelegd in EU-verordening nr. 2018/858.

Een kampeerwagen is een voertuig van categorie M voor speciale doeleinden code SA. Speciaal gebouwde kampeerwagens voldoen aan deze definitie en eisen voor een mobiele leefruimte. Bij het ombouwen van een voertuig naar een kampeerwagen moet de aanvrager ervoor zorgen dat de ombouw voldoende aan deze eisen voldoet. Wanneer een voertuig niet aan onderstaande criteria voldoet wordt een afwijking alleen geaccepteerd indien de aanvrager een bewijs overlegt waaruit blijkt dat een vergelijkbaar voertuig een Europese typegoedkeuring heeft waaruit dit blijkt.

Wordt een voertuig individueel omgebouwd naar kampeerwagen dan geldt dat een kampeerwagen in de eerste plaats een mobiele leefruimte moet bieden waar een persoon (van gemiddelde lengte) zich staand comfortabel kan verplaatsen. Het kampeergedeelte dient een comfortabele leefruimte voor een persoon of personen voor langere tijd mogelijk te maken. Dit vereist doorgaans het gebruik van het gehele gedeelte van een voertuig achter de bestuurdersplaats. Het kampeergedeelte moet de bewoners intern gemakkelijke toegang bieden tot kook-, eet-, slaap- en aanverwante voorzieningen.

- indien het een tweepersoonsslaapplaats betreft: een lengte van ten minste 180 cm en een breedte van ten minste 110 cm; of
- indien het twee of meer afzonderlijke slaapplekken betreft: een lengte van ten minste 180 cm en een breedte van ten minste 60 cm, geldend voor ten minste twee slaapplekken.

Het kampeergedeelte achter de bestuurderszitplaats dient te beschikken over:

- 2 vaste zitplaatsen, niet zijnde de bestuurders- en bijrijderszitplaats
- 2 slaapplekken voor volwassenen, die mogen worden gemaakt met zitplaatsen, niet zijnde de bestuurders- en bijrijderszitplaats
- zijramen
- een vast keukenblok met een werkblad van ten minste 60 cm hoog, voorzien van een ingebouwde watervoorziening met een spoelbak, een werkende kraan en een afvoer. De watervoorziening mag uitneembaar zijn. Het hele keukenblok is bestemd voor gebruik in de binnenruimte.
- een vast ingebouwd kooktoestel
- vaste en afsluitbare opbergfaciliteiten

Indien er op gas wordt gekookt, dient tevens een goedgekeurde gasfles aanwezig te zijn in een afzonderlijk aan onder en bovenzijde geventileerde ruimte.

Voertuigen zijn **geen** kampeerwagen als:

- het kampeergedeelte nog niet is voltooid,
- het interieur van het laadruimte onvoldoende is veranderd,
- het interieur niet is afgewerkt en een tijdelijk karakter heeft,
- alleen van buitenaf toegang geboden wordt tot de kookfaciliteiten, of







- het kampeergedeelte redelijkerwijs alleen van buiten het voertuig toegankelijk is.

## 18 Bijlage 4: Concept-RDW-beleid t.a.v. vaststelling goederen- of personenvervoer.

In sommige gevallen is het voertuig ingericht voor dubbel gebruik ingericht waardoor er discussie kan ontstaan over de definitie. Op basis van de huidige werkwijze is het eerste concept hieronder vermeld:

### Beleidsregel

Het voertuig wordt gezien als een voertuig van de voertuigcategorie N als het gedeelte van de laadruimte dat is ingericht voor het vervoer van personen bedraagt niet meer dan 50% van de lengte die de laadruimte zou hebben zonder voorzieningen voor het verblijf en/of de overnachting van personen. Ruimtes ingericht met douche en/of toilet worden in dit verband gerekend bij het gedeelte dat is ingericht voor het verblijf van personen. Als er tussen de bestuurderscabine en het gedeelte van de laadruimte dat is ingericht voor het vervoer van personen geen vaste wand bestaat, geldt het volgende. Voor het bepalen van de lengte van de laadruimte wordt ervan uitgegaan dat de laadruimte van de cabine is afgescheiden door middel van een fictieve vaste wand die 115 cm achter het achterste punt van het stuurwiel is geplaatst.

Het gedeelte van de laadruimte dat is ingericht voor het vervoer van dieren of goederen mag uitsluitend voorzieningen bevatten die zijn gerelateerd aan dat vervoer. Als het desbetreffende gedeelte van de laadruimte eveneens wordt gebruikt voor het onderhoud van de te vervoeren lading, mogen de daarvoor benodigde voorzieningen zijn aangebracht. Deze twee gedeeltes van de laadruimte hoeven niet te zijn afgescheiden door een vaste wand.

