



> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

**Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en Internationale
aang.**

Korte Voorhout 7
2511 CW Den Haag
Postbus 20201
2500 EE Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Ons kenmerk
2024-0000242365

Uw brief (kenmerk)

Datum 23 september 2024
Betreft Aanbieding van het eindrapport over de digitalisering
van de aangifte voor de belasting van personenauto's en
motorrijwielen

Geachte voorzitter,

Hierbij bied ik u het rapport aan van de Dienst Wegverkeer (RDW) en de Belastingdienst over het digitaliseren van de aangifte voor de belasting van personenauto's en motorrijwielen (bpm). Met dit onderzoek is uitvoering gegeven aan de toezegging hierover aan het Kamerlid Erkens.¹ Tevens maak ik van de gelegenheid gebruik in reactie op het debat met Uw Kamer van 19 juni 2024 inzake de steeds hogere kosten voor autobezitters, inzichtelijk te maken welke opbrengst realiseerbaar is wanneer de bpm niet langer kunstmatig wordt verlaagd.

Digitaliseren van de bpm-aangifte

De uitkomsten van het onderzoek zijn positief. De RDW en de Belastingdienst zijn gezamenlijk in staat om een digitaal 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. Er worden vooralsnog twee fases onderscheiden. In de eerste fase staat de integratie van het bpm-aangifteformulier centraal in het reeds aanwezige proces voor aanvraag van de inschrijving van een motorrijtuig. In fase 2 wordt het taxatierapport verder gedigitaliseerd.

De voorgenomen digitalisering van de bpm-aangifte kent reeds na realisatie van fase 1 al een aantal belangrijke voordelen. Zo zal hiermee worden bijgedragen aan een verbeterde en efficiëntere dienstverlening aan de burger en ondernemer. Met het digitaliseren van de bpm-aangifte en het integreren met de aanvraag van de inschrijving van een motorrijtuig worden de administratieve lasten verminderd en het afronden van het proces tot inschrijving van een motorrijtuig in het kentekenregister versneld. De belastingplichtige kan de aangifte voor de bpm immers digitaal aanleveren in plaats van op papier via de post. Tevens kan de belastingplichtige ermee volstaan om de gegevens één keer aan te leveren in het gezamenlijke portaal in plaats van deze tweemaal separaat aan te leveren bij zowel de RDW als de Belastingdienst. Met de digitalisering wordt invulling gegeven aan een langgekoesterde wens in de autobranche. Ook wordt met de realisatie van fase 1 bijgedragen aan een veiligere communicatie door de Belastingdienst met de belastingplichtige. De belastingplichtige kan bijvoorbeeld

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

de betaling van de verschuldigde bpm aan de Belastingdienst voldoen met behulp van kenmerken die binnen de beveiligde omgeving van het portaal beschikbaar worden gesteld. Die mogelijkheid kent de bpm op dit moment niet.

**Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en Internationale
aang.**

Ons kenmerk
2024-0000242365

Integratie van de bpm-aangifte in de aanvraag voor de inschrijving van een motorrijtuig draagt ook bij aan het voorkomen van uitval in het aangifteproces van de Belastingdienst. Bij realisatie van fase 1 voorziet het portaal er namelijk in dat een verzoek om inschrijving in het kentekenregister bij de RDW automatisch aan de vóórkant is gekoppeld met de aangifte voor de bpm bij de Belastingdienst. Op dit moment is het verzoek om inschrijving in het kentekenregister bij de RDW technisch en fysiek gescheiden van de aangifte voor de bpm bij de Belastingdienst. Beide verzoeken moeten door de uitvoeringsorganisaties aan de achterkant van het proces met elkaar worden gematcht. Fouten in de registratie daarbij kunnen leiden tot uitval die handmatig moet worden opgelost. Met de invoering van een gezamenlijk portaal kan dit probleem zich niet meer voordoen. Ten overvloede wordt hierbij nog opgemerkt dat het gezamenlijke portaal geen gevolgen heeft voor de verdeling van de bevoegdheden tussen de RDW en de Belastingdienst. De RDW blijft gegevens verwerken in het kentekenregister en de Belastingdienst blijft verantwoordelijk voor het heffen en innen van de bpm.

Er liggen ook kansen voor het toezicht wanneer een digitaal portaal wordt ingericht 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 verkeersveiligheid kan op een nog efficiëntere manier worden gewaarborgd wanneer de RDW via fiscaal aan te leveren gegevens meer inzicht krijgt in de technische staat waarin gebruikte motorrijtuigen in Nederland worden ingeschreven in het kentekenregister. Daarvoor ben ik voornemens er in te voorzien dat de RDW gebruik mag maken van de gegevens in de aangifte voor de bpm en het taxatierapport om te beoordelen of met het motorrijtuig veilig gebruik kan worden gemaakt van de weg, dan wel dat er een voornemen is om een verbod voor het rijden op de weg op te leggen.² Als de RDW een voornemen heeft om een verbod op te leggen voor het rijden op de weg heeft dat tot gevolg dat het gebruik van een taxatierapport in de aangifte voor de bpm niet is toegestaan.³ In dergelijk geval kan met het digitaal portaal technisch worden voorkomen dat de belastingplichtige, per abuis, toch aangifte doet op basis van een taxatierapport.

Een gezamenlijk portaal zorgt ervoor dat de RDW en de Belastingdienst hetzelfde voertuigbeeld hebben. Hiermee wordt het onmogelijk om voor eenzelfde motorrijtuig bij de RDW foto's in te dienen zonder enige schade en bij de Belastingdienst juist foto's met ernstige schade. Het aanleveren van verschillende voertuigbeelden is vanzelfsprekend niet toegestaan, het voorkomen ervan gaat op dit moment echter niet automatisch. Inspanningen zijn nodig om te voorkomen dat motorrijtuigen zonder nader onderzoek door de RDW worden ingeschreven (verkeersveiligheid), terwijl de Belastingdienst toestaat dat de bpm wordt verminderd op basis van schade (fiscaliteit). Met het gezamenlijke portaal worden deze elkaar versterkende processen beter met elkaar verbonden. Realisatie van fase 2 is echter wel noodzakelijk om met name de Belastingdienst in de gelegenheid te stellen om hier op een effectieve manier gebruik van te kunnen maken.

Het kabinet acht het digitaliseren van de aangifte voor de bpm om bovengenoemde redenen van belang. De vaste commissie voor Financiën heeft mij nog gevraagd welke IT knelpunten worden voorzien bij het digitaliseren van de bpm-aangifte.⁴ Onder verwijzing naar bijgevoegd onderzoeksrapport

² Op grond van artikel 67 van de Algemene wet inzake rijksbelastingen.

³ Artikel 8, derde lid, van de Uitvoeringsregeling belasting van personenauto's en motorrijwielen 1992.

⁴ Kamerstukken II 2023/24, 2024D19960, vraag 9.

concludeer ik dat digitalisering van de bpm-aangifte mogelijk is, waarbij de technische bouw van het portaal wordt verzorgd door de RDW. Ik zal mij dan ook inzetten om de digitalisering van de bpm-aangifte conform de uitkomsten van het onderzoek te implementeren. De regelgeving die hiervoor nodig is zal worden voorbereid.

**Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en Internationale
aang.**

Ons kenmerk
2024-0000242365

De Belastingdienst en de RDW zal nog worden verzocht om een Uitvoeringstoets uit te voeren naar aanleiding van de regelgeving die ten behoeve van de digitalisering van de bpm-aangifte wordt voorbereid. Hierin zal ook worden meegewogen wat de inpasbaarheid in het IV-portfolio is en wordt mogelijke benodigde herprioritering in beeld gebracht. Deze uitvoeringstoetsen zullen inzicht verschaffen over het tijdspad waarbinnen de digitalisering van de bpm-aangifte realiseerbaar is. Duidelijk is al wel dat na definitieve besluitvorming en oplevering van het nieuwe RDW Erkenningenstelsel in juli 2025, beide organisaties zeker een jaar nodig hebben voor de ontwikkeling en implementatie. Daarmee zal het digitale portaal op zijn vroegst in de tweede helft van 2026 operationeel kunnen zijn.

In antwoord op enkele vragen vanwege de Fiscale Beleids- en Uitvoeringsagenda⁵ verwijs ik naar bijgaand onderzoeksrapport, waarin de RDW en de Belastingdienst op basis van een ruwe inschatting ramen dat de digitalisering van de aangifte bpm ongeveer € 5 mln. kost.⁶ Uit de eerder genoemde nog uit te voeren uitvoeringstoetsen kunnen andere inzichten volgen die tevens van invloed kunnen zijn op de kosten (en baten) die met de digitalisering van de bpm-aangifte zijn gemoeid. Ik zal Uw Kamer informeren zodra de resultaten van de uitvoeringstoets bekend zijn.

Beleid gericht op het voorkomen van het kunstmatig verlagen van de bpm

Ik heb het vertrouwen dat met de digitalisering van de bpm-aangifte een bijdrage wordt geleverd aan een verbeterde en efficiëntere dienstverlening aan de burger en de ondernemer. Ook dat hiermee een bijdrage kan worden geleverd aan een basisinfrastructuur die nodig is om belastingplichtigen te weerhouden van handelingen waarmee wordt beoogd de bpm kunstmatig te verlagen. De inzet is er immers op gericht om deze praktijk te ontmoedigen. Zoals in het debat met Uw Kamer op 19 juni 2024 inzake de steeds hogere kosten voor autobezitters is aangegeven is hier invulling aangegeven door o.a. het waardeverminderingpercentage te verlagen naar 31% en de focus voor het toezicht en de handhaving te verleggen van het object (motorrijtuig) naar het subject (belastingplichtige). Tegen het einde van dit jaar zal bovendien via het informatieportaal van de RDW inzichtelijk worden gemaakt dat de bpm voor het motorrijtuig is bepaald met behulp van een taxatierapport. Daarmee wordt de informatiepositie voor de potentiële koper van deze motorrijtuigen versterkt. Omdat enkel van een taxatierapport gebruik mag worden gemaakt indien het een motorrijtuig betreft met meer dan normale gebruikssporen zal het voor de inschrijver van een motorrijtuig mogelijk ook minder aantrekkelijk zijn om een motorrijtuig ten onrechte deze status mee te geven.

In het eerder genoemde debat is verzocht inzichtelijk te maken welke opbrengst realiseerbaar is wanneer de bpm niet langer kunstmatig zou worden verlaagd. De gegevens die nodig zijn om deze vraag te kunnen beantwoorden zijn echter niet beschikbaar. Voor de context is relevant dat van de € 1.485 mln. euro aan belastingopbrengsten die vanuit de bpm in 2024 is voorzien ongeveer 25% samenhangt met de parallelimport van gebruikte motorrijtuigen. Het grootste deel van de bpm-inkomsten is dan ook het resultaat van de verkoop van nieuwe motorrijtuigen.

⁵ Kamerstukken II 2023/24, 2024D19960, vragen 9 en 10.

⁶ Prijsniveau 2024.

De parallelimport is een volstrekt normaal verschijnsel. Het hoort bij de gemeenschappelijke interne markt van de Europese Unie. Bij het vaststellen van de hoogte van de bpm bij parallelimport is het fiscaal discriminatieverbod van belang. Het fiscaal discriminatieverbod vloeit voort uit het Unierecht en houdt in dat de belasting op een ingevoerd gebruikt motorrijtuig niet hoger mag zijn dan de belasting die nog intrinsiek rust op vergelijkbare motorrijtuigen die reeds een Nederlands kenteken hebben. Bij de parallelimport is de hoogte van de bpm daarom afhankelijk van de waarde van het motorrijtuig. Als een motorrijtuig bijvoorbeeld voor 60% is afgeschreven, mag slechts 40% van de oorspronkelijke bpm worden geheven. Om een goede inschatting te kunnen maken van de waarde van het in te voeren motorrijtuig kan gebruik worden gemaakt van de wettelijke afschrijvingstabel, een koerslijst of indien het een motorrijtuig betreft met meer dan normale gebruiksschade, een taxatierapport.

**Directie
Verbruiksbelastingen,
Douane en Internationale
aang.**

Ons kenmerk
2024-0000242365

In 2023 werd bij de invoer van een gebruikt motorrijtuig in 38,5% van de gevallen gebruikgemaakt van een taxatierapport. De opbrengst van motorrijtuigen die in 2023 aangifte hebben gedaan met behulp van een taxatierapport betrof € 215 miljoen. Wanneer deze motorrijtuigen aangifte zouden hebben gedaan met behulp van de wettelijke afschrijvingstabel zou € 481 miljoen aan bpm verschuldigd zijn. In 2023 betrof daarmee het verschil € 266 miljoen (exclusief omzetbelasting). Dit bedrag is een bovengrens voor het bedrag dat misgelopen kan zijn als gevolg van handelingen waarmee de bpm kunstmatig wordt verlaagd. Motorrijtuigen kunnen natuurlijk daadwerkelijk meer dan normale gebruikssporen bevatten die het gebruik van een taxatierapport en vervolgens een lagere bpm rechtvaardigen. Het bedrag dat samen zou kunnen hangen met de kunstmatige verlaging van de bpm ligt daarom lager dan de hiervoor berekende bovengrens. Bevindingen van de Dienst Roerende Zaken maken echter duidelijk dat het overgrote deel van de motorrijtuigen dat op basis van een risicogerichte benadering wordt opgeroepen minder schade heeft dan in de bpm-aangifte is vermeld. Die observatie vormt dan ook een belangrijke aanleiding om te blijven zoeken naar wegen om de bpm robuuster vorm te geven.

Het kunstmatig verlagen van de bpm is een vorm van belastingontduiking, en de aanpak daarvan is niet lastenrelevant. De meeropbrengst van het bestrijden van belastingontduiking kan dan ook niet ingezet worden om ergens anders aan uit te geven. In het inkomstenkader wordt gekeken naar beleidsmatige keuzes in de lasten van burgers en bedrijven en het al dan niet succesvol bestrijden van eventuele belastingontduiking behoort hier niet toe. In ramingen wordt verondersteld dat er geen belastingontduiking plaatsvindt, het bestrijden van eventuele belastingontduiking kan dan ook geen opbrengst meer opleveren. Uiteraard zijn inspanningen wel wenselijk om de bpm te verbeteren. Met de digitalisering van de bpm-aangifte wordt een stap in de goede richting gezet.

Hoogachtend,

De staatssecretaris van Financiën – Fiscaliteit en Belastingdienst,

Folkert L. Idsinga