

# 'Schadevergoeding Duitse tol niet onmogelijk, maar wel lastig'

VAN ONZE CORRESPONDENT

BERLIJN — Advocaat Murk Muller bekijkt voor Koninklijk Nederlands Vervoer of de Duitse staat aansprakelijk is als het nieuwe tolsysteem voor trucks ondeugdelijk blijkt. Wat zijn de kansen op schadevergoeding?

'De opluchting was groot', schetst de in Berlijn gevestigde Nederlandse advocaat de reactie van de Nederlandse wegvervoerders op het Duitse besluit de invoering van de gewraakte tolheffing twee maanden uit te stellen. Tegelijkertijd

heeft deze maatregel van de Duitse minister van verkeer Manfred Stolpe de kansen van het Nederlandse wegvervoer op een mogelijke schadevergoeding volgens hem waarschijnlijk verkleind.

'De proefperiode die zondag is ingegaan, is vanuit minister Stolpe geredeneerd een gouden zet', zegt Muller. 'De kinderziektes die nu naar boven komen, hadden ons een keihard argument gegeven voor schadevergoeding. Over twee maanden ligt dat allemaal een stuk minder duidelijk. Dan heeft iedereen de tijd gehad zich aan te passen: de beheerder van het tolsysteem, maar ook wegvervoerders.'

Toch beschouwen de Nederlandse vrachttransporteurs dat niet als

een nadeel, meent Muller. De advocaat, gespecialiseerd in transportaangelegenheden, benadrukt dat het de Nederlanders vooral te doen is om het uitvoeren van druk. 'Niemand zit te wachten op langdurige procedures. Ons streven is dat de tolregeling pas wordt ingevoerd als hij vlekkeloos functioneert. De proefperiode zal daarbij helpen. Of de twee maanden lang genoeg zijn, is hoogst onzeker. In dat geval her-nieuwen we eind oktober onze aankondiging met claims te komen.'

Dat de vervoerssector schade oploopt indien het tolsysteem, dat per kilometer snelweg zo'n €0,124 in rekening brengt, gebrekkig functioneert, staat voor Muller buiten kijf. 'Het systeem kan leiden tot

chaos. En chaos kost geld.' De advocaat zoekt de schuld bij de beheerder van het tolsysteem, Toll Collect. Dat is een joint venture van Deutsche Telekom en Daimler-Chrysler (beide 45%) en de Franse tolwegfirma Cofiroute. Het bedrijf heeft een elektronisch heffingssysteem beloofd, maar blijft in gebreke bij de levering, stelt Muller.

Toll Collect heeft — naar eigen zeggen mede door late bestellingen van de industrie — pas 70.000 inbouwapparaten geleverd. Het bedrijf ontslaat zichzelf van een leveringsplicht en verwijst naar alternatieve betalingswijzen, via computerterminals bij tankstations en via internet. Maar die zijn geen redelijk alternatief, vindt Muller.

'Ze zijn te omslachtig, niet flexibel genoeg en gaan uit van betaling vooraf. Met de inbouwkastjes wordt achteraf afgerekend.' Hij heeft zijn cliënt Koninklijk Nederlands Vervoer daarom aangeraden ook claims tegen Toll Collect voor te bereiden. Een voorbeeldbrief circuleert nu onder KNV-leden.

De kansen op succes zijn echter gering, waarschuwt de advocaat, onder verwijzing naar de vele onbevredigende rechtszaken na afloop van Franse wegblokkades. Schade is heel moeilijk te bewijzen. 'Noodzakelijk is heel precies te definiëren waar ze is opgelopen en wat het oorzakelijk verband is met het nieuwe tolsysteem. Vervoerders met een GPS-systeem hebben

het daarbij nog het gemakkelijkst.'

Een belangrijk tweede doel van eventuele processen wordt daarom het afdwingen van soepele overgangsregelingen voor trucks die nog geen kastje hebben of uitbreiding van alternatieve betalingsmogelijkheden. 'Dat er tol geheven wordt, is een uitgemaakte zaak. Het komt er nu op aan de pijn voor beide zijden zo veel mogelijk te verzachten', zegt Muller. Als de Duitse staat en Toll Collect zich redelijk opstellen, maakt dat de kans op schade een stuk kleiner. Uiteindelijk is dan iedereen tevreden, meent de advocaat. 'Stolpe wil een succes, geen fiasco. De vervoerders willen rijden.'

SIGRID DE VRIES

