

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

3583

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).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Economische Zaken en Klimaat (ontvangen 8 augustus 2019). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 3361.

Vraag 1

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

Antwoord 1

Ja.

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 omringende landen? Kunt u een overzicht delen van de prijzen van de verschillende tachograafkaarten in de Europese lidstaten?

Antwoord 2

Tachograafkaarten moeten in heel Europa aan dezelfde eisen voldoen. De Europese regels voor tachografen, verordening 165/2014, schrijven voor dat bestuurderskaarten moeten worden afgegeven door de bevoegde autoriteit van de lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft. In het geval van Nederland is het Kiwa Register aangewezen als bevoegde autoriteit om tachograafkaarten uit te geven. Het aanvragen van kaarten in andere lidstaten is daarom niet mogelijk.

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

Het is mij bekend dat er prijsverschillen zijn tussen verschillende lidstaten. Met het eerder aangekondigde benchmarkonderzoek, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met een aantal Europese landen en Nederland hoop ik hier meer inzicht in te krijgen. Dit geldt tevens voor de oorzaken waardoor de verschillen in tarieven bestaan. Dit onderzoek zal na de zomer naar uw Kamer worden gestuurd.

Regulier is het overigens volgens Verordening 165/2015 dus niet toegestaan om kaarten in het buitenland aan te vragen. Deze dienen te worden afgegeven door de bevoegde autoriteit van de betreffende lidstaat waar de bestuurder zijn gewone verblijfplaats heeft. Door overmacht, vanwege de tekortschietende productie van de kaartleverancier heeft de Europese Commissie thans toegestaan dit tijdelijk wel te doen, via Kroatië en het Verenigd Koninkrijk. De kaarten werden daarbij overigens nog steeds via KIWA in Nederland verkocht.

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?

Antwoord 3

Ieder land maakt een eigen afweging hoe de productie en uitgifte van vergunningen en transportproducten zoals een tachograafkaart worden bekostigd. Met de voorziene herzieningen van het stelsel van de tarieven wil ik hier meer duidelijkheid in brengen. Uiteraard vormen kosten voor het bedrijfsleven een belangrijk aspect. Omdat de bestuurders- of bedrijfskaart maar één keer in de vijf jaar moet worden aangeschaft en in het totale kostenplaatje een beperkte kostenpost is, is de hoogte van het tarief van de tachograafkaart beperkt van invloed op het concurrentievermogen van Nederland. Wel is mijn doel om bij de stelselherziening te bekijken of een verlaging van de tarieven mogelijk is.

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 Tsjechoïe zich tot dit streven?

Antwoord 4

Het kabinet deelt het streven naar een goed werkende interne markt voor goederen en diensten en ziet deze als één van de belangrijkste instrumenten van de Europese Unie voor welvaart en banen. Bij brief van 19 oktober 2018 heeft het kabinet zijn algemene inzet voor de interne markt uiteengezet.

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

Antwoord 5

Zoals eerder toegezegd zal ik uw Kamer informeren over de nieuwe tariefregeling die eenvoudiger, beter uitlegbaar en transparanter zal zijn dan de regeling op dit moment. Als de nieuwe tariefregeling gereed is wordt duidelijk of, en zo ja met welk percentage, de tarieven van de tachograafkaarten kunnen dalen.

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 hanteert², 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?

Antwoord 6

De aankoop van kaarten uit Kroatië en Groot-Brittannië heeft geen gevolgen voor de tarieven in Nederland. Een vergelijking met het Britse systeem is overigens opgenomen in de Benchmark. Hierover zult u dus na de zomer worden geïnformeerd.

Vraag 7

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

Antwoord

Ja, dit is correct.

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?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 2.

Vraag 9

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

Antwoord 9

Aanschaf van buitenlandse kaarten door Nederlandse mkb'ers is niet mogelijk.

² Aangangsel der Handelingen 2018–2019, nr. 1288.