

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

1288

Vragen van de leden **Stoffer** (SGP), **Remco Dijkstra** (VVD), **Van der Graaf** (ChristenUnie), **Von Martels** (CDA), **Gijs van Dijk** (PvdA), **Van Aalst** (PVV), **Schonis** (D66) en **Laçin** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de *nieuwe prijsverhoging voor tachograafkaarten* (ingezonden 27 december 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 25 januari 2019).

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het voorstel om het tarief voor tachograafkaarten opnieuw te verhogen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe waardeert u het voorstel van de producent van tachograafkaarten, Kiwa, om het tarief voor tachograafkaarten in 2019 opnieuw te verhogen, met ruim 5%?¹

Antwoord 2

Het tarief voor de huidige generatie tachograafkaarten is niet verhoogd en blijft op een bedrag van 95 euro per kaart. Voertuigen die vanaf 15 juni 2019 worden geregistreerd moeten voorzien zijn van de tweede generatie digitale tachograaf, de «smart» tachograaf. Daarbij behoren andere, zogenaamde tweede generatie tachograafkaarten. De invoering van deze tachograaf en de aanvullende eisen die, vanuit nieuwe Europese regelgeving, worden gesteld aan het uitgifteproces en de extra functionaliteiten die aan de tachograafkaart worden toegevoegd leiden tot hogere kosten. Daarom is dit tarief bepaald op een hoger bedrag van 100 euro.

¹ <https://www.transport-online.nl/site/98017/tln-voorstel-prijsverhoging-tachograafkaarten-misplaatst/>

Vraag 3

Is de veronderstelling juist dat het tarief voor de Nederlandse tachograafkaart substantieel hoger ligt dan de tarieven in omliggende landen? Is de veronderstelling juist dat een tachograafkaart in Duitsland slechts € 40 kost?

Antwoord 3

Er is een onderscheid in verschillende typen tachograafkaarten, namelijk de bestuurderskaarten, bedrijfskaarten, werkplaatskaarten en controlekaarten. Nederland hanteert hierbij 1 uniform tarief. In het buitenland verschillen deze tarieven van kaart tot kaart en soms zelfs tussen provincies of deelstaten. Op dit moment wordt door een extern bureau een internationale benchmark naar de tarieven in de transportsector uitgevoerd, waarin de tarieven voor de bestuurderskaart en de bedrijfskaart in Nederland worden vergeleken met die in België, Duitsland (Noordrijn-Westfalen), Polen, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.

Vraag 4

Hoe waardeert u het prijsverschil tussen Nederlandse tachograafkaarten en die in omliggende landen?

Antwoord 4

Een waardering over het prijsverschil met omliggende landen, zal onderdeel uitmaken van de reactie op de eerder genoemde benchmark bij vraag 3. In deze benchmark zal namelijk ook worden gekeken naar de totstandkoming van de tarieven.

Vraag 5

Kunt u de uitkomsten van het benchmarkonderzoek naar de kostprijs en verkooptarieven van verschillende verkeer- en vervoervergunningen in verschillende landen naar de Kamer sturen?

Antwoord 5

Ik zal uw Kamer na afronding van het onderzoek informeren over de uitkomsten.

Vraag 6

Kunt u een eerste indicatie geven van de verschillen met betrekking tot tachograafkaarten?

Antwoord 6

Ik wacht de resultaten van het benchmarkonderzoek af. Zie tevens antwoorden op vragen nrs. 3, 4 en 5.

Vraag 7

Waarom is het nieuwe stelsel voor de Inspectie Leefomgeving en Transport- en Kiwa-tarieven voor verkeer en vervoer nog steeds niet definitief ingevoerd, in weerwil van de eerdere inschatting (bij de begrotingsbehandeling Infrastructuur en Waterstaat in 2017) dat het nieuwe stelsel per 1 juli 2018 in werking zou treden? Wanneer gaat dit gebeuren?

Antwoord 7

De laatste jaren is toegewerkt naar een wijziging van het tariefstelsel om het transparanter en eenvoudiger te maken. Dit betreft niet alleen wegvervoer, maar vergunningen voor de diverse modaliteiten (binnenvaart, bus, goederenvervoer, luchtvaart, spoor, taxi, visserij en koopvaardij). Het huidige stelsel werd ontwikkeld door de verschillende voorgangers van de ILT met veel verschillen tussen sectoren. De stelselherziening heeft consequenties voor de vele partijen en sectoren. Ik hecht hierbij aan een zorgvuldig proces en consultatie van alle belanghebbenden. De stelselherziening blijkt helaas complexer en daardoor langer te duren dan eerder voorzien. Ik hoop uw Kamer in de loop van dit jaar te informeren over het nieuwe tarievenstelsel.

Vraag 8

Is de veronderstelling juist dat het nieuwe tarievenstelsel zal zorgen voor een sterke daling van het Kiwa-tarief voor tachograafkaarten in verband met het uitgangspunt dat de prijzen kostendekkend moeten zijn en dat geen kruissubsidiëring plaats mag vinden?

Antwoord 8

Voor de berekening van de tarieven na de stelselherziening is het interdepartementale rapport «Maat houden 2014» het uitgangspunt. Hierin staat opgenomen dat een tarief de werkelijke kosten niet mag overschrijden.

Vraag 9

Bent u bereid, mede gelet op de aangenomen motie Bisschop c.s. (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 45), de prijsverhoging op te schorten zolang het nieuwe tarievenstelsel nog niet van kracht is geworden?

Antwoord 9

Nee, de tarieven voor de tachograafkaarten blijven op de vastgestelde prijs. Met de invoering van het nieuwe stelsel voor de door de Inspectie Leefomgeving en Transport- en Kiwa gehanteerde tarieven voor verkeer en vervoer wordt invulling gegeven aan de uitvoering van de motie Bisschop c.s. (Kamerstuk 34 000 XII, nr. 45).