

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

155

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *administratieve rompslomp bij de import van elektrische auto's* (ingezonden 16 augustus 2017).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Minister van Economische Zaken (ontvangen 11 oktober 2017) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 2654.

Vraag 1

Kent u het artikel «GM launches 5.300 dollar electric car in China»?¹

Antwoord 1

Ja, ik heb kennisgenomen van het artikel.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de import van Neighbourhood Electric Vehicles (NEVs)², ook wel Low-speed Electric Vehicles (LSEV) genoemd, gestimuleerd zou moeten worden om de transitie van veelal vervuilende brommobielen naar elektrische voertuigen versneld te laten plaatsvinden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke termijn en wijze wilt u een dergelijke transitie gestalte geven?

Antwoord 2

Ik vind het een positieve ontwikkeling dat de elektrische aandrijving bij steeds meer verschillende vervoersmiddelen zijn intrede doet. In Nederland zijn ook verschillende elektrische brommobielen³ beschikbaar. Een aantal hiervan kan qua aanschafprijs de concurrentie aangaan met brommobielen met een verbrandingsmotor. Ik zie daarom geen noodzaak om de import van elektrische brommobielen te stimuleren.

¹ FoxNews, 7 augustus 2017, <http://www.foxnews.com/auto/2017/08/07/gm-launches-5300-electric-car-in-china.html>

² https://en.wikipedia.org/wiki/Neighborhood_Electric_Vehicle

³ Een brommobiel heeft een maximum snelheid van 45km/h, een maximaal vermogen van 4 kilowatt en een maximaal ledig gewicht van 350 kg. In de Europese regelgeving (Verordening 168/2013) vallen brommobielen in de categorie L6e-BP

Vraag 3

Is het waar dat Chinese NEVs/LSEVs, die voorzien zijn van een Europese typegoedkeuring (EEC) en een Certificaat van Conformiteit (COC), in Nederland verplicht aanvullend onderworpen dienen te worden aan een aanvullend onderzoek van de RDW voor elke geïmporteerde NEV/LSEV, waar in landen als Zweden en Italië de verplichting van een dergelijk aanvullend onderzoek niet geldt en EEC en COC voldoende zijn voor de afgifte van een kentekenbewijs? Zo nee, is de Nederlandse importregulering in het kader van een gelijk speelveld vergelijkbaar met die in andere Europese landen? Zo ja, bent u bereid de regelgeving voor de import van NEVs/LSEVs alsnog op gelijke wijze in te richten als in andere Europese landen het geval is?

Antwoord 3

Er zijn in Nederland 2 mogelijkheden om een voertuig te registreren:

1) Fysiek met het voertuig en het Certificaat van Overeenstemming (CVO) naar een keuringsstation

Elk voertuig dat is voorzien van een Europese Typegoedkeuring (ETG) en een Certificaat van Overeenstemming (Certificate of Conformity (COC)), wordt zonder aanvullend technisch onderzoek in Nederland toegelaten. Het voertuig moet wel worden geïdentificeerd om te waarborgen dat het juiste voertuig met de juiste gegevens wordt geregistreerd. Dit onderzoek omvat een eenvoudige identificatie en gebeurt ook in andere EU lidstaten. Er is dus sprake van een gelijk speelveld. Ten opzichte van veel lidstaten is de Nederlandse procedure zelfs eenvoudiger.

2) De individuele keuring

Als het voertuig geen Europese Typegoedkeuring en geen Certificaat van Overeenstemming heeft, maar wel een Individueel Goedkeuringscertificaat (IGC) uit een andere EU-lidstaat, controleert de RDW aan welke eisen het voertuig getoetst is. Hierbij kan het voorkomen dat het niveau in de andere lidstaat op bepaalde aspecten lager is dan in Nederland. In dat geval zullen er aanvullende testen verricht moeten worden.

Als het voertuig géén Europese Typegoedkeuring heeft en ook géén Individueel Goedkeuringscertificaat uit een andere EU-lidstaat, kan het bij de RDW worden aangeboden voor een individuele keuring met gebruikmaking van beschikbare (deel)certificaten. In de meeste gevallen zal deze keuring moeten plaatsvinden op het RDW Testcentrum in Lelystad, omdat hier specifieke meetapparatuur voor nodig is en er vaak dynamische testen uitgevoerd moeten worden.

Vraag 4

Klopt het dat bij de import van elke NEV/LSEV de lange cijferreeksen van de EEC en COC met de hand opnieuw ingevoerd moeten worden en een fysieke keuring voor een bedrag van 145 euro moet worden uitgevoerd door een RDW-keurmeester, dit voor een test die al gedaan is voor het verkrijgen van EEC en COC? Zo ja, deelt u de mening dat een dergelijke omslachtige procedure onwenselijk en onnodig is? Zo nee, waarin wijkt de toelatingsprocedure af van de hier omschreven procedure?

Antwoord 4

Bij de import van het voertuig worden de registratiegegevens opgehaald uit de Europese Typegoedkeuringen Registratie (ETR) database. Om de bij een specifiek voertuig behorende gegevens op te halen, worden het Typegoedkeuringsnummer, Variant en Uitvoering in de database ingevoerd. Vervolgens worden alle technische gegevens automatisch geladen in het kentekenregister. Er is geen sprake van een fysieke keuring wanneer een voertuig in het bezit is van een Typegoedkeuringsnummer en een Certificaat van Overeenstemming (CVO). De kosten voor de identificatie van het voertuig en het vaststellen van de registratiegegevens bedragen 56 euro. Uiteraard komen daarbij de kosten voor het kentekenbewijs en de tenaamstelling. In totaal komt men dan op 105 euro (prijspeil 2017). Een fysieke keuring bij een voertuig dat enkel beschikt over een Individueel Goedkeuringscertificaat (en geen Typegoedkeuringsnummer of CVO) uit een andere EU-lidstaat is alleen nodig als de keuringseisen in de andere lidstaat op een lager niveau liggen.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het stimuleren van goedkoop elektrisch vervoer een speerpunt van beleid zou moeten vormen en dat onnodige belemmeringen weggenomen zouden moeten worden? Zo nee, waarom niet? Zo ja, op welke wijze wilt u dat mogelijk maken?

Antwoord 5

Vereniging DOET, de branchevereniging voor elektrisch rijden, zet in op de transitie naar 100% elektrisch rijden met duurzame energie. Eén van de branchegroepen binnen de vereniging richt zich specifiek op Light Electric Vehicles (LEV). Als we ons richten op 'goedkope' elektrische voertuigen dan is het gehele spectrum van Light Electric Vehicles (LEV) relevant. Voertuigen die onder deze LEV-categorie vallen zijn e-bakfietsen, voertuigen uit de bijzondere bromfietsencategorie zoals de Segway, Stint, E-one en Trikke, en voertuigen zoals speed pedelecs, elektrische brom- en snorfietsen, elektrische bromfietsen op drie wielen, elektrische motorfietsen, elektrische motor tricycles en quadricycles. Een overzichtelijk schema van de specificaties per type voertuig is in beeld gebracht in de laatste pagina's van het rapport: Regelgeving toelating en inzet⁴.

Het stimuleren van Light Electric Vehicles en het wegnemen van onnodige belemmeringen is onderdeel van beleid, zoals ook in de Green Deal Elektrisch Vervoer aangegeven. Zo is Nederland lid van de werkgroep normontwikkeling voor toelating van Personal Light Electric Vehicles (CEN pLEV 17128) waarmee voertuigen die buiten de bestaande typegoedkeuring vallen alsnog gekeurd kunnen worden. Het concept is inmiddels gepubliceerd, waarmee Nederland zich reeds gaat voorbereiden op de implementatie van de norm. Daarnaast werkt de werkgroep LEV van het Formule E-Team - financieel ondersteund door EZ - op dit moment via verschillende sporen aan de stimulering van LEV, waaronder een verkenning van een living lab Light Electric Vehicles. Ook wordt gewerkt aan een startgids voor gemeenten.

Vraag 6

Geldt de bij vragen 3 en 4 genoemde procedure ook bij andere voertuigen? Zo ja welke? Zo, nee, waarom niet?

Antwoord 6

De procedures voor import zijn voor alle kentekenplichtige voertuigen gelijk.

⁴ https://surfdrive.surf.nl/files/index.php/s/rhf5uOs3MAbijM2/download?path=%2F&files=LEV-LOGIC%20D1.2%20deel%201%20-%20Regelgeving%20toelating%20en%20inzet_v4.pdf