

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. 25

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 februari 1995

De vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 7 februari 1995 overleg gevoerd met de Minister van Verkeer en Waterstaat over de **problematiek rond de importprocedure van voertuigen** (VW-94-523 en VW-95-27).

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

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Biesheuvel** (CDA) merkte op dat op grond van het debat over het nieuwe Voertuigreglement en de berichtgeving naar aanleiding van de aanbidding van een petitie door USA-1-Cars een bepaald verwachtingspatroon is ontstaan over de wijze waarop na 1 januari 1995 zou worden geopereerd met de parallelle import. Echter, kort voor de Kerst stelden de parallelle importeurs dat het toegezegde overgangsjaar in wezen geen inhoud krijgt. De commissie heeft de regering daarop om verduidelijking gevraagd. Uit die verduidelijkende brieven leidde de heer Biesheuvel af dat het door hem destijds gewenste overgangsjaar inderdaad geen inhoud heeft. Immers, het is gebruik dat in een overgangsjaar wordt ingespeeld op een nieuwe situatie en dat daarin wordt getracht een oplossing te vinden voor de problemen. Echter, vanaf 1 januari jl. moeten alle parallel in te voeren auto's van een nieuw type individueel gekeurd worden. Dat dit zou moeten, had hij destijds niet begrepen. Hij was het niet eens met deze invulling van het begrip «overgangsjaar». Kan de Rijksdienst voor het wegverkeer wel zoveel keuringen (zo'n 3000) uitvoeren? Gebruikelijk is de typegoedkeuring, waarbij van een nieuw autotype één exemplaar wordt gekeurd, waarna de goedkeuring vervolgens geldt voor alle exemplaren van dat type.

Is het waar dat de verdampingstest krachtens EU-richtlijnen verplicht is? In de laatste brief staat «Geen enkele lid-staat verstrekt typegoedkeuringen aan niet-fabrikanten», maar in Duitsland schijnt het wel te gebeuren. Was de minister van het laatste op de hoogte? De verdampingstest kost aanzienlijk meer dan in de brief staat. Voor een verdampingstest moet de auto enkele duizenden kilometers hebben gereden, wat een koper zich zal doen afvragen of hij wel een nieuwe auto koopt. Bovendien zijn de kosten van zo'n test hoog. Waarom kan in

¹ Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), ondervoorzitter, Van den Berg (SGP), Lilipaly (PvdA), Biesheuvel (CDA), voorzitter, Reitsma (CDA), Brinkman (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 (AOV), Van Zuijlen (PvdA), Van Waningen (D66), Keur (VVD), Hofstra (VVD).

Plv. leden: Blaauw (VVD), Schutte (GPV), Van Gelder (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Dankers (CDA), Van der Linden (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).

Nederland niet het Duitse systeem worden toegepast, waarbij niet van individuele keuring wordt uitgegaan?

De heer Biesheuvel vroeg de minister, van het overgangsjaar een echt overgangsjaar te maken en in dat jaar in overleg met de sector een oplossing te zoeken voor een langere termijn.

Tot slot vroeg spreker, hoewel dat eigenlijk buiten de orde was, nadere informatie over het overleg over de landbouwvoertuigen.

De heer **Kamp** (VVD) was het in grote lijnen eens met de woorden van de vorige spreker. Het gaat om 50 bedrijven die jaarlijks gezamenlijk zo'n 3000 auto's importeren ter waarde van ongeveer 200 mln. Omdat de door hem overigens gewaardeerde parallelle import niet ten koste mag gaan van verkeersveiligheid en milieu, zullen daarvoor dezelfde keuringseisen moeten gelden als voor auto's die via de gebruikelijke kanalen worden geïmporteerd. Dat houdt zijns inziens niet in, dat iedere parallel geïmporteerde auto eerst 3000 km moet rijden om vervolgens voor f 10 250 te worden gekeurd, want op die manier wordt de parallelle import onmogelijk gemaakt. In Duitsland is de EU-richtlijn ook recentelijk uitgewerkt en daar zal van ieder type parallel te importeren auto één exemplaar worden gekeurd en zal, na een administratieve procedure en tegen beperkte vergoeding, het keuringscertificaat worden verstrekt voor alle daaraan gelijke auto's. Zo zou het in Nederland ook moeten. In Duitsland merkt men de parallelle importeurs kennelijk aan als fabrikant. Dat zou ook in Nederland kunnen. De importeurs die door de fabrikanten zijn aangesteld, worden alhier ook al als fabrikant aangemerkt.

Waar het kan, moet men mensen hun gang laten gaan. Verder moet men zorgen dat de belangen van verkeersveiligheid en milieu worden gediend, wat kan gebeuren op de Duitse manier.

De heer **Van Heemst** achtte de nu ontstane en door de Kamer niet voorziene situatie met individuele keuringen omslachtig. Het nieuwe systeem veroorzaakt ook nog een capaciteitsprobleem bij TNO en hoge kosten, terwijl in Duitsland kennelijk een gemakkelijker, beter hanteerbare en goedkopere oplossing wordt ingevoerd zonder individuele tests. Het komt erop neer dat de Nederlandse parallelle importeurs worden gedwongen gebruik te maken van de Duitse regelgeving.

Hij constateerde voor de derde keer in een halfjaar een uiteenlopende invulling door nationale wetgevers van Europese richtlijnen of aanverwante Europese regelgeving. Op een groot aantal terreinen hebben de voor uniformering bedoelde richtlijnen een tegenovergesteld effect. Naar hij had begrepen, kan «fabrikant» verschillend worden gedefinieerd en zouden parallelle importeurs in de zin van de richtlijn kunnen worden aangemerkt als fabrikant.

Mocht de Kamer, net als de heer Van Heemst, concluderen dat de regeling veranderd moet worden, is de regering dan in staat om in juridische zin een oplossing voor het probleem inzake de parallelle import te creëren?

Mevrouw **Van 't Riet** (D66) stelde vast dat de regeling niet goed is. De regelgeving voor parallelle import is vrij gedetailleerd uitgewerkt, waarbij er voor het overgangsjaar een onderscheid is gemaakt tussen voertuigen met EPA-certificaat en voertuigen zonder zo'n certificaat. Het is de bedoeling dat alle alternatief te importeren voertuigen vanaf 1 januari 1996 individueel worden getoetst. Parallelle importeurs zeggen dat dit tot onaanvaardbaar hoge kosten leidt, terwijl een auto 3000 km moet hebben gereden voordat de verdampingstest kan worden gedaan.

Welke mogelijkheden heeft de minister in dezen?

Het antwoord van de regering

De **minister** stelde voorop dat het een tamelijk technische kwestie is en dat de Europese richtlijn inzake voertuigreglementering er juist op is gericht dat aan alle fabrikanten die auto's willen produceren voor de Europese markt, in alle landen van de Europese Unie dezelfde eisen worden opgelegd, zodat die auto's in alle EU-landen kunnen worden geïmporteerd. In het verleden was er sprake van nogal van elkaar verschillende nationale typegoedkeuringen. Bij de op 1 januari 1995 ingevoerde nieuwe Wegenverkeerswet werd ook het nieuwe Voertuigreglement van kracht, waarmee er een einde kwam aan onduidelijke en sterk verouderde regelgeving met betrekking tot de toelating van voertuigen tot het verkeer op de weg. Thans is er derhalve sprake van een overzichtelijk en samenhangend stelsel van regelgeving. Subjectieve criteria zijn zoveel mogelijk vervangen door objectieve. Op een groot aantal punten zijn er nieuwe en strengere eisen gesteld, vooral als gevolg van de aanpassing van de voertuigeisen aan de Europese voorschriften. Met het nieuwe reglement is uitvoering gegeven aan op zich reeds bestaand beleid, erop gericht om de toelatingseisen voor voertuigen ten aanzien van veiligheid en milieu op het vereiste Europese niveau te brengen en om de overzichtelijkheid van en samenhang in de regelgeving te verbeteren.

Voor de voertuigbranche zijn de gevolgen op sommige punten ingrijpend. Uitgangspunt van de nieuwe regelgeving is dat in principe alle toe te laten nieuwe voertuigen per 1 januari jl. moeten voldoen aan de eisen van het Voertuigreglement. Dat «in principe» slaat op het feit, dat er een aantal overgangsregelingen is getroffen voor zowel de reguliere als de parallelle import. Het Voertuigreglement kent twee vormen van toelating van nieuwe voertuigen: toelating op grond van typegoedkeuring en toelating op grond van individuele goedkeuring. Voor de personenauto's zijn er op dit moment nog twee mogelijkheden: de nationale en de Europese typegoedkeuring. De laatste is mogelijk vanaf 1 januari 1993 en verplicht vanaf 1 januari 1996. De nationale typegoedkeuring is nog mogelijk tot het eind van 1995.

De invoering van het nieuwe Voertuigreglement betekent evenwel voor de nationale typekeuring een behoorlijke verzwaring van de keuringseisen en dus ook een verhoging van de keuringskosten. Volgens de huidige eisen kan bovendien alleen een fabrikant houder zijn van een typegoedkeuring, waarbij de door hem gemachtigde importeur kan optreden als tussenpersoon. Immers, alleen de fabrikant kan instaan voor het overeenstemmen van de produktie en alleen de fabrikant kan de produktverantwoordelijkheid op zich nemen. Voor 1 januari 1995 werd de officiële importeur aangemerkt als de houder van de nationale typegoedkeuring. De parallelle importeurs konden gebruik maken van een soort pseudo-typegoedkeuringssysteem. Zij brengen buiten het officiële circuit om nieuwe voertuigen op de markt die meestal niet bestemd zijn voor de Europese markt en daarom geen typegoedkeuring hebben. Het ging de afgelopen jaren om 4000 à 5000 personenauto's per jaar en om veel grotere aantallen motorfietsen. Het verkrijgen van de goedkeuring was onder het oude regime tamelijk eenvoudig en goedkoop. Bovendien werd goedkeuring verleend op basis van verwijzing naar een vergelijkbaar voertuigonderdeel waarvoor al eerder goedkeuring was verleend. Als een voertuig was goedgekeurd, was het mogelijk om andere voertuigen van ogenschijnlijk hetzelfde type hieraan te conformeren en vervolgens zonder meer toe te laten.

Bij het nieuwe Voertuigreglement is uitvoering gegeven aan verschillende al van kracht zijnde Europese richtlijnen. Het is dus de neerslag van op communautair niveau genomen maatregelen en beslissingen. De kaderrichtlijn waarin de Europese goedkeuring wordt geregeld, is gepubliceerd in 1992. Het Voertuigreglement is gepubliceerd op 28 juli

1994. De parallelle importeurs moeten thans, net als trouwens de officiële importeurs, aan veel meer richtlijnen voldoen. Bovendien is de methode van de pseudo-typegoedkeuring niet meer toegestaan. Onder het nieuwe regime worden typegoedkeuringen alleen nog verstrekt aan fabrikanten, wat overigens in de andere lidstaten reeds langer het geval was. Als het, zoals is gesuggereerd, mogelijk zou zijn om parallelle importeurs als fabrikant aan te merken, dan zouden die moeten kunnen aantonen dat alle auto's die in de typeserie volgen precies gelijk zijn aan het eerste gekeurde exemplaar.

In het kader van de Europese typegoedkeuring bespreken Europese keuringsinstanties met fabrikanten van voor Europa bestemde auto's over de eisen waaraan men moet voldoen in het kader van het Europese regime voor een «confirmatory of production»-certificaat. Dat certificaat is nodig om de auto op de Europese markt te kunnen verkopen. Parallelle importeurs importeren veelal auto's die niet conform de Europese richtlijnen zijn geproduceerd. Ook als het om (kleinere) series gaat, zal de eerste aangeboden auto van zo'n type moeten worden gekeurd op basis van de ruim 40 nieuwe richtlijnen, een kostbare keuring. Bovendien moet die importeur aantonen dat de daarop volgende auto's aan precies dezelfde voorwaarden voldoen. De regering denkt dan ook dat het begrip «fabrikant» nauwelijks multi-interpretabel is. De Europese Commissie heeft positief gereageerd op de Nederlandse interpretatie, die ook wordt onderschreven door de landsadvocaat.

De parallelle importeur kan uiteraard – en gemakkelijker dan voorheen – zelf typegoedgekeurde auto's importeren. Dat geldt conform het amendement-Biesheuvel c.s. gedurende een overgangsperiode van 3 jaar ook voor voertuigen die voor 1 januari 1995 zijn toegelaten via een pseudo-typegoedkeuring. Een complicatie daarbij is, dat vanaf 1 januari 1995 de EPA-certificaten niet meer geldig zijn in de EU krachtens de verplichtende EU-richtlijn 91/441. Ingevolge het amendement zijn er ook aanvullingen mogelijk op de pseudo-typegoedkeuring. De typegoedkeuring blijft dan van kracht als de veranderingen aan het voertuig binnen de zogenaamde typedefinitie blijven. Parallelle importeurs kunnen voorts proberen in onderlinge samenwerking een relatie aan te gaan met een fabrikant om aldus typegoedkeuringen te verkrijgen.

Om de parallelle importeurs meer ruimte te geven om zich aan te passen aan de nieuwe situatie, zijn twee overgangsmaatregelen getroffen. In de eerste plaats kan de bestaande pseudo-typegoedkeuring worden gerepareerd door middel van enkele vereenvoudigde proeven, door TNO uit te voeren: een verkorte uitlaatgassen-emissietest en een eenvoudiger (en dus goedkoper) verdampingsemisatie-onderzoek. De in de tweede brief genoemde bedragen komen overeen met de TNO-bedragen. In de tweede plaats wordt in het overgangsjaar een verlicht keuringsregime gehanteerd in het kader van de individuele toelating. Als de parallelle importeur een volledig EPA-certificaat kan tonen, met de bijbehorende testresultaten, kan worden volstaan met een deskundigenonderzoek naar de verdampingsemisatie. Is er geen EPA-certificaat voorhanden, dan moet de verkorte emissietest worden uitgevoerd. Wat de voertuigtechnische eisen betreft, wordt volstaan met een deskundigenonderzoek, uit te voeren door de RDW. In geval van gerede twijfel kunnen extra proeven nodig zijn.

Dit regime betekent een aanzienlijke tegemoetkoming aan de parallelle import. Parallel geïmporteerde Amerikaanse auto's die zijn voorzien van complete EPA-certificaten, kunnen tegen lage keuringskosten worden toegelaten. Men is met het verlichte keuringsregime tot aan de grens van de wettelijke mogelijkheden gegaan. Zoals gezegd, is het de bedoeling tot een goede regulering te komen, zonder allerlei individuele maatregelen. Als conform het nieuwe systeem een typegoedkeuring is afgegeven, kan iedereen zo'n auto importeren.

Voor zover de minister kon nagaan, wordt in Duitsland door de KBA een typegoedkeuring afgegeven na uitvoerige beproevingen, net als in

Nederland gebeurt. Bij individuele toelatingskeuringen wordt het deskundigenonderzoek gedaan door de acht TÜV's, waarbij die ruimtes hebben om dat zelf in te vullen en hun eigen tarieven te bepalen. De voorgeschreven individuele goedkeuring door een Sachverständiger van de TÜV kost momenteel per voertuig in TÜV-Rheinland-Westfalen 5000 tot 7000 DM. Ook daar moet reparatie plaatsvinden van de EPA-certificaten. Bij de betrokken TÜV is een methode in zwang waarbij elk voertuig afzonderlijk wordt gekeurd, maar in die zin dat van kleine series van enkele tientallen voertuigen één exemplaar zeer grondig onder de loep wordt genomen, wat minimaal 20 000 DM kost, en dat volgende voertuigen van die serie worden getest aan de hand van het eerste rapport. Die afzonderlijke toelatingskosten kosten 400 DM.

De regering moet ervoor oppassen een systeem te introduceren buiten de Nederlandse en de Europese wetgeving om. De minister zei te proberen om binnen de wettelijke mogelijkheden een oplossing te vinden voor de problemen van de parallelle importeurs.

Nadere gedachtenwisseling

De heer **Biesheuvel** wees erop dat de bedoeling van de Kamer is geweest – en naar zijn indruk destijds ook van de minister – dat er een overgangstermijn zou komen, waarin zou worden gezocht naar een structurele oplossing. Waren de genoemde maatregelen de minister niet bekend toen zij op 23 november de petitie in ontvangst nam? Welk beeld had zij toen zelf van die overgangstermijn? Volgens sprekers informatie is het in Duitsland wel degelijk in een overgangstermijn mogelijk dat individuele keuring achterwege blijft. Waarom zouden na de typegoedkeuring alle volgende exemplaren nog eens moeten worden getest? Hoe kan de informatie over Duitsland zo verschillend zijn en hoe is het mogelijk dat er zulke verschillende bedragen worden genoemd? Is het niet mogelijk het Duitse systeem in de overgangsfase ook in Nederland te hanteren? Waarom wil Nederland de Europese richtlijn zoveel strakker hanteren dan Duitsland?

De heer Biesheuvel deed een beroep op de regering om daadwerkelijk inhoud te geven aan de overgangstermijn.

De heer **Kamp** beschreef zowel de Nederlandse als de Duitse goedkeuringsmethode, sprak zich uit voor de Duitse regeling en pleitte voor een voorstel in die geest.

De heer **Van Heemst** bleef bij zijn indruk dat de goedkeuring in Duitsland praktischer en goedkoper wordt geregeld, hoewel ook daar is uitgegaan van de EU-richtlijn. Als dat zo is, moet het Duitse voorbeeld worden gevolgd.

Mevrouw **Van 't Riet** vroeg welke ruimte de kaderrichtlijn biedt. Als de mogelijkheid wordt geopend dat parallelle importeurs ook een soort typegoedkeuring krijgen, dan wordt het systeem van individuele toetsing vereenvoudigd. Zou dat kunnen gebeuren? Als de Europese richtlijn per 1 januari 1996 geldend is geworden, wordt de uitvoering dan ook geharmoniseerd, bijvoorbeeld conform het Duitse systeem?

De **minister** was er niet gerust op dat de Kamer de juiste informatie heeft gekregen over het Duitse systeem en zegde toe via de officiële kanalen nadere informatie te zullen inwinnen, waarin zij zelf trouwens ook zeer geïnteresseerd was. De Kamer zal op de kortst mogelijke termijn worden geïnformeerd over de precieze situatie in Duitsland inzake de import van kleine series en de definitie van het woord «fabrikant». Mocht deze informatie de minister tot andere conclusies leiden, dan zal zij die tegelijkertijd mededelen.

Zij had voorbeelden van het Nederlandse systeem gezien waarbij ervan werd uitgegaan, dat er ook een Nederlandse typegoedkeuring bestaat.

In een aantal Europese landen is parallelle import gewoon verboden. Haars inziens moeten de regels voor parallelle importeurs gelijk zijn aan die voor de gewone importeurs, wat in de overgangsfase niet het geval is.

Tot slot deelde de minister mee dat over de landbouwvoertuigen momenteel overleg wordt gevoerd met de branche en dat in de loop van deze maand zal worden beslist. De Kamer zal terstond van die beslissing op de hoogte worden gesteld.

De voorzitter van de vaste commissie,
Biesheuvel

De griffier van de vaste commissie,
Tielens-Tripels