

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3041

Vragen van het lid **Aptroot** (VVD) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *te hoge Duitse toltarieven en de gevolgen voor de Nederlandse transportsector*. (Ingezonden 4 juni 2009)

1
Kent u het artikel «Twijfel aan hoogte Duitse toltarieven»?¹

2
Herkent u beeld dat het Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung» schetst, namelijk dat de Duitse toltarieven voor vrachtauto's bijna het dubbele van de door vrachtauto's veroorzaakte kosten bedragen? Kunt u aangeven hoeveel schade de Nederlandse transportsector lijdt door de te hoge Duitse tarieven?

3
Bent u bereid direct de grootst mogelijke druk op de Duitse regering uit te oefenen om de tarieven te halveren? Zo nee, waarom niet?

4
Bent u, indien de tarieven in goed overleg niet kunnen worden gehalveerd, bereid een procedure te starten bij het Europese Hof van Justitie? Zo nee, waarom niet?

¹ Transport en Logistiek, 9 mei 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 23 juni 2009)

1
Ja.

2
In het artikel wordt vermeld dat het Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) heeft becijferd dat de inkomsten uit de Duitse tol veel hoger zijn dan de benodigde dekkingsgraad. Hoeveel te hoog willen het DIW en de drie organisaties ADAC, BDI en de BGL pas in het najaar bekendmaken. In het betreffende artikel staat nergens vermeld dat door het DIW een beeld geschetst zou worden dat de Duitse toltarieven voor vrachtwagens bijna het dubbele van de door vrachtauto's veroorzaakte kosten zouden bedragen.

Ik kan niet aangeven hoeveel schade de Nederlandse transportsector lijdt door de Duitse tarieven. Naast bovengenoemde redenen is hierbij ook van belang dat de toltarieven door de transportsector veelal (deels) worden doorberekend binnen de transportketen. Verder is hierbij van belang dat geen sprake is van discriminatie, want alle binnenlandse en buitenlandse vervoerders worden met exact dezelfde heffing geconfronteerd. Duitsland heeft overigens ter onderbouwing van zijn maut-tarieven berekeningen laten maken van de infrastructuurkosten voor

vrachtwagens door het Zwitserse onderzoeksbureau Prograns. Dit instituut stelt – hetgeen dus bestreden wordt door DIW – dat zijn berekeningen passen binnen de huidige Eurovignetrichtlijn.

3
Ik zie daar vooralsnog geen aanleiding toe, en wel om de volgende redenen. Allereerst willen het DIW en de drie organisaties ADAC, BDI en de BGL pas in het najaar bekend maken hoeveel de inkomsten uit de Duitse tol hoger zouden zijn dan de benodigde dekkingsgraad. Verder wordt hierbij opgemerkt dat Prograns de berekeningen verdedigt omdat deze passen binnen de huidige Eurovignetrichtlijn. Voorts is hier in eerste instantie een taak weggelegd voor de Europese Commissie om te beoordelen of de Duitse toltarieven voldoen aan de Eurovignetrichtlijn. Ik heb de verkeersraad van de Nederlandse ambassade in Berlijn gevraagd de ontwikkelingen rondom deze discussie actief te volgen.

4
Nee, ik zie daar vooralsnog geen aanleiding toe. In dit verband verwijst ik naar mijn beantwoording onder vraag 3.