

Het einde van de 'Deutsche Gründlichkeit'

Chaos dreigt bij invoering Maut

Duitsland heft vanaf 1 januari 2005 definitief tol voor trucks die zwaarder zijn dan twaalf ton en die gebruik maken van het Duitse snelwegnet. Vervoerders die afhankelijk zijn van dit netwerk, dienen zo snel mogelijk over te gaan, voorzover dat nog niet is gebeurd, tot de aanschaf van On Board Units, waarmee de tolheffing volautomatisch wordt afgeboekt. "Maar de praktische uitvoering van het installeren van OBU's verloopt dramatisch", zegt Bote Galema van de Truck Dealer Associatie.

Frauderen met een pakje brood

Er is door Toll Collect flink gestruikelend en gekleund op weg naar de introductie van het Duitse tolsysteem. Een overzicht.

1990. Het zojuist herenigde Duitsland wil een Strassen Benützungsgeld invoeren waarbij buitenlandse transporteurs meebetalen aan het onderhoud van het Duitse snelwegennet. Het Europese Hof van Justitie houdt dit tegen.

1995. Om Duitsland toch tegemoet te komen besluit de Europese Commissie tot invoering van het Eurovignet.

Medio 2002. Duitsland zegt eenzijdig het Eurovignet-verdrag op. De Duitse regering filosofeert openlijk over een tolsysteem op het snelwegennet. "Eindelijk worden buitenlandse vrachtwagens, die een derde uitmaken van alle trucks op Duitse auto-snelwegen, 'herangezogen' waar het de door hen veroorzaakte kosten betreft", zegt staatssecretaris van Verkeer, Ralf Nagel. Driekwart van de Duitse bevolking is volgens de regering voor Maut.

Ook al is de invoerprocedure op een regelrechte blamage uitgelopen, dat het vanaf 1 januari afrekenen geblazen is, is een ding dat vast staat. Officieel heet het, dat er pas op 15 december een definitieve beslissing valt, maar uit de gedragingen van Duitse overheden en belangengroepen valt af te leiden dat er geen weg meer terug is. Gezien de knullige werkwijze van het uitvoeringsconsortium Toll Collect tot dusverre, dienen vervoerders en betrokkenen er serieus rekening mee te houden, dat het systeem na 1 januari nog wel een keer 'plat' gaat en er daaruit wantoestanden kunnen voortvloeien waarbij de buitenlandse vervoerder, tenminste voorlopig, aan het kortste eind trekt. "Er zijn dit jaar weliswaar tests uitgevoerd, maar slechts op beperkte schaal. De echte

test komt pas op 3 januari wanneer tienduizenden vrachtwagens tegelijk de Duitse snelwegen op komen. De kans dat er dan iets mis gaat, is absoluut reëel", zegt Elmer de Bruin, secretaris internationale zaken bij Transport & Logistiek Nederland.

Bij TLN heeft men ook gezien dat Toll Collect met grote snelheid de leveringsachterstand van OBU's inloopt. "Nu komen de kastjes met pallets tegelijk naar ons toe. Eerst hebben ze de Nederlandse branche maanden laten wachten, met name die bedrijven die al voor de zomer kastjes hebben besteld. Er zijn voorbeelden van bedrijven die al in de periode mei, juni hebben besteld, en die nu op het laatste moment ineens hun spullen geleverd krijgen. Maar het inbouwen van al die kastjes lukt nooit meer voor 30 november.

Bote Galema, secretaris van de Bovag afdeling TDA, houdt zijn hart vast. "De stand van zaken is dramatisch. Half november waren er 24.000 kastjes besteld en 21.000 uitgeleverd. Daarvan moeten er nog circa 10.000 worden geïnstalleerd. Dat lukt nooit. TDA-leden hebben best wel ruimte in hun werkplaats, maar vervoerders willen hun auto er niet voor stil zetten. Degenen die oude kastjes voor nieuwe omwisselen, krijgen hun door Toll Collect in het vooruitzicht gestelde bonus niet vergoed. Als deadline gold hier 30 november. Vroegbestellers bestelden snel om van het gezeur af te zijn en om een bonus te kunnen touche-

16 okt. 2003. Het Britse zusterblad van TTM, Commercial Motor, meldt dat zwartrijden op Duitse snelwegen mogelijk is wanneer de chauffeur een pakje brood in folie over de GPS-antenne legt, die op het dashboard is gemonteerd.

TLN maakt melding van OBU's die de weg kwijt zijn, die terugtellen, die doortellen na het verlaten van de snelweg, van uitvallende automatische transmissies van vrachtwagens met een OBU, tijdelijke uitval van OBU's, uitval van de OBU wanneer de koelkast aanslaat, en incorrecte door Toll Collect verstrekte montagetekeningen.

Juli 2003. Klachten van niet-Duitse belangengroepen in het vervoer over discriminatie bij het verstrekken van OBU's (On Board Units, ter registratie van de gereden route) leiden er mede toe dat de start van de Duitse Maut wordt uitgesteld tot 2 november van dat jaar.

7 okt. 2003. Uitstel van de Maut kost de Duitse staat 156 miljoen euro per maand. Geld dat al was ingeboekt in de Rijksbegroting. De Duitsers proberen er in Brussel een compensatieregeling voor de Duitse vervoerders door te krijgen. Maar een juridische, formele poging daartoe is bij het ter perse gaan van deze TTM nog altijd niet gedaan.

ren, en zo in elk geval voor 30 november klaar te zijn. Maar ik ken een vervoerder die 600 kastjes nodig heeft, waarvan er 200 voor juni zijn besteld. Die 200 heeft hij dus nog steeds niet en na 30 november moet hij in principe daarvoor het volle pond betalen. Een wrange situatie.”

Zwartepietenspel

Toll Collect op zijn beurt verwijt de Nederlandse en andere niet-Duitse vervoerders een te aarzelend gedrag waar het het bestellen van OBU's betreft. De Bruin kan dat verwijt gemakkelijk paret: “Gezien de historie, die zich kenmerkt door gebrek aan duidelijkheid, is het volkomen logisch dat Nederlandse vervoerders hier pas op de plaats hebben gemaakt. De branche heeft op begrijpelijke wijze gereageerd.”

Wat betreft het innen van de premie die Toll Collect vroegbestellers in het vooruitzicht heeft gesteld, ziet het er naar uit dat men enige coulance betracht bij vervoerders die kunnen aantonen dat ze hun OBU voor de zomer al hebben besteld, maar door late levering door Toll Collect pas na 30 november kunnen inbouwen. “Toll Collect wil dit echter niet schriftelijk bevestigen, omdat Toll Collect er naar streeft dat vervoerders zo snel mogelijk hun OBU inbouwen.”

De Bruin verwacht dat er in december nog veel meer kastjes besteld gaan worden en dat niet iedereen op 1 januari klaar is met inbouwen. “Dan moet je inchecken bij een terminal op een van de

tankstations. Volgens onze gegevens kan een geroutineerde chauffeur, die de terminal kent, in drie minuten zijn rit 'bestellen'. Maar iemand die er voor het eerst staat heeft volgens Toll Collect circa tien minuten werk. Staan er dus twintig chauffeurs, dan moet je dus ruim drie uur wachten. En wat doet een chauffeur dan? De BAG heeft al aangekondigd dat het zeker in het begin zwaar gaat controleren op Mautbetaling. Er zijn forse boetes afgekondigd voor overtreders.”

Werkgroep

Het aankaarten van dergelijke problemen doet TLN in een werkgroep die in Brussel is ingesteld, nadat Duitsland vorig jaar het opstarten van het Maut-systeem niet voor elkaar kreeg. In die werkgroep, die onder regie staat van de Europese Commissie, hebben de IRU, TLN, de Belgische Febetra, de Duitse BGL, de Duitse regering en Toll Collect zitting. In die commissie maakte Toll Collect in april van dit jaar bekend zestig miljoen te willen uittrekken voor bonusregelingen, uit te keren aan vervoerders die op tijd hun kastje bestellen. Wie voor 30 juni zijn oude OBU voor een nieuwe heeft omgeruild, en wie die nieuwe voor 30 november heeft ingebouwd, kan een premie van 250 euro tegemoet zien. “Toll Collect wil niet van een schadevergoeding spreken, maar daar komt het wel op neer, want de inbouwkosten worden geschat op 275 tot



*Bote Galema,
Truck Dealer Associatie:
“De praktische uitvoering
verloopt dramatisch.”*

325 euro per truck”, aldus De Bruin.

Daarnaast was er een soortgelijke regel voor bedrijven die niets hadden om te ruilen, maar die wel vroeg wilden inbouwen, en daarvoor werd vijftig euro premie in het vooruitzicht gesteld.

“Deze 50 euro was voornamelijk bedoeld als “lokpremie” om zoveel mogelijk OBU's te kunnen wegzetten en gold uitsluitend voor de eerste 200.000 OBU's.”

Compensatie

Waar De Bruin duidelijk moeite mee heeft, is het voornemen van de Duitse

16 dec. 2003. Stolpe eist van Toll Collect een schadevergoeding van 1,3 miljard euro. Toll Collect wijst dit onmiddellijk van de hand. Mocht het project helemaal mislukken, zegt Stolpe, dan eist de Duitse staat zes miljard euro van Toll Collect. Intussen wil Stolpe het al afgeschafte Eurovignet zo snel mogelijk weer terug.

30 dec. 2003. Toll Collect kondigt aan dat op 31 januari 2004 wordt onthuld wanneer de Maut van start gaat. De DVZ concludeert: “De schade aan het merk ‘Made in Germany’ is enorm.”

Februari 2004. Minister Stolpe dreigt het contract met Toll Collect op te zeggen. Daarmee zet hij het consortium onder druk om te betalen en om met een alternatief te komen. “In het ergste geval hebben we nog een Mautvrije kerst”, verzucht hij. “Überall verlierer”, schrijft de hoofdredacteur van de DVZ. “Stolpe hat die Notbremse gezogen.”

27 maart 2004. Wie voor 30 juni aangeeft zijn oude OBU voor een nieuwe te willen omruilen en wie de nieuwe OBU voor 30 november heeft ingebouwd, krijgt van Toll Collect een bonus van 200 euro.

Mei 2004. Bij monde van Frits Bolkestein verzet de EU zich tegen het Duitse voornemen om Duitse vervoerders te compenseren voor de Maut met behulp van kortingen op brandstofaccijns en motorrijtuigenbelasting. Het gaat hierbij om een bedrag van naar schatting 600 miljoen euro. De beslissing of de Maut op 1 januari door gaat valt op 15 december, kondigt de BAG aan. Volgens Toll Collect is een praktijktest met 1.270 voertuigen goed verlopen. Dit is natuurlijk maar een fractie van het aantal vrachtwagens dat dagelijks op Duitse snelwegen rijdt. Nu wil men nog een half miljoen kastjes inbouwen tot het eind van het jaar.

OBU-alternatief

Inboeken bij Maut-terminals langs de snelweg of via internet is ingewikkeld en kost vervoerders zeeën van tijd. "Bij de terminals duurt het voor iemand die voor het eerst inboekt, zeker tien minuten eer alles geregeld is. Ga dus maar na hoeveel wachttijd dat straks in het begin betekent. Weet de chauffeur hoe hij moet inboeken, dan is hij met een minuut of drie klaar", aldus De Bruin. Vanaf de thuisbasis via internet een rit inboeken lijkt eenvoudig, maar is inflexibel. "Het uitvoeren van een ingeboekte rit moet binnen een bepaalde tijd gebeuren. En wanneer er dan een grote file staat op bijvoorbeeld de A61, en de chauffeur pakt daarom de A3, dan moet er een wijziging geboekt worden. Even van routeplan wisselen gaat gewoon zo maar niet meer."



Tankstation
Wie geen OBU heeft, dient in te checken bij een terminal op een tankstation.



*Elmer de Bruin,
Transport & Logistiek
Nederland: "Nu komen de
kastjes met pallets tegelijk
naar ons toe."*

overheid om de Duitse vervoerders ten minste enigszins te compenseren voor de Maut. "Stolpe wilde eerst de Maut verhogen van 12,4 naar 15 cent per kilometer, en die verhoging gebruiken om 600 miljoen euro te verzamelen ter compensatie van de eigen vervoerders. Bolkestein is daar natuurlijk voor gaan liggen, waarna men zei dat buitenlandse vervoerders ook gecompenseerd kunnen worden, mits ze in Duitsland tanken."

De Bruin zegt dat er naast een accijnsvoordeel aan de brandstofpomp, ook een compensatieregeling bestaat bij de aanschaf van een truck voorzien van Euro 4 of Euro 5 uitlaatgastechiek. "En ook hier geldt dat wanneer Nederlanders over de grens hun trucks kopen, ze automatisch meedoen met die regeling. Puur een theoretisch bedenkensel natuurlijk."

De Bruin doet er alles aan om ervoor te zorgen dat Duitse vervoerders precies zo worden behandeld als hun Nederlandse collega's, of als collega's uit ande-

re landen. "Maar dan nog, het hele systeem is en blijft unfair. Ga maar na, de Duitse overheid verwacht jaarlijks 3,4 miljard euro tol te innen. Daarvan trekken men 600 miljoen af als kosten om het tolsysteem in stand te houden. Blijft over: 2,8 miljard. Volgens TLN dient dit geld volledig te worden aangewend voor verbetering van de Duitse weginfrastructuur. Maar Duitsland zegt dat het van plan is niet meer dan 750 miljoen euro voor het wegennet, "für die Staukasse", aan te wenden."

En daarmee komt een uitspraak die voormalig Europees verkeerscommissaris Loyola de Palacio enige tijd geleden deed in de Deutsche Verkehrs Zeitung, in een wrang perspectief. Zij zei destijds: "De tijden van het roofridderdom zijn voorbij. Duitsland mag de buitenlandse vervoerder niet gebruiken om de gaten in de rijksbegroting te dichten." Maar dat is toch precies wat er lijkt te gebeuren, en dat is heel triest.

Tim de Jong

Juli 2004. Het Duitse verkeersministerie wil de tol voor één jaar niet op 12,4 cent, maar op 15 cent per kilometer zetten. De Duitse TLN, de BGL, levert scherpe kritiek: met het hogere tarief willen de Duitsers de compensatie van hun vervoerders financieren. De krant Die Welt schrijft dat Stolpe een rekening van 3,7 miljard euro indient bij Toll Collect om alle wantoestanden sinds augustus 2003 juridisch af te wikkelen. De krant meldt dat dat proces, ein Schiedsgericht, wel even gaat duren. Om de bezwaren van Bolkestein c.s. weg te nemen, kunnen ook buitenlandse, lees Nederlandse vervoerders een compensatie tegemoet zien, mits ze in Duitsland tanken, dan wel daar hun truck kopen.

2 oktober. De kersverse Eurocommissaris Jacques Barrot stelt dat alle inkomsten uit de Maut ten goede dienen te komen aan de infrastructuur. Dit geldt voor alle Europese lidstaten.

16 oktober. Het begint erop aan te komen met de OBU's. Stolpe zegt dat wanneer er 300.000 trucks van OBU's zijn voorzien, het systeem op 1 januari de lucht in kan. De Duitse BGL twijfelt: Nog nooit is het systeem getest bij een dergelijke omvang. In oktober 2004 zijn pas 104.000 OBU's ingebouwd.

21 oktober. "Ein Doppelflop". Zo omschrijft de voorzitter van de Duitse TLN, Herman Grewer van de BGL, de invoering van de Maut. Het Duitse wegvervoer heeft volgens hem al een schadepost van 100 miljoen euro.

November 2004. Er tekent zich een tolkastjesfile af. Vroeg bestelde OBU's worden bij duizenden tegelijk uitgeleverd, werkplaatsen maken overuren om kastjes in te bouwen, maar het is niet voldoende. Het ziet er naar uit dat vele trucks die frequent gebruik maken van Duitse Autobahnen, zonder kastje zitten op 1 januari 2005. Als reactie verbeterd Toll Collect de capaciteit van de Mautterminals en verdrievoudigt het de capaciteit van de Internetsite waar ritten aangemeld kunnen worden.