

## 2019Z11898

Vragen van de leden **Wörsdörfer, Remco Dijkstra** (beiden VVD) en **Stoffer** (SGP) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Transporteurs boos over dure Nederlandse tachokaart: «In buitenland veel goedkoper»* (ingezonden 12 juni 2019).

### Vraag 1

Bent u bekend met het bericht «Transporteurs boos over dure Nederlandse tachokaart: «In buitenland veel goedkoper»?<sup>1</sup>

### Vraag 2

Klopt de veronderstelling dat de tachograafkaarten in heel Europa hetzelfde zijn, maar dat Nederlandse ondernemers verplicht zijn ze in Nederland aan te schaffen? Zo ja, kunt u beamen dat de tarieven voor tachograafkaarten in Nederland substantieel hoger liggen dan in omliggende landen? Kunt u een overzicht delen van de prijzen van de verschillende tachograafkaarten in de Europese lidstaten?

### Vraag 3

Indien deze veronderstelling klopt, deelt u de mening dat het Nederlandse midden- en kleinbedrijf (mkb) zo onnodig op kosten wordt gejaagd? Kunt u uiteenzetten wat de gevraagde tarieven aan Nederlandse ondernemers betekenen voor het concurrentievermogen van Nederland?

### Vraag 4

Deelt u het streven dat de Europese interne markt zoveel mogelijk belemmeringen zou moeten wegnemen? Zo ja, hoe verhoudt het mogelijke verschil in prijs van de tachograafkaarten tussen bijvoorbeeld Nederland en Tsjechië zich tot dit streven?

### Vraag 5

Indien de tarieven voor tachograafkaarten in Nederland substantieel hoger liggen dan in omliggende landen, deelt u de mening dat het Nederlandse mkb zo op achterstand wordt gezet? Zo ja, welke stappen bent u bereid te

<sup>1</sup> <https://www.ad.nl/economie/transporteurs-boos-over-dure-nederlandse-tachokaart-in-buitenland-veel-goedkoper~a1c6caa2/>

nemen om de Nederlandse transportsector op een eerlijke en gelijke wijze te laten concurreren met Europese transportbedrijven?

Vraag 6

Hoe verhouden de antwoorden in de eerder gestelde schriftelijke vragen door het lid Stoffer c. s. dat de invoering van deze tachograaf en de aanvullende eisen die worden gesteld aan het uitgifteproces en de extra functionaliteiten die aan de tachograafkaart worden toegevoegd leiden tot hogere kosten, en dat er een onderscheid is in verschillende typen tachograafkaarten waarbij Nederland in tegenstelling tot het buitenland een uniform tarief hanteert<sup>2</sup>, zich tot het feit dat KIWA niet in staat was om de nieuwe kaarten voor bijvoorbeeld de zogenaamde smart-tachograaf op tijd te leveren en gedwongen was om kaarten in Kroatië en Groot-Brittannië in te kopen? Heeft de aankoop van kaarten uit Kroatië en Groot-Brittannië gevolgen gehad voor de tarieven in Nederland aangezien het tarief de werkelijke kosten niet mag overschrijden?

Vraag 7

Klopt de veronderstelling dat de kaarten uit bijvoorbeeld Kroatië, na aanpassing van de landcode, technisch gezien gelijk zijn aan de Nederlandse kaarten?

Vraag 8

Indien deze veronderstelling klopt, waarom kunnen Nederlandse ondernemers, in het kader van het wegnemen van belemmeringen binnen de Europese interne markt, geen kaarten uit bijvoorbeeld Zweden, Duitsland of Kroatië aanschaffen? Deelt u de mening dat het Nederlandse mkb zo beter kan concurreren met Europese concurrenten?

Vraag 9

Kunt u aangeven wat de negatieve gevolgen zijn van de aanschaf en het gebruik van bijvoorbeeld Duitse kaarten door Nederlandse mkb'ers?

---

<sup>2</sup> Aanhangsel der Handelingen 2018–2019, nr. 1288.