

# DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

## Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid

Koning Albert II-laan 20, bus 2

1000 BRUSSEL

T 02 553 71 24

[mow.vlaanderen.be](http://mow.vlaanderen.be)

[www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be](http://www.vlaamshuisvoorverkeersveiligheid.be)

## VERSLAG

////////////////////////////////////  
datum: 25 januari 2018

aanwezig: Jeroen Caerts (Traxio), Philippe De Meyer (Goca), Kevin De Ridder (Agoria), Patricia Van Impe (Febetra), Freija Fonteyn (TLV), Peeter Henning (BFOV), Kristof Eraly (Febelcar), Ronald Tiebout (UPTR), Ann-Sophie Browaeys (MOW-AJD), Sander Rens (MOW -AJD), Ann Vereecken (MOW-VHV), Bart Boucké (MOW-VHV), Ronny Verhelst (MOW-VHV)

afwezig met kennisgeving: Veerle De Boeck (FBAA), Eric Troniseck (CENTREX), Philippe Planchon (FEBIAC), Luc Schets (TRAXIO), Bart Beliën (Boerenbond)

voorzitter: Bart Boucké (MOW-VHV)

onderwerp: **Vlaamse CAIN van 25/1/2018: bespreking ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens.**

////////////////////////////////////

Dit besluit voorziet in de omzetting van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van richtlijn 2009/40/EG.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door Goca, BFOV, TLV en Febetra. Het BFOV heeft ook een nota met algemene opmerkingen overgemaakt.

De voorzitter vraagt naar algemene opmerkingen vooraleer over te gaan tot een artikelsgewijze bespreking.

Er zijn geen algemene opmerkingen.

Artikelsgewijze bespreking van het BVR betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens:

opm.: enkel de artikels waarbij opmerkingen werden gegeven worden hieronder vermeld.

## Art 2

Goca stelt voor om de definitie van “gevaarlijke gebreken” van de richtlijn letterlijk over te nemen, dus inclusief de vermelding dat een lidstaat het gebruik van het voertuig op de openbare weg kan verbieden. MOW licht toe dat de definitie beter beperkt wordt tot de loutere omschrijving van wat een “gevaarlijk gebrek” is. Het gevolg van de vaststelling van een gevaarlijk gebrek wordt verder hernomen.

Goca merkt op dat het punt 124°, 125°, 126° en 127° zou moeten zijn i.p.v. 123°, 124°, 125° en 126°.

MOW bevestigt dat dit een terechte opmerking is. In de gecoördineerde versie staat dit niet als een afzonderlijk punt 123°, maar als laatste lid van paragraaf 2. Wellicht is dit een vergissing van het BS.

## Art. 3

Goca vraagt om:

- Art. 23bis §3 te verwijderen: concreet betekent dit dat een eerste keuring niet moet uitgevoerd worden.
- Art. 23novies §2 te verwijderen. Dit betekent dat er geen identificatieverslag moet worden opgemaakt.

BFOV sluit zich aan bij deze vragen.

MOW zal beide vragen herbekijken.

## Art. 4

TLV merkt op dat punt B.1 vervangen wordt door punt C.1. In bijlage 1 die de huidige bijlage 15 vervangt is er echter nergens een afdeling aangeduid als C.1.

MOW bevestigt dat de titels van de hoofdstukken in de huidige versie van bijlage 1 ontbreken. Deze zullen in de volgende versie wel voorzien worden.

## Art. 5

BFOV heeft volgende opmerkingen:

- Naast de voertuigen voor traag vervoer wenst het BFOV eveneens de rupsvoertuigen vrij te stellen van oldtimerkeuring.
- De periodiciteit is gunstiger dan in Wallonië. De definitie van 'historisch voertuig' is strenger in Wallonië dan in Vlaanderen gezien deze niet overgenomen wordt in het project van Vlaanderen.
- Het BFOV vraagt een periodiciteit van 3 jaar (i.p.v. 2 jaar) voor oldtimers met een leeftijd van 30-50jaar.
- Vlaanderen kiest voor een 'Rolling Date' dat jaarlijks zal opschuiven, daar waar Wallonië kiest voor een vast datum van eerste indienststelling: voor of na 15.06.1968. Het BFOV is voorstander voor een 'rolling date' indien het haalbaar is voor Goca.
- Het BFOV wenst een periodiciteitscategorie toe te voegen, namelijk een categorie van meer dan 70 jaar oud en met een periodiciteit van 10 jaar voor deze voertuigen. Indien de 'rolling date' niet weerhouden zou worden vraagt het BFOV om de datum van 01/01/1946 te nemen voor deze periodiciteitscategorie.
- Vraag om art. 5 2° §6 te verduidelijken door de woorden 'ten laatste' toe te voegen tussen '*..., met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer, worden ... ten laatste voor de dag ...*'

MOW zal deze opmerkingen bekijken.

Goca heeft volgende opmerkingen:

- Voorstel om de verwoording 'in gebruik werden genomen' te vervangen door de termen uit het Technisch Reglement: "in verkeer werden gesteld" of "in dienst werden gesteld". MOW zal bekijken om deze terminologie aan te passen.
- Goca bevestigt dat het technisch mogelijk is om de 'rolling date' toe te passen maar geeft de voorkeur aan het voorstel van Wallonië, d.w.z. met vaste datum. De keuze van een vaste datum zal volgens Goca een aantal voordelen met zich meebrengen, nl. een duidelijke afbakening op het reglementair vlak en een eenduidig toepassingsgebied. Ook zullen de overgangsmaatregelen eenvoudiger te implementeren zijn.
- Net zoals het BFOV wenst de Goca de rupsvoertuigen vrij te stellen van oldtimerkeuring.
- Goca vraagt zich af waarom de punten 7° en 8° niet toegevoegd aan art. 23ter §1 i.p.v. §2? MOW verduidelijkt dat er bewust gekozen werd om deze punten toe te voegen aan §2 omdat deze paragraaf de uitzonderingen vermeldt. De punten toevoegen aan §1 kan aanleiding geven tot verwarring.

#### Art. 7

Voor TLV is het onduidelijk wat er precies bedoeld wordt met 'resultaat van de controle'. Bedoelt men hier of er een groene dan wel rode kaart werd uitgereikt?

MOW verduidelijkt dat het hier inderdaad om het resultaat van de controle gaat, geslaagd of niet geslaagd. Dus groen of rood keuringsbewijs.

§4: TLV vraagt wat het verschil is in de praktijk tussen een erkennen conform lid 1 van een buitenlands keuringsbewijs en het erkennen van een in het buitenland afgegeven keuringsbewijs als zelf afgegeven? Geeft dit een verschil in de documenten die men ontvangt?

MOW geeft aan dat er geen verschil in betekenis is. Er wordt nagegaan of de formulering kan worden aangepast.

Goca stelt de vraag waarom het gedeelte "Wat de voertuigen bedoeld in art. 23ter, § 2, 1° sexies, betreft, vermeldt het ter gelegenheid van die eerste periodieke keuring uitgereikte keuringsbewijs...." werd weggelaten?

Wat betreft §4 heeft Goca vragen omtrent de praktische toepasbaarheid en stelt voor om een administratieve keuring uit te voeren eens het voertuig is ingeschreven.

MOW zal deze vragen bekijken.

#### Art. 8

Goca vraagt om punt 3° *'het voertuig bepaalde tekortkomingen ten opzichte van de reglementaire bepalingen vertoont, waaraan gemakkelijk kan verholpen worden'* toch te behouden of eventueel toe te voegen aan de definitie van klein gebrek (art. 2).

Febetra verwijst naar nota in het staatsblad van 10 oktober 2005 en wenst deze toe te voegen ter verduidelijking.

In §2 wenst Goca een termijn van max. 2 maanden cfr. de richtlijn.

In diezelfde paragraaf wenst Goca 'administratieve tekortkomingen' te vervangen door 'reglementaire tekortkomingen'.

MOW neemt deze vragen mee.

#### Art. 9

TLV gaat niet akkoord en wenst het niet ontvangen van een oproep als overmacht te behouden.  
Febetra en UPTR sluiten zich hierbij aan.  
MOW zal de vraag bekijken.

Goca wenst de 'keuring op verplaatsing' (KOV) ook toe te voegen aan de automatische indexering van de tarieven.  
MOW zal dit nagaan.

#### Art. 11

In art.11 4° a) staat volgens TLV "de verordening" niet bij de definities. Moet het nummer van de Verordening toegevoegd worden?  
MOW verwijst naar het KB 2017-10-31/04 waar de definitie door de federale overheid werd ingevoerd. De toevoeging van deze definitie geldt voor de drie gewesten.

#### Art.12

TLV merkt op dat de technische tijden verdwenen zijn en stelt de vraag of deze in een apart besluit worden opgenomen?  
MOW bevestigt dat deze niet in het ontwerp BVR zijn opgenomen. De Minister of zijn gemachtigde kan de technische tijden bepalen wat zorgt voor een grotere flexibiliteit.

#### Art. 14

Goca geeft aan dat in §1: 4.1 moet gewijzigd worden naar 5.1.  
MOW zal dit corrigeren.

#### Art. 17

Goca vraagt om het woord "*controleur*" te vervangen door "*inspecteur*". Dit om de coherentie te behouden met de huidige definities.  
En "*vakbekwaamheid*" vervangen door "*beroepsbekwaamheid*".  
MOW zal de gevraagde aanpassingen bekijken.

#### Art. 20

TLV vraagt of de administratieve boetes ook gelden voor erkende werkplaatsen in het kader van KOV?  
TLV vindt deze boetes hoog.  
MOW verduidelijkt dat het bedrag al vele jaren niet meer werd gewijzigd, noch geïndexeerd.  
De vraag omtrent erkende werkplaatsen wordt bekeken.

#### Art. 21

MOW zal de adressen van de erkende instellingen corrigeren.

#### Art. 25

Wat betreft 2° en 3° stelt Goca voor om te behouden wat in het huidige KB staat. Anderzijds zou het met de nieuwe tekst wel mogelijk zijn om managers aan te werven die niet noodzakelijk technisch onderlegd zijn.

Goca vraagt ook een betere omschrijving van de beroepskwalificaties. Nu lijkt het erop dat het diploma alle vakgebieden moet bevatten.

Verder stelt Goca de vraag of met “*aangepast onderzoek*” de examinering wordt bedoeld?

MOW zal deze opmerkingen bekijken.

#### Art. 26

Goca vraagt of de beperking van 10 lijnen per station kan opgeheven worden. Indien niet dan is Goca voorstander om de tabel uit het huidige KB te behouden.

MOW neemt de vraag mee.

#### Art. 29

Om de nodige IT-aanpassingen te kunnen uitvoeren vraagt Goca eenduidige toepassingsdata vast te leggen.

De richtlijn 2014/45/EG voorziet 2 overgangsbepalingen in artikel 22. Goca vraagt of deze overgangsbepalingen eveneens aan dit BVR kunnen toegevoegd worden?

MOW onderzoekt de mogelijkheden.

#### Bijlage 1

GOCA: algemene opmerkingen:

- Graag alle onderverdelingen vermelden zodanig dat de juiste verwijzingen op het keuringsbewijs kunnen geplaatst worden.
- Voor wat betreft de emissiemetingen wordt nu de keuze gelaten tussen een meting aan de uitlaat of een OBD meting.  
Vraag om de vermelding “*en*” toe te voegen om in functie van latere studie de keuze te hebben om één of beide meetmethoden toe te passen.
- De bijlage 41 (controlepunten tweedehandskeuring) is afgeleid van de bijlage 15.  
Vraag om bijlage 41 coherent te maken.
- Punt 1.2.2: de opmerking (2) is niet hernomen in de huidige regelgeving en is niet toepasbaar in de keuringscentra. Vraag om dit punt te verwijderen.
- Kunnen de bepalingen in de tweede kolom van bijlage 15 die door de overheid destijds werden aangepast t.o.v. de richtlijn 2009/40 (bv. 5.1.1 controle assen op een hefbrug uitgerust met vaste en verplaatsbare verlichting, minstens twee paar spelingsdetectoren, minstens een hefinrichting

en een rempedaaldrukker) opnieuw zo overgenomen worden i.p.v. alleen rekening te houden met de 2014/45?

TLV vraagt of dit eveneens van toepassing is op erkende werkplaatsen in het kader van KOV? Een plotse aanpassing is volgens TLV niet te realiseren en bijzonder duur.

MOW zal deze opmerkingen bekijken.

Febetra stelt de vraag waarom in de tabellen geen beoordeling van de gebreken opgenomen zijn zoals voorzien in de richtlijn?

MOW verduidelijkt dat met het huidige voorstel de nodige flexibiliteit wordt behouden. De beoordelingen worden immers opgenomen in instructies.

BFOV wenst de huidige instructie m.b.t. oldtimer te behouden gezien deze goed ingeburgerd is en bijna geen aanleiding meer geeft tot discussies in de keuringcentra.

Agoria vraagt zich af of de zichtbaarheidshoeken van de kentekenplaten moeten nagezien worden tijdens de technische keuring?

Goca merkt op dat de zichtbaarheid ervan wel wordt gecontroleerd maar niet de zichtbaarheidshoeken. Dit laatste valt onder homologatie.

Febetra merkt op dat er een typefout staat op pagina 24 in punt 2.1.5 - "*Contoleer*" i.p.v. "*Controleer*".

Bijlage 2:

Opmerkingen Goca:

- Niet alle instellingen zijn in het bezit van het ijkgereedschap (vb. ijkgereedschap voor remmeters) zoals opgenomen in punt 1.

Vraag of dit ijkgereedschap ook mag aangeleverd worden door de leverancier?

- Voorstel om de vermeldingen onder '*Faciliteiten en apparatuur voldoen aan de volgende minimumvoorschriften*' niet te weerhouden in deze bijlage.

De volgende redenen worden door Goca aangehaald:

- Meerdere elementen staan dubbel en foutief vermeld (bv. platenrembank).
- Het artikel 8 §3 bevat de volgende vermelding: "De Minister of zijn gemachtigde keurt de constructievoorschriften en de voorwaarden goed waaraan de apparatuur en de controletoeestellen moeten voldoen." M.a.w. via goedgekeurde lastenboeken bepaalt de overheid aan welke minimale vereisten de toestellen moeten voldoen.
- De ISO- norm voor lichte rembanken is onmogelijk om te respecteren want de ISO norm 21069-1 is alleen van toepassing op bedrijfsvoertuigen.
- De RD-methode staat niet in deze norm beschreven.
- Deze ISO norm is verouderd.

MOW zal deze opmerkingen bekijken.

TLV geeft aan dat punt 2.13: '*OBD-scanner*' nieuw is. Bij KOV (bedrijfsvoertuigen) is dit punt momenteel nog niet van toepassing. Vraag is of de gedelocaliseerde keuringslijnen hierover moeten beschikken of brengt het controlestation dit mee?

MOW zal bekijken wat de impact is op KOV.

### Bijlage 3:

MOW verduidelijkt dat deze lijst met ambtsgebieden nog niet werd meegestuurd omdat er nog enkele aanpassingen moeten uitgevoerd worden t.o.v. het huidige KB.