

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

## 2792

Vragen van de leden **Visser** en **Verheijen** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de voornemens inzake tolheffing op de Duitse wegen* (ingezonden 11 juli 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 28 augustus 2014)

Vraag 1

Bent u bekend met de artikelen op nos.nl en in de Volkskrant «Ook tol op lokale wegen Duitsland»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Heeft u al kennis kunnen nemen van de Duitse plannen met betrekking tot tolheffing?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Wat is uw beoordeling van de voornemens van de Duitse regering om buitenlandse automobilisten ook op lokale wegen tol te laten betalen?

Antwoord 3

Ik heb grote bezwaren tegen het voornemen van Minister Dobrindt om een vignet in te stellen voor personenauto's zowel voor het gebruik van snelwegen als lokale wegen. Het toevoegen van de lokale wegen aan dit plan, heeft als gevolg dat ook voor het lokale verkeer in de grensregio's, het vignet aangeschaft moet worden.

Voor een boodschap of een familiebezoek over de grens werpt dit een drempel op. Het invoeren van een vignet betekent hoe dan ook een lastenver-

<sup>1</sup> <http://www.volkskrant.nl/vk/nl/2686/Binnenland/article/detail/3685434/2014/07/07/Duitsland-ook-tol-op-lokale-en-provinciale-wegen.dhtml> en <http://nos.nl/artikel/671746-ook-tol-op-lokale-wegen-duitsland.html>

zwaarig voor buitenlanders, terwijl de Duitse burger de invoering van het vignet gecompenseerd ziet in een lagere motorrijtuigenbelasting.

Vraag 4

Welke consequenties heeft het dat niet alleen de Bundesautobahn, maar ook Bundesstrassen onder het regime komen te vallen?

Antwoord 4

Het toepassingsbereik van het vignet ziet op alle wegen, Bundesautobahn, Bundesstrassen en de lokale wegen. Indien het vignet enkel op de Bundesautobahn verplicht was geweest, was het voor bewoners in de grensregio's mogelijk geweest via de Bundesstrassen en de lokale wegen een bestemming in Duitsland te bereiken zonder een vignet nodig te hebben. Met het toevoegen van de Bundesstrassen en alle lokale wegen aan het toepassingsbereik van het vignet, wordt dit onmogelijk gemaakt.

Vraag 5

Bestaan er voornemens tot verdere uitbreiding van de tolheffing? Welke vrijheden hebben de Duitse deelstaten en gemeenten inzake extra tolheffing op de niet-Bundesbahnen? Mogen deelstaten en gemeenten bijvoorbeeld zelf aanvullende tol gaan heffen naast het vignet?

Antwoord 5

Er zijn mij geen voornemens tot verdere uitbreiding van het vignetplan voor personenvoertuigen bekend. In de federale republiek Duitsland kunnen zowel de deelstaten als ook de gemeenten zelf in principe op hun wegennet een gebruikersheffing (kilometerheffing of vignet) instellen. Het voorstel van Bondsminister Dobrindt ziet evenwel op een vignet voor het gehele wegennet, waaronder dus niet alleen de snelwegen en autowegen van de federale overheid, maar ook de wegen van de deelstaten en de gemeenten in Duitsland. De Duitse overheid heeft mij laten weten dat na invoering van dit vignet (de zogenaamde Infrastrukturabgabe), het voor deelstaten en gemeenten in principe niet meer mogelijk is op de eigen wegen een gebruikersheffing in te voeren.

Naast het invoeren van de Infrastrukturabgabe voor personenvoertuigen (PKW Maut) is Duitsland voornemens de bestaande kilometerheffing voor vrachtvoertuigen (LKW Maut) vanaf 12 ton uit te breiden. Met ingang van juli 2015 wordt aan de Bundesautobahnen en Bundesstrassen waar de LKW Maut op dit moment verplicht is, ongeveer 1.000 km vierbaans Bundesstrassen toegevoegd. In 2018 moeten nog meer Bundesstrassen onder de LKW Maut komen te vallen. Met ingang van oktober 2015 wordt de LKW Maut ook verplicht voor voertuigen vanaf 7,5 ton.

Vraag 6

Wat zijn in uw ogen de gevolgen van deze maatregel voor mensen die over de grens werken of boodschappen doen en wat zijn de gevolgen voor onze transportsector? Heeft bijvoorbeeld de differentiatie naar gewicht gevolgen voor het tonnage in het vrachtvervoer?

Antwoord 6

Het is helaas zo dat mensen die in een aan Duitsland grenzende regio wonen, het meest getroffen zullen worden door het Duitse plan. Wie heel regelmatig naar Duitsland gaat, zal daarbij naar verwachting het jaarvignet aanschaffen. De prijs is afhankelijk van het voertuig en zal tussen de € 20 en € 108 liggen, afhankelijk van het gewicht, de motorinhoud en het jaar van registratie van het voertuig. In principe geldt, hoe groter en meer vervuilend het voertuig, hoe hoger de prijs voor het jaarvignet.

De voorgenomen uitbreiding van de zogenaamde LKW-Maut, te weten met voertuigen vanaf 7,5 ton, zal naar inschatting van TLN niet hele grote gevolgen hebben, omdat het aantal voertuigen van deze gewichtsklasse dat de grens over gaat, beperkt is.

De uitbreiding met 1.000 km Bundesstrassen waarop vanaf juli 2015 ook de LKW Maut verplicht is, zal wel gevolgen hebben voor de transportsector. Met deze uitbreiding moet ook voor de gereden kilometers vanaf de snelweg naar de eindbestemming worden betaald. Het is niet bekend hoeveel dit in de praktijk aan extra kosten zal meebrengen.

#### Vraag 7

Wat is uw mening over de uitspraken van de Duitse Minister van Verkeer en Digitale Infrastructuur, die de heffing «een kwestie van recht» noemde en vond dat de heffing «een gat van onrechtvaardigheid dicht»? Zijn deze ontwikkelingen aanleiding om deelname aan het huidige Eurovignet te herzien?

#### Antwoord 7

Ik heb kennis genomen van de uitspraken van Minister Dobrindt. Zoals in antwoord 3 al aangegeven, ben ik het niet eens met zijn voornemen een vignet in te voeren. Hoewel Duitsland haar eigen beleid mag bepalen, mag dit natuurlijk niet discriminerend zijn of een onevenredig effect hebben voor niet-Duitse kentekenhouders. Dat is ook de reden dat ik Eurocommissaris Kallas ga vragen na te gaan of dit voornemen en de uitwerking ervan in overeenstemming is met EU recht.

De invoering van een Duits vignet werpt een nieuwe, ongewenste barrière op voor verkeer tussen de beide landen. Voor Nederland is dat zeer ongewenst. Ik heb dit ook kenbaar gemaakt aan Minister Dobrindt.

Mede namens de Staatssecretaris van Financiën kan ik u over het Eurovignet als volgt informeren.

Nederland heft momenteel met vier andere EU-lidstaten het Eurovignet voor vrachtwagens vanaf 12 ton. De overige vier staten zijn België, Denemarken, Luxemburg en Zweden. Deze heffing vindt zijn grondslag in de Eurovignet-richtlijn en het Eurovignetverdrag. Het vignetplan voor personenvoertuigen van Minister Dobrindt is geen reden om dit te herzien. Ook de voorgenomen uitbreiding van de LKW-Maut (zie hiervoor het antwoord op vraag 5) geeft hiertoe geen aanleiding.

#### Vraag 8

Bent u van plan uw Duitse collega op dit voornemen aan te spreken? Zo ja, wat is uw inbreng in dat gesprek?

#### Antwoord 8

Ik heb Minister Dobrindt reeds op 15 juli hierover gesproken. Voor mijn inbreng en de uitkomsten van het gesprek verwijs ik naar de brief «Ontwikkelingen Duits voornemen vignet voor personenvoertuigen», die gelijktijdig met deze antwoorden aan uw Kamer wordt verstuurd.

#### Vraag 9

Welke stappen bent u van plan te zetten om te proberen de Duitse tolplannen van tafel te krijgen en heeft dit voornemen tot tolheffing op lokale wegen daar ook een plaats in? Bent u bereid daarin samen op te trekken met Oostenrijk en eventueel andere buurlanden van Duitsland?

#### Antwoord 9

In eerste instantie is het nu aan de Europese Commissie om de uitwerking van het Duitse plan te beoordelen. Het onderwerp heeft reeds de aandacht van de Europese Commissie. Ik zal Eurocommissaris Kallas verzoeken na te gaan of deze voorgenomen maatregel en de uitwerking ervan verenigbaar is met het EU recht. Ik blijf ook in gesprek met mijn Duitse collega. Er is contact geweest met de overheden in Oostenrijk, Denemarken en Polen over de Duitse plannen. Indien na het oordeel van de Europese Commissie een gezamenlijke actie nuttig en nodig blijkt, zal ik dit zeker afstemmen.