

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

2793

Vragen van het lid **De Rouwe** (CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *tol op wegen in Duitsland* (ingezonden 17 juli 2014).

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

Vraag 1

Wat is besproken tijdens en wat is de uitkomst van het topoverleg dat u op 15 juli jl. heeft gevoerd met de Minister van Transport en Digitale Infrastructuur van Duitsland?¹

Antwoord 1

Voor mijn inbreng en de uitkomsten van het gesprek verwijs ik naar de brief «Ontwikkelingen Duits voornemen vignet voor personenvervoertuigen», die gelijktijdig met deze antwoorden aan uw Kamer wordt verstuurd.

Vraag 2

Welke stappen gaat u concreet nemen naar aanleiding van dat overleg?

Antwoord 2

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.

Vraag 3

Stroken de voorgenomen tolplannen met de uitkomsten van een eerdere top vorig jaar in Kleef tussen de Nederlandse en de Duitse regering om grensoverschrijdende belemmeringen weg te nemen? Zo nee, op welke punten niet?

¹ De Telegraaf, 16 juli 2014

Antwoord 3

Tijdens de Duits – Nederlandse regeringsconsultatie in Kleef in mei 2013 was nog geen sprake van een voornemen aan Duitse zijde om tol te gaan heffen voor personen- of bedrijfsverkeer op het Duitse wegennet. Derhalve zijn de tolplannen geen onderdeel geweest van de besprekingen in Kleef, en kwamen de tolplannen niet voor op de lijst met concrete hindernissen en belemmeringen die Nederlandse of Duitse ondernemers ervaren bij het grensoverschrijdend zaken doen.

Nederland vindt de Duitse tolplannen niet stroken met de in het Kleefse Memorandum of Understanding verwoorde nauwe, vertrouwensvolle en vriendschappelijke economische samenwerking tussen de beide buurlanden en de gemeenschappelijke inzet op versterking van de interne markt als wel de vermindering van administratieve lasten.

Vraag 4

Onder verwijzing naar eerder door u gegeven antwoorden inzake dit onderwerp² kan gesteld worden dat er thans aan Duitse zijde concrete plannen liggen; kunt u opnieuw ingaan op de vraag hoe u de schade en de gevolgen van deze tolplannen beoordeelt? Kan daarbij een onderbouwing van de totale schade gegeven worden?

Antwoord 4

De Duitse Minister heeft de uitgangspunten van zijn plan voor een Infrastructurabgabe gepresenteerd op 7 juli 2014. Daarbij zijn ook de verwachte inkomsten gepresenteerd. Gedurende een regeringsperiode (vier jaar) wordt netto € 2,5 miljard aan inkomsten verwacht van de buitenlandse voertuigen. Dit komt neer op inkomsten van bruto € 860 miljoen, netto € 625 miljoen, per jaar. Zoals bekend worden houders van voertuigen met een Duits kenteken, gecompenseerd door verlaging van de Duitse motorrijtuigenbelasting.

Nederland is slechts een van de landen die grenzen aan Duitsland. Ook België, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland, Oostenrijk, Polen en Denemarken zullen geraakt worden. Daar komen de inwoners bij van andere landen (bijv. Zweden) die door Duitsland willen rijden. Er is momenteel geen schatting van de hoeveelheid jaarvignetten versus andere vignetten die door Nederlanders zullen worden gekocht. Ook de kosten van jaarvignetten voor Nederlanders zijn voertuigafhankelijk. De prijs voor een jaarvignet ligt tussen de € 20 en € 108. Een tien dagen vignet zal € 10 kosten, een twee maanden vignet zal € 20 kosten. De indirecte economische gevolgen van het invoeren van het vignet in Duitsland zijn niet bekend.

Vraag 5

Bent u van mening dat, nu de concrete tolplannen voorliggen, deze inderdaad discriminerend zijn en binnen Europa slechts anderen dan de Duitsers zelf schaadt?

Antwoord 5

Minister Dobrindt heeft begin juli de uitgangspunten van zijn plan gepresenteerd. Deze moeten nog nader worden uitgewerkt. In hoeverre deze als discriminerend en onevenredig conform het EU recht kunnen worden bestempeld, zal nauw afhangen van de uitwerking van het plan en de daadwerkelijke wijziging in de Duitse wetgeving omtrent de motorrijtuigenbelasting. Ik heb begrepen dat Minister Dobrindt deze uitwerking met de Europese Commissie zal bespreken om ervoor te zorgen dat deze EU rechtsconform plaatsvindt.

Vraag 6

Wat is uw visie op het bericht dat de Nederlands-Duitse Handelskamer de tolplannen ondoordacht vindt en nu al ziet dat deze schade opleveren?³

² Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 712

³ <http://fd.nl/ondernemen/entrepreneur/wereldveroveraars/780140-1407/nederlands-duitse-handelskamer-kritisch-over-tolvignet>

Antwoord 6

Ik begrijp dat de Nederlands-Duitse Handelskamer niet blij is met het Duitse plan. Het vignet is voor ondernemers in de grensregios een extra kostenpost, die extra voelbaar zal zijn voor de houders van een voertuig met een Nederlands kenteken. Ook de Duitse ondernemers zullen het effect echter voelen, omdat het vignet een extra barrière zal zijn voor Nederlanders die nu nog kiezen voor het dagje uit of winkelen in Duitsland.

Vraag 7

Bent u bereid het initiatief te nemen om een toptop te organiseren met omliggende landen zoals Oostenrijk, België, Tsjechië en Frankrijk om plannen te bespreken en acties te inventariseren?

Antwoord 7

Nee. Zie het antwoord op vraag 2.