

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

1492

Vragen van de leden **Postma** en **Amhaouch** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *boetes voor te zwaar beladen grensoverschrijdend vrachtverkeer* (ingezonden 28 december 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 1 februari 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 1307.

Vraag 1

Kent u het bericht «Legaal in Nederland, op de bon in Duitsland: boetes voor te zwaar beladen grensoverschrijdend vrachtverkeer in Selfkant»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u ervan dat lidstaten van de Europese Unie verschillende regels hanteren voor grensoverschrijdend vrachtverkeer?

Antwoord 2

Op grensoverschrijdend vrachtverkeer is de Europese richtlijn 96/53/EG van toepassing. In bijlage 1 van deze richtlijn staat een overzicht van het maximum toegestaan gewicht van voertuigen. Vrachtverkeer mag een maximum gewicht hebben van 40 ton. Zowel Nederland als Duitsland voldoen aan deze richtlijn. Uit de richtlijn blijkt verder dat lidstaten op hun grondgebied hogere gewichten mogen toelaten dan in de richtlijn zijn vastgesteld. Dit mag alleen als diezelfde regels ook van toepassing zijn voor vervoerders uit andere lidstaten die over hun grondgebied rijden. In Nederland is dat 50 ton. Duitsland maakt geen gebruik van deze mogelijkheid en volgt daarom de Europese richtlijn van 40 ton.

Vraag 3

Beaamt u dat zulk gebrek indruist tegen het beginsel van vrij verkeer van goederen en diensten in Europa, waarbij ondernemers die grensoverschrijdende diensten aanbieden geen onevenredige lasten zouden moeten dragen?

¹ De Limburger, 4 december 2020 (https://www.limburger.nl/cnt/dmf20201204_95545168)

Antwoord 3

Nee. Zoals in het antwoord op vraag 2 is gesteld, is het toegestaan dat lidstaten een hoger maximum gewicht toelaten op de weg. De voorwaarde is dat er geen sprake mag zijn van discriminatie van voertuigen uit andere lidstaten. Er is dan ook geen strijd met het beginsel van vrij verkeer.

Vraag 4

Wat vindt u ervan dat een gebrek aan eenduidige regelgeving voor belading in Europa leidt tot hogere kosten en meer regeldruk voor bedrijven die grensoverschrijdend opereren?

Antwoord 4

Zie de antwoorden van vragen 2 en 3.

Vraag 5

Welke oplossing ziet u voor het feit dat vrachtauto's onnodig broeikasgassen uitstoten, omdat ze door afwijkende regels tussen lidstaten vaak worden gedwongen tientallen kilometers om te rijden? Hoe past dit in de doelstellingen van klimaat en emissiereductie?

Antwoord 5

Wanneer over Duits grondgebied wordt gereden, is de Duitse wetgeving van toepassing. De limiet in Duitsland is vastgesteld op 40 ton. Indien een Nederlandse onderneming weet dat door Duitsland gereden gaat worden, moet hij zich houden aan de Duitse wetgeving.

Vraag 6

Welke oplossing ziet u voor het feit dat door afwijkende regels tussen lidstaten vrachtauto's vaak worden gedwongen om andere wegen te nemen, wat nadelig kan zijn voor de verkeersveiligheid in verband met het meer in contact komen met ander verkeer?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 7

Bent u bereid om contact op te nemen met uw collega-minister van Noordrijn-Westfalen om deze situatie te bespreken en om begrip te vragen voor deze grensspecifieke situatie? En wilt u daarbij pleiten voor ontheffing voor dit specifieke stuk weg?

Antwoord 7

Nee, Duitsland houdt zich aan de Europese wetgeving. Uit eerdere ervaringen is bekend dat de Duitse overheid geen voorstander is van het aanpassen van deze wetgeving.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke acties de Europese Commissie gaat ondernemen? Klopt het dat met de aanstaande herziening van de richtlijn omtrent gewichten en afmetingen voor internationaal vrachtvervoer zal worden gekomen tot toekomstbestendige regelgeving, daarbij rekening houdend met nieuwe typen emissievrije voertuigen wier mogelijk extra gewicht het laadvermogen vermindert?^{2 3}

Antwoord 8

De richtlijn 96/53/EG is voor het laatst herzien op 25 juli 2019. Door middel van verordening 2019/1242 wordt vanaf dat moment ook rekening gehouden met extra gewicht voor emissievrije voertuigen. Het gaat om 1 of 2 ton extra gewicht op de 40 ton. Dit extra gewicht is uitsluitend bedoeld voor het extra gewicht van de emissievrije technologie, denk hierbij bijvoorbeeld aan de

² Website Europese Commissie, 9 december 2020, «Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future» (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/com20200789.pdf>)

³ Richtlijn (EU) 2015/719 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L0719&from=EN>)

accu's. Het is niet de bedoeling dat het laadvermogen toeneemt. De mogelijkheid voor lidstaten om op hun grondgebied hogere gewichten toe te laten dan in de richtlijn zijn vastgesteld blijft echter bestaan, waardoor de verordening 2019/1242 voor het extra gewicht van de emissievrije voertuigen in de praktijk daarom geen invloed heeft op de Nederlandse situatie.

Vraag 9

Kunt u inzicht verschaffen in de financiële, maatschappelijke en milieu-impact van het gebrek aan eenduidige regels voor grensoverschrijdend vrachtverkeer in Europa?

Antwoord 9

Er is (zie ook het antwoord op vraag 2) geen sprake van een gebrek aan eenduidige regelgeving. Het maximumgewicht is vastgelegd op 40 ton. Lidstaten mogen wel hogere gewichten vaststellen.