

Komt de tol er eigenlijk wel?

Achtergrond - 23 februari 2015 - Auteur: Wouter Meijer

Donderdag behandelt de Bondsdag voor het eerst de plannen om tol op Duitse wegen te gaan heffen. Het is een stap verder op weg naar de invoering. Maar of *die Maut* er echt komt, is nog lang niet zeker.

De invoering van de *Maut* wordt een gigantische operatie, die miljarden op zal brengen. Maar bijna dat hele bedrag wordt ook weer terug gegeven aan de Duitse automobilisten. Die worden gecompenseerd via de wegenbelasting. Wat overblijft is een opbrengst van 700 miljoen euro; dat is het bedrag dat buitenlandse automobilisten betalen, volgens nieuwe berekeningen van minister Alexander Dobrindt van Verkeer. Hij schat dat er per jaar acht miljoen automobilisten van buiten Duitsland voor een heel jaar betalen, en nog eens 15,8 miljoen een vignet voor tien dagen kopen. Bild am Sonntag kwam zondag met [deze cijfers](#), het ministerie van Verkeer heeft ze intussen bevestigd.

Dobrindt heeft lang gewacht met het publiceren van die cijfers, terwijl hij toch de man is die namens de Beierse CSU de tolplannen door de Berlijnse politiek moet loodsen. De CSU voerde in 2013 campagne voor een *Ausländermaut*, tol voor buitenlanders. Dobrindt heeft het plan intussen in een wetsvoorstel weten te gieten dat door de regering is aangenomen en nu naar het parlement kan. Dat is al een stuk verder dan critici hadden voorspeld. Maar er blijft veel kritiek, ook nu de prijzen en de verwachte opbrengst bekend zijn.

Niet iedereen gelooft overigens dat de tol zoveel op zal brengen. Niemand weet immers hoeveel bezoekers uit het buitenland worden afgeschrikt door het tolvignet voor snel- en rijkswegen, en het is ook moeilijk in te schatten hoeveel geld verloren gaat aan de administratie. Wel is zeker dat het een enorme organisatie vereist om dat bedrag te innen: van alle Duitse kentekens moet worden geregistreerd of er tol is betaald, anders mag je niet de snelweg op. Camera's langs de weg moeten dat controleren. En of dat allemaal kan binnen de strenge Duitse privacywetgeving is ook nog niet opgehelderd.

Europese bezwaren

Naast de financiële onzekerheid, zijn er de bezwaren uit Brussel. Omdat de regering Duitse automobilisten niet zwaarder wil belasten, moet de wegenbelasting met hetzelfde bedrag omlaag dat iemand aan tol betaalt. Daarom worden beide wetsvoorstellen donderdag tegelijk in de Bondsdag behandeld, is te

lezen op de [website van het parlement](#).

'Discriminatie van buitenlanders op Duitse snelwegen'

Het is juist die combinatie waar de Europese Commissie bezwaar tegen heeft. EU-commissaris Violetta Bulc schreef in december al in een brief aan Dobrindt, dat ze verwacht dat de Duitse plannen neerkomen op discriminatie van buitenlanders op Duitse snelwegen. Een definitief “nee” is dat niet, want Bulc wil pas oordelen als de wet door de Bondsdag is aangenomen. Maar er wordt al wel druk overlegd tussen Berlijn en Brussel: zo gaat de Bondsdagcommissie voor Verkeer op 4 maart naar Brussel voor overleg. Bulc maakte de verwarring onlangs nog groter, door plannen voor een Europees tolsysteem aan te kondigen.

Bondsraad is tegen

En dan is er nog de Bondsraad, de Duitse Eerste Kamer. Daar is een meerderheid tegen de tolplannen, vooral vanwege de Europese obstakels en omdat daar de coalitie-afspraken van de regering-Merkel niet gelden. In de Bondsraad heeft de CSU maar zes van de 69 zetels: alle zes stemmen namens Beieren. De meeste andere deelstaten hebben helemaal geen behoefte aan de enorme operatie die nodig is om alleen buitenlanders iets te laten bijdragen aan het Duitse wegennet. Het is alleen niet duidelijk of de Bondsraad wel over de wet moet stemmen: hij vindt zelf van wel, maar de regering zegt dat deze wet geen toestemming van de Bondsraad nodig heeft.

Donderdag bereikt de discussie dus de Bondsdag: ook daar leven bezwaren, ook bij de regeringsfractie SPD. [In de Nordwest-Zeitung](#) zegt SPD-parlementariër Dennis Rohde dat hij misschien tegen zal stemmen. Hij komt uit Oldenburg, en juist in de grensregio zijn ondernemers bang dat er minder Nederlanders komen als ze tol moeten betalen. Ook de vice-fractievoorzitter van de SPD, Bartol, zei dreigend tegen persbureau DPA, dat de wet “geen hamerstuk” is. Hij wil kritisch kijken naar de privacy, de opbrengst en de effecten voor de grensregio's.

De grote protesten in Nederland en andere buurlanden hebben ook effect gehad

De grote protesten in Nederland en andere buurlanden hebben ook effect gehad: zo kondigden de CDU-afdelingen in Noordrijn-Westfalen en Baden-Württemberg aan dat ze niet voor de tol zouden stemmen. Dobrindt probeerde aan hun bezwaar tegemoet te komen door de tol te beperken tot *Bundesstraßen* (federale wegen) en snelwegen. En bondskanselier Merkel heeft haar partijgenoten tot de orde geroepen.

Verkiezingsbelofte

Het wordt lastig voor de tegenstanders om de tol in de Bondsdag tegen te houden: het was de belangrijkste verkiezingsbelofte van de CSU in 2013, en moest dus in het regeerakkoord worden opgenomen. In ruil daarvoor stemde de CSU onder andere in met het minimumloon, een van de kroonjuwelen van de SPD. Dat minimumloon is begin dit jaar ingevoerd. Het zou voor de CSU enorm gezichtsverlies betekenen als haar lievelingsplan niet doorgaat. Hooguit is een reusachtige compensatie denkbaar, door Beieren een flink cadeau te geven.

Beieren is de grootste netto-betaler aan de Länderfinanzausgleich, het systeem waarbij de rijke deelstaten de arme financieel ondersteunen. Vorig jaar betaalde Beieren vijf miljard euro, tot groot ongenoegen van de Beierse kiezers die al jaren vinden dat ze ten onrechte meebetalen aan dure hobby's en luie landgenoten in andere delen van Duitsland. Misschien kan een flinke verlaging van de Beierse bijdrage de CSU compenseren als de tol niet doorgaat. Dan betaalt de rest van Duitsland voor de Beierse trots, in plaats van de buitenlandse automobilisten.

Dit is een artikel gedownload via duitslandinstituut.nl.

Artikel: <https://duitslandinstituut.nl/artikel/10408/komt-de-tol-er-eigenlijk-wel>