

Vergaderjaar 1994–1995

23 900 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1995

Nr. 34

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 15 juni 1995

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 mei 1995 overleg gevoerd met minister Jorritsma-Lebbink van Verkeer en Waterstaat over **parallele import van voertuigen** (VW-95-309).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

De **minister** stelde er prijs op de commissie op de hoogte te brengen van de jongste ontwikkelingen in Duitsland. Sinds door Nederland vragen zijn gesteld over de Duitse toelatingsprocedure is daar meer aandacht ontstaan voor deze problematiek in het algemeen en de status van het Musterbericht in het bijzonder. Gebleken is dat een enkele TÜV 100 of meer auto's kan toelaten op basis van dat bericht. De huidige praktijk rondom individuele toelating en het Musterbericht wordt door het Duitse ministerie als zorgwekkend ervaren, maar er zijn onvoldoende wettelijke mogelijkheden om die praktijk te wijzigen. Vandaar dat er zeer recentelijk een werkgroep in het leven is geroepen die moet nagaan welke weg het beste kan worden bewandeld. Daarbij wordt gedacht aan juridische maatregelen en eventuele nieuwe wettelijke voorzieningen, gericht op het beperken van de toelating van grote aantallen auto's op basis van één Musterbericht. Verwacht wordt dat de werkgroep in het najaar rapport zal uitbrengen. De Kamer zal op de hoogte worden gesteld zodra zich in Duitsland nieuwe ontwikkelingen voordoen.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Biesheuvel** (CDA) benadrukte dat het adagium «gelijke monniken, gelijke kappen» moet worden gehanteerd voor de parallele en de officiële importeurs. Er komen echter helaas nog steeds veel klachten binnen over de invulling van het overgangsjaar; zo is duidelijk gemaakt dat de verkopen van USA-1-cars fors teruglopen. Wat heeft het overleg met de sector opgeleverd? Het was toch de bedoeling dat de regels in het overgangsjaar soepel zouden worden toegepast? Nu blijkt echter dat de typegoedkeuring niet meer actief is.

De minister noemt in haar brief drie mogelijkheden voor parallele importeurs om na 1 januari 1996 auto's in te voeren. Haar brief komt er in feite op neer dat de importeurs het eens moeten zien te worden met de

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Versnel-Schmitz (D66), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Van Rooy (CDA), Poppe (SP), Van 't Riet (D66), Duivesteijn (PvdA), H.G.J. Kamp (VVD), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), Roethof (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Verkerk, Van Zuijlen (PvdA), Van Waning (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Zijlstra (PvdA), Terpstra (CDA), Huys (PvdA), Korthals (VVD), Esselink (CDA), Hillen (CDA), H. Vos (PvdA), Remkes (VVD), Leerkes (Unie 55+), Witteveen-Hevinga (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Rosenmöller (GroenLinks), Aiking-van Wageningen (AOV), Valk (PvdA), Hoekema (D66), Klein Molekamp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van der Linden (CDA).

fabrikant over een constructie die onder de eerste door de minister genoemde mogelijkheid (Europese typegoedkeuring plus certificaat van overeenstemming) valt. Geconstateerd moet echter worden dat dit vrijwel onmogelijk is. Als alleen de individuele toelatingsprocedure van toepassing is, betekent dit het einde van de parallelle import omdat zoiets veel te veel kost. De consumenten kiezen zeer bewust voor dit type auto's maar zullen het wel laten om er duizenden guldens extra voor te betalen. Is het niet mogelijk om na 1 januari 1996 toch te komen tot een vorm van een (kleine) serieregeling in combinatie met een gelijkvormigheidsattest?

De heer **Keur** (VVD) constateerde dat de brief van de minister in feite inhoudt dat er na 1 januari 1996 geen parallelle import van voertuigen meer mogelijk zal zijn gezien de zeer hoge kosten die verbonden zijn aan een individuele toelatingsprocedure. Is er contact geweest met de andere lidstaten over een gezamenlijke aanpak van deze problematiek? Zal de Europese regelgeving leiden tot een totaal verbod van parallelle import in geheel Europa of zijn er landen met een uitzonderingspositie? Ook de heer Keur vroeg of het niet mogelijk is via een serieregeling een oplossing te bewerkstelligen.

De heer **Valk** (PvdA) begreep nog steeds niet waarom het niet mogelijk is te komen tot een voor alle partijen aanvaardbare oplossing. Het blijft merkwaardig dat alle individueel te importeren auto's een aparte toelatingsprocedure moeten ondergaan. Is het echt niet mogelijk een model te ontwikkelen dat in ieder geval enigszins lijkt op het Duitse Musterbericht? Hierbij valt te denken aan een typekeuring met vervolgens een gelijkvormigheidsattest. Om tegemoet te komen aan de bezwaren van de minister zou dan gekomen kunnen worden tot een steekproefsgewijze keuring van volgende voertuigen.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) stelde voorop dat onnodige kosten en regelgeving moeten worden voorkomen. Een adequate oplossing van deze ingewikkelde problematiek is niet zomaar gevonden en zij wilde vooralsnog het antwoord van de minister op de gestelde vragen afwachten. In het blad Koninklijk Nederlands Vervoer d.d. 12 mei jl. staat dat de Europese Commissie enige souplesse zal betrachten ten aanzien van de parallelle import van voertuigen. Kan de minister hierover enige duidelijkheid verschaffen?

Het antwoord van de minister

De **minister** merkte op dat het door mevrouw Van 't Riet bedoelde artikel niet gaat over de typegoedkeuring maar over het voornemen om exclusief dealerschap/importeurschap af te schaffen, iets waarmee de minister overigens van harte kon instemmen.

De EU is thans bezig zodanige voorwaarden te scheppen dat er sprake is van echte concurrentie. Een eerste stap is het afschaffen van de typegoedkeuring bij de importeur en de fabrikant daarmee te belasten zodat op langere termijn ook anderen de voertuigen kunnen importeren.

Er zijn in het overgangsjaar inderdaad nog niet veel aanvragen binnengekomen voor deskundigenonderzoeken in gevallen waarin het EPA-certificaat is afgeschaft. Dat heeft wellicht iets te maken met het feit dat de publikatie van de overgangsregeling aan de late kant was. Overigens gaat de parallelle import op basis van de in 1994 verleende goedkeuring gewoon door. De typegoedkeuring is inderdaad geschoond voor zover er sprake is van het EPA-certificaat.

De kleine serieregeling is een vorm van typegoedkeuring die uitsluitend aan de fabrikant wordt verleend. Alleen de fabrikant kan immers garanderen dat volgende voertuigen overeenkomen met het goedgekeurde type. De procedure heeft betrekking op in kleine series geproduceerde

voertuigen. Een lidstaat kan vrijstelling verlenen van een of meer bepalingen van het zware regime conform de EG-richtlijn. Het Musterbericht is eigenlijk een verkapte typegoedkeuring, maar de minister herhaalde dat de Duitse autoriteiten nogal geschrokken zijn omdat er vaker goedkeuring plaatsvindt dan mocht worden verwacht. De Musterberichten zijn nooit bedoeld geweest voor parallelle import en het lijkt erop dat de TÜV's in de ogen van de Duitse autoriteiten er op een verkeerde manier gebruik van maken.

Het is helaas op basis van Europese regelgeving niet mogelijk een kleine serieregeling in combinatie met een gelijkvormigheidstest in te voeren. Het is voorbehouden aan de fabrikant om de auto aan te bieden voor een typegoedkeuring en vervolgens moet via het certificaat van overeenstemming worden gegarandeerd dat alle volgende auto's precies dezelfde zijn. Dat kan een importeur dus nooit aantonen. Vanaf 1 januari 1996 zijn alle lidstaten gehouden conform de EG-richtlijn te handelen en dat betekent dus dat voor individuele keuring een hoger bedrag moet worden gerekend om aan de zware eisen te kunnen voldoen.

Tweede termijn

De heer **Biesheuvel** (CDA) zei teleurgesteld te zijn over de wijze waarop inhoud is gegeven aan het overgangsjaar. Hij constateerde dat de markt van parallelle voertuigen aan het inzakken is en vroeg zich af of er wel voldoende overleg is gevoerd om het overgangsjaar soepeler te laten verlopen. Als er geen verandering optreedt in de situatie betekent dit het einde van de parallelle import, hetgeen zeer te betreuren valt.

Ook de heer **Keur** (VVD) vond het jammer dat er per 1 januari feitelijk een einde komt aan de parallelle import. Helaas staat de Europese regelgeving een meer soepele procedure in de weg. Is Nederland wat de implementatie van de regelgeving betreft verder dan andere landen en is de minister ook niet van mening dat Nederland niet roomser moet zijn dan de paus? Ten slotte vroeg de heer Keur of de minister nog een opening ziet voor het geval de importeurs de keiharde garantie kunnen geven dat de auto's die volgen op de gekeurde auto exact dezelfde zijn.

De heer **Valk** (PvdA) nodigde de minister nogmaals uit om in te gaan op zijn suggestie met betrekking tot steekproefgewijze keuringen na een typegoedkeuring en het voorzien van auto's van eenzelfde type van een gelijkvormigheidsattest. Het leek hem dat de mogelijkheden om te sjoemelen in deze constructie nihil zijn.

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) vond het van de zotte dat zo'n simpel probleem zo ingewikkeld moet worden opgelost. Zij zag echter het dilemma waarvoor de minister zich geplaatst weet en sloot zich aan bij de vragen van haar voorafgaande sprekers.

De **minister** betreurde het eveneens dat het niet mogelijk is een adequate oplossing van het probleem te bedenken. Steekproefgewijze keuringen zijn alleen zinvol als het om grote series gaat. De minister herhaalde dat per 1 januari 1996 de Europese richtlijn bindend wordt en dat iedere lidstaat zich daaraan dient te houden. Dit staat los van het feit dat er natuurlijk altijd lidstaten zijn die pas later of niet op de vereiste wijze tot implementatie overgaan. Dat mag echter geen reden voor Nederland zijn om dat gedrag ook te gaan vertonen.

De heer **Biesheuvel** (CDA) merkte bij interruptie op dat hij ervan uit is gegaan dat in het overgangsjaar een oplossing voor de situatie na 1 januari 1996 zou worden gevonden. Nu wordt echter duidelijk dat het na die datum einde oefening is. Niet alleen lange wachttijden en hoge

aanvullende kosten maar ook de aldus ontstane onzekerheid heeft bijgedragen tot het inzakken van de markt. Er zijn potentiële kopers die hun bestellingen hebben afbesteld.

De **minister** waagde dat te betwijfelen. Het leek haar niet dat een potentiële koper zich laat weerhouden door problemen in het overgangsjaar. Er zijn momenteel geen wachttijden en men weet precies waar men aan toe is. Desgevraagd verklaarde zij er niet veel voor te voelen om alsnog overleg te gaan voeren met de sector over het overgangsjaar. In de brief van 17 januari jl. staat precies omschreven hoe de gang van zaken is in dit overgangsjaar. Uiteraard was de minister voorstander van elke versoepeling als dat maar past in het kader van de Europese richtlijn. Op dit moment kan echter op grond van die richtlijn niet verder worden gegaan dan de nu voorgestelde regeling.

De voorzitter van de commissie
Biesheuvel

De griffier van de commissie,
Tielens-Tripels