

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

1320

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht in Nieuwsblad Transport over mautclaim* (ingezonden 17 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 13 januari 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1247.

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat rond de 600 Nederlandse bedrijven een claim hebben ingediend om de te veel betaalde Duitse trucktol over 2017 terug te vragen?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Steunt u de Nederlandse bedrijven in hun poging het te veel betaalde bedrag aan tol terug te krijgen? Zo ja, in welke vorm? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Het is goed dat bedrijven opkomen voor hun rechten en eventueel teveel betaalde tolgelden terugvorderen. De Duitse rechter moet echter nog een uitspraak doen over de oorspronkelijke zaak (een Poolse vordering). Een vordering van bedrijven is primair een aangelegenheid tussen die bedrijven en de Duitse overheid. Ik kan me niet mengen in eventuele gerechtelijke procedures.

Vraag 3

Loopt Nederland de kans soortgelijke verwijzingen te krijgen vanuit het Europese Gerechtshof als wij dadelijk een eigen maut krijgen, tegen de achtergrond van het totaal door partijen geclaimde bedrag van 212 miljoen euro in vergelijkbare procedures?

¹ Nieuwsblad Transport, 10–16 december 2020

Antwoord 3

Nee, dit heeft voor Nederland geen gevolgen. In deze zaak heeft het Hof van Justitie in reactie op een zogenaamd prejudiciële vraag over de uitleg van de Eurovignetrichtlijn van de Duitse rechter bepaald, dat de kosten van de verkeerspolitie niet in aanmerking mogen worden genomen bij de vaststelling van de tarieven van de tol (de Duitse «LKW-maut») voor zware vrachtoertuigen. Handhavingskosten zijn niet meegenomen in het onderzoek naar de maximaal toegestane tarieven voor de vrachtwagenheffing. Daarbij liggen de voorgestelde tarieven voor de vrachtwagenheffing ruimschoots onder de berekende maximumtarieven.

Vraag 4

Hoe kansrijk acht u terugbetaling van de Duitsers aan Nederlandse transporteurs en welke middelen hebben wij als rijksoverheid of heeft de sector zelf om ervoor te zorgen dat de uitspraak van het Europese Gerechtshof gestand wordt gedaan?

Antwoord 4

Elke rechter aan wie een zaak voorligt, mag een zogenaamd prejudiciële vraag stellen bij het Europese Hof van Justitie over de uitleg van het Europees recht.

Dat is hier gebeurd. De nationale rechter is daarna als eerste weer aan zet om een uitspraak te doen met inachtneming van het antwoord van het Europese Hof. In dit geval is dit een taak van de Duitse rechter. Ik kan niet vooruitlopen op die uitspraak en de gevolgen daarvan voor andere zaken.

Vraag 5

Hoe denkt u over het feit dat TLN een no-cure-no-payconstructie is aangegaan met een claimbureau om tot terugbetaling te laten komen?

Antwoord 5

In het verlengde van diverse Duitse transportbonden heeft TLN met de Belgische zusterorganisatie Febetra een site ondersteund van «Eclaim» samen met het Duitse advocatenkantoor Hausveld (<https://www.mautzurueck.de/nl/home-nl>). Dit teneinde de Nederlandse bedrijven te faciliteren. Zo zijn er voor de bedrijven geen kosten aan verbonden, indien de vordering niks oplevert. Het is aan de individuele bedrijven of ze hiervan gebruik wensen te maken.

Vraag 6

Kunt u deze vragen per stuk beantwoorden en voordat de Kamer spreekt over de invoering van een vrachtwagenheffing?

Antwoord 6

Ja.