

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

Toegepast Mobiliteitsbeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 71 24
mow.vlaanderen.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 12 augustus 2021

aanwezig: Luc Schets (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Kevin De Ridder (Agoria), Philippe Planchon (FEBIAC), Freija Fonteyn (TLV), Ronald Tiebout (UPTR), Patricia Van Impe (Febetra), , David Aenspeck (FEBIAC), Dirk Geerinck (FEBIAC), Kristin Eetezonne (Fegarbel), Ann-Sophie Browaeyns (MOW-ORG), Ilse Goris (MOW-ORG), Lieve Van de Water (MOW-TMB), Mo Aouami (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB), Quinten Ringoir (MOW-TMB)

afwezig met kennisgeving: Kristof Eraly (Febelcar), Isabelle De Maegt (Febetra), Michael Reul (UPTR), Veerle De Boeck (FBAA)

voorzitter: Lieve Van de Water (MOW-TMB)

verslaggever: Quinten Ringoir (MOW-TMB)

onderwerp: **Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid (CAIN): bespreking van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers.**

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

1) Algemeen

Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke 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 Vlaanderen, Febiac en Traxio.

Lieve Van de Water verwelkomt iedereen en stelt zich voor als afdelingshoofd van de afdeling Toegepast Mobiliteitsbeleid (TMB) van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW of MOW).

Mo Aouami licht het ontwerp van besluit kort toe.

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

Dirk Geerinck (voorzitter Febiac) merkt op dat er reeds veel overleg heeft plaatsgevonden met GOCA Vlaanderen in het verleden. Er wordt benadrukt dat motorfietsen geen auto's zijn. Met de sector willen ze zeer graag meewerken. Hun stelling was steeds om de technische keuringen uit te voeren in samenwerking met de dealers. Dit is een dossier waar al zeer lang op gewerkt wordt, dus het is geen eenvoudig dossier.

De voorzitter benadrukt dat we ons aligneren met de Europese richtlijn. Er wordt duidelijk gemaakt dat er geen periodieke keuring komt en dat MOW daar voorlopig ook bij wil blijven. MOW heeft met GOCA Vlaanderen overlegd om alles in goede banen te leiden, omdat het uiteraard geen eenvoudig dossier is. MOW zal er alles aan doen om alles zo goed mogelijk georganiseerd te krijgen. Dealers hebben zeer veel kennis maar rechter en partij moeten gescheiden blijven. De keuring dient onafhankelijk te gebeuren van de marktspelers en de gebruikers.

MOW tracht tijdens deze meeting te antwoorden op de vragen en opmerkingen die vooraf door de leden van de CAIN werden ingestuurd. Daarnaast worden issues die tijdens vergadering niet kunnen worden beantwoord meegenomen in het vervoltraject.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

De ontvangen opmerkingen vanwege GOCA Vlaanderen, Febiac en Traxio worden hieronder overgenomen. De reactie vanwege MOW gaat telkens eronder.

1) Uniformiteit tussen de gewesten (GOCA VL)

Wij vernemen dat in de andere gewesten soortgelijke projecten in de pipeline zitten. In dat kader vragen wij om zoveel als mogelijk naar een uniforme aanpak te streven. Deze uniforme aanpak geldt voor alle domeinen zoals bijvoorbeeld de scope (o.a. oldtimers), toepassingsdatum, keuringsprocedure, tarieven, IT-interactie met de FOD Mobiliteit en Vervoer (inschrijving en ACCID-bestand),...

Er zullen onvermijdelijk hier en daar verschillen zijn, maar we blijven naar elkaar luisteren en gaan zeker trachten een zekere uniformiteit te bekomen. De toepassingsdatum is heel ambitieus, 1 januari 2022 en MOW beseft dit ook. De timing kan indien noodzakelijk en mits de juiste argumenten herzien worden.

2) Coherentie met het huidig technisch reglement voertuigen (GOCA VL)

Wij stellen vast dat er in bepaalde gevallen verschillen bestaan qua (soortgelijke) formuleringen in het technisch reglement voertuigen en het voorstel van BVR. Hier durven wij voor te stellen om in de mate van het mogelijke de coherentie te behouden met het huidig technisch reglement voertuigen. Deze bedenking geldt voor:

- o Ingevoerde voertuigen (onduidelijk of ze al dan niet in scope zitten).**
- o Inschrijving op naam van een andere titularis**
- o Geldigheid van 2 maanden**
- o strijdkrachten**

- Ingevoerde voertuigen zitten wel degelijk in scope.
- Wat betreft de inschrijving op naam van een andere titularis, kunnen in het voorliggend ontwerp van besluit ook pluskinderen gebruik maken van de uitzondering waarbij zij geen keuring moeten ondergaan indien ze de kentekenplaat overnemen. Als de toekomstige titularis die kentekenplaat niet overneemt, is een administratieve keuring vóór de inschrijving vereist.. Het is de bedoeling om dezelfde uitbreiding te voorzien in het technisch reglement voor andere voertuigen.
- Aangaande de geldigheid van 2 maanden: Het is niet nodig om artikel 6 aan te vullen met “gedeeltelijke keuringen” omdat dit in artikel 8 is opgenomen. In het BVR worden de volledige keuring en de gedeeltelijke keuring apart vermeld;
- Er wordt gevraagd om dezelfde terminologie te hanteren als in reeds bestaande regelgeving (vb in het geval van “strijdkrachten”): “voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor het gebruik door strijdkrachten.” zal vervangen worden door: “ voertuigen ingeschreven of met het oog om ingeschreven te worden onder een voor het Ministerie van Defensie bestemde kentekenplaat,.”

3) Timing / toepassingsdatum (GOCA VL)

Hier vragen wij om te coördineren met de andere gewesten en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Tenslotte stellen wij voor om de toepassingsdatum in onderling overleg met de sector te bepalen en dit rekening houdend met alle van belang zijnde invloedsfactoren en de praktische haalbaarheid.

De toepassingsdatum is heel ambitieus, 1 januari 2022 en dat beseft MOW zeer goed. Er wordt naar gestreefd om deze deadline tijdig te halen. De timing kan enkel, indien noodzakelijk en mits goede motivatie, herzien worden.

4) Principes (FEBIAC)

De verwachting van de motorsector is heel duidelijk dat de scope van de traditionele keuringsinstellingen wordt uitgebreid met de mogelijkheid dat ook concessiehouders de keuring zullen mogen gaan uitvoeren. Hiervoor zou een uniform lastenboek moeten worden opgesteld met duidelijke erkenningsvoorwaarden en een strikte controle op de naleving hierop. Hieruit vloeit ook de vraag voort om de vastgestelde prijs te laten vervangen door een prijs die door een natuurlijke marktwerking tot stand komt conform de APK-keuring in Nederland.

Betreffende het principe, vinden we het dan ook jammer dat de controle niet ook mogelijk is bij dealers die de ervaring hebben en weten hoe ze deze taak moeten uitvoeren.

De huidige manier van werken met GOCA VL blijft van kracht en dit voor alle keuringen. Het Nederlandse systeem is moeilijk toepasbaar in Vlaanderen. Het aantal inspecteurs van MOW is beperkt en bijgevolg niet in staat om een groot aantal locaties (mogelijks honderden garagisten/dealers) te inspecteren.

Philippe Planchon (FEBIAC) vult aan dat hij rekt op een goede opleiding voor de controleurs en zou ook wensen dat dit via de dealer zou kunnen gebeuren.

Dirk Geerinck (FEBIAC) benadrukt dat er geen honderden dealers zijn en dat ze wel degelijk opgeleid kunnen worden. Er wordt gesteld dat er een bedrag kan afgestaan worden aan GOCA VL.

MOW benadrukt dat inspecties regelmatig moeten kunnen gebeuren en dat is moeilijk wanneer dealers de keuring uitvoeren. De inspecties zijn noodzakelijk. GOCA VL staat onder toezicht van MOW en staat verantwoording af aan ons departement.

De voorzitter stelt duidelijk dat we in de huidige realiteit niet kunnen ingaan op die vraag. MOW verkiest duidelijk om op het vlak van de technische keuring de markt niet te laten spelen. Marktwerking en concurrentie verstoren de gewenste objectiviteit en onafhankelijkheid. De dealers kunnen niet erkend worden om deze keuringen te doen. Ze zouden tegelijk rechter en partij zijn. .

Dirk Geerinck (FEBIAC) stelt dat klant de keuze moet hebben voor meerdere partijen.

De voorzitter stelt dat hier geen enkel commercieel belang speelt, maar dat dit om veiligheid gaat, naar analogie met de keuring van alle andere soorten voertuigen. Daar wordt de keuring ook steeds uitgevoerd door één partij.

De dealers en garagisten zullen bij mogelijke vervolgstappen gehoord worden in het voorbereidend traject.

We zijn er zeker van dat de implementatie met professionalisme zal worden uitgevoerd, maar we willen benadrukken dat "a bike is not a car".

MOW bevestigt dat dit klopt en dus dat de kennis hier ook op aangepast zal worden.

We rekenen dan op een goede opleiding van het personeel en hopen dat de controles in alle stations uniform zullen zijn.

MOW rekent er uiteraard op dat GOCA VL alles in het werk zal stellen om goede opleidingen te voorzien voor de controleurs die de controle zullen uitvoeren.

De aandachtspunten liggen niet in de voorgestelde documenten zoals de bijlage, die een omzetting is van richtlijn 2014/45, maar in de toepassingsmodaliteiten, in het beoordelingsraster van "overtredingen" en van het "aanpassen" van motorfietsen.

We zullen dit inderdaad zo goed mogelijk proberen te bespreken en te doorlopen. Er wordt benadrukt dat ook in de toekomst het nodig kan zijn om punten te bepreken en bij te sturen waar nodig.

Er moet een duidelijke lijst komen van onderdelen die mogen aangepast of toegevoegd worden zonder dat er een afkeuring wegens niet-conformiteit zou optreden (koffers, mistlichten, zadel, windscherm, upgrades technische componenten, ...).

De focus ligt op de veiligheid en de milieuriichtlijnen die er zijn.

In eerste instantie zal getracht worden om zoveel mogelijk te verduidelijken in instructies. Het is evenwel onmogelijk om een volledige, limitatieve lijst van aanvaardbare aanpassingen op te maken. Er zal bijgevolg steeds een zekere beoordelingsvrijheid blijven bestaan.

Na een evaluatieperiode en indien nodig, kan een aanpassing aan het besluit gebeuren.

FEBIAC vreest dat het huidige kader met bijlage te subjectief zal zijn. Ze zijn van mening dat er een richtlijn of instructie voorzien moet worden. Het zou erg zijn dat het bij de start volledig misgaat door meerdere negatieve ervaringen.

MOW benadrukt dat het gaat om veiligheid en dat dit zo veel mogelijk zal verduidelijkt worden in een instructie voor motorfietsen.

Hoe worden locaties bepaald (FEBIAC)?

MOW tracht dit in samenspraak met de GOCA goed te spreiden. Hier is nog geen definitieve beslissing over genomen.

5) Algemene opmerkingen (FEBIAC)

We vrezen dat een groot aantal controlepunten nogal subjectief zijn voor de controleur en daarom de oorzaak kunnen zijn voor discussie of verwaarlozing.

Voor een goede acceptatie van de controle door het publiek moeten de kwaliteit en de objectiviteit van de beslissingen gegarandeerd worden.

Reeds besproken.

Moeten we niet crescendo beginnen:

- **op het niveau van het toepassingsgebied door alleen de voertuigen vanaf "+/- 2000" te controleren om de problemen met de voertuigen onder oude PVG te vermijden ?**
- **op het vlak van controles door ons te beperken tot essentiële veiligheidscontroles (remefficiëntie, verlichtingsefficiëntie, staat van de banden, staat van het chassis) ?**

De voorzitter stelt dat dit in overweging kan genomen worden. Het zou een optie kunnen zijn dat de keuring beperkt wordt bij oudere voertuigen. Andere gewesten hebben hier ook nog geen definitieve beslissing in genomen. Hier kunnen verschillende tijdstippen (bouwjaren) in rekening worden gebracht. Eventuele aanpassing van het voorliggende ontwerp op dit vlak is onderwerp van intern overleg bij DMOW.

Ook de optie om dit te beperken tot essentiële veiligheidscontroles is te bespreken binnen DMOW.

Wie zal de kosten van resetten of inchecken bij de dealer dragen bij een storing/diagnosecode na een "verkeerde" handeling tijdens de APK ?

Normaal is dit voor de klant, tenzij er echt een verkeerde handeling door het keuringscentrum is gebeurd.

FEBIAC: Bij voertuigen met ABS zal een foutcode getriggerd worden op de rembank, bij het draaien van het voor- of het achterwiel en het andere niet.

Dit zal meegenomen worden door MOW/GOCA en hier zal rekening mee gehouden worden bij de interne bespreking.

In hoever werd er bij de voorzieningen qua uitvoering van de keuring rekening gehouden met 'uitzonderlijke' voertuigen of aanpassingen als er zijn: motoren met zijspan (L+R), aanpassingen voor bestuurders met een beperking, trike en trike-ombouw, hardtail frames, e.a. ?

De speciale gevallen kunnen best zo compleet mogelijk opgenomen worden in de instructie (veilig of niet veilig).

We hopen tenslotte dat de bepalingen zullen geharmoniseerd worden tussen de Gewesten.

Reeds besproken.

3) Artikelsgewijze bespreking:

Enkel de artikels waarbij opmerkingen werden gegeven, worden hieronder vermeld.

1) Art. 4 (§5, 2de alinea) m.b.t. de vrijstelling van het COC: wat met een voertuig met een buitenlandse "nationale" goedkeuring (NKS of individuele goedkeuring)? Moet dit niet verduidelijkt worden? (Traxio)

Reeds besproken bij de vragen van FEBIAC.

2) In art. 9 spreekt men van proefrittenplaat. Wat met de nieuwe beroepsplaat? (Traxio)

MOW is bereid om ook een vrijstelling te voorzien voor een beroepsplaat. Het gaat hier vooral om de situatie waarbij men, na de herstelling van een voertuig, op de openbare weg dient te kunnen rijden om te testen of de herstelling goed werd uitgevoerd.

MOW zal dit mee inschrijven in het BVR.

3) Bijlage pg 1- A - 3de alinea :

"De controle wordt uitgevoerd met de beschikbare technieken en uitrusting en zonder gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of te verwijderen.

Het feit dat de controles "zonder gereedschap" of "zonder demontage" worden uitgevoerd, brengt een bepaald aantal controles ter sprake. .

Voorbeelden :

- **Batterij**
- **Vloeistofniveau (remolie)**
- **Stuursysteem (lager)**

De zin die hier geciteerd is, moet men volledig lezen. Er zal geen gereedschap gebruikt worden om te verwijderen of te demonteren. Een controleur (keuringsinstelling) gaat geen demontage met gereedschap doen. Er kan m.a.w. wel gereedschap en uitrusting worden gebruikt om bepaalde controles uit te voeren, zolang er geen ontmanteling of verwijdering van voertuigonderdelen mee gebeurt.

Als een controle niet kan uitgevoerd worden omdat een gereedschap nodig is om te demonteren, dan kan de keuringsinstelling geen controle uitvoeren.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen) geeft als voorbeeld dat huidige wagens met allerhande afdekplaten bedekt zijn. Deze worden niet verwijderd. Op het keuringsbewijs wordt geen opmerking gegeven dat bepaalde controles niet uitgevoerd zijn.

Wat de keuring na ongeval betreft zal aan de klant gevraagd worden om de afdekplaten te verwijderen, zodat de herstellingen gecontroleerd kunnen worden.

4) Bijlage pg 1 – A- 6de alinea :

“Redenen voor afkeuring’ zijn niet van toepassing als ze verwijzen naar vereisten die nog niet in de relevante typegoedkeuringswetgeving voor het voertuig zijn voorgeschreven op het moment van de eerste inschrijving of de eerste ingebruikname, of als ze verwijzen naar aanpassingsvereisten. “

De verwijzingen naar de goedkeuringen die van kracht waren op het moment van de eerste ingebruikname zijn niet noodzakelijk bekend voor voertuigen die niet ingevoerd zijn en waarvan de goedkeuring niet bekend is in België.

In sommige gevallen zijn de bekende technische gegevens zeer beknopt en basic (PV van Validering).

MOW benadrukt hier dat de focus steeds gelegd wordt op het veiligheids- en milieuaspect.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen) geeft een voorbeeld over personenwagens. Er worden wagens gevalideerd waarvan weinig gegevens gekend zijn. Er is dan wel een beoordeling vereist. Aan welke regelgeving kan het voertuig voldoen of welke afwijking kan er gegeven worden?

Luc Schets (Traxio) geeft aan dat dit aansluit bij zijn vraag : Moet er niet eerst een homologatieprocedure of validatie gebeuren?

Volgens Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen) is dat niet de bedoeling en kunnen we op dezelfde manier redeneren als bij de huidige procedure voor gevalideerde voertuigen.

MOW voegt hieraan toe dat bij sommige ingevoerde voertuigen de informatie die men krijgt heel summier is en bijgevolg kunnen bepaalde zaken niet gecontroleerd, noch afgekeurd worden. Hier zal de verkeersveiligheid en het milieuaspect een rol spelen bij de beoordeling.

5) Bijlage pg 6 laatste alinea :

“Voertuigen die sinds meer dan 25 jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn vóór 31 december 2021 onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 12, §3, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn niet onderworpen aan de verplichting om in het bezit te zijn van het certificaat van overeenstemming, het attest ter validering of het individuele goedkeuringscertificaat.”

Hoe het « type » te identificeren als het certificaat van overeenstemming niet nodig is ?

Het ontbreken van een certificaat zou slechts in een minderheid van de gevallen mogelijk moeten zijn.

David Aenspeck (FEBIAC) : Vroeger werden veel voertuigen ingeschreven onder verkeerde dossiernummers, verkeerde cilinderinhoud, vermogen... Die zijn tot nu toe onder de radar gebleven. Het betreft vooral Japanse en Amerikaanse voertuigen van ongeveer 1978 tot de jaren 90. Deze zijn nog steeds gewild en worden verkocht.

De voorzitter stelt dat dit probleem niet kan opgelost worden in dit besluit. Dit probleem reikt verder dan dit besluit.

MOW neemt het in beraad om dit eventueel te schrappen.

6) Bijlage :pt 2.1.3 :

”2.1.3. Toestand stuuroverbrenging

Visuele controle of de stuuronderdelen vertonen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen.

f) Onveilige herstelling of modificatie.

Tekst spreekt van "onveilige modificatie".

Kunnen we concluderen dat "veilige" wijzigingen toegestaan zijn ?

Het principe is dat een veilige modificatie toegestaan is. Wat is veilig en wat niet, dat moeten toekomstige instructies verduidelijken. Dit naar analogie met de oldtimerkeuring.

Het zou zeker nuttig zijn om input van de aanwezigen te krijgen voor de opmaak van instructies. Zoals gebruikelijk zullen de vakorganisaties de gepubliceerde instructies voor motorfietskeuring krijgen zodat ze hun leden kunnen informeren over de inhoud.

Dirk Geerinck (FEBIAC): Het is belangrijk om duidelijk te stellen wat wel en niet toegestaan zal worden.

7) Bijlage :pt 3.3.c. :

"3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen

c) Noodzakelijk blikveld is er niet"

Het blikveld in de spiegels is sterk afhankelijk van de grootte van de bestuurder.

Hoe wordt dit geverifieerd ?

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): er wordt gekeken naar de staat en bevestiging van de spiegels die EU-goedgekeurd zijn. Dit gezichtsveld wordt niet afgemeten op de vloer. Wat er wordt gecontroleerd is of de spiegels in staat zijn om het blikveld buiten de brede ombouw te bekijken (montage, niet beschadigd...).

8) Bijlage :pt 4.1.5 :

"4.1.5. Verstelinrichting (indien verplicht)

Visuele controle en indien mogelijk controle door bediening, of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.

b) Manuele inrichting kan niet vanaf de bestuurderszitplaats worden bediend.

Op een motorfiets is manuele afstelling nagenoeg nooit "toegankelijk" vanaf de bestuurdersplaats.

De voertuigcategorieën L hebben zeer verschillende bijzonderheden en moeten op verschillende en aangepaste manieren worden gewaardeerd.

Lichten die met een schroevendraaier moeten afgesteld worden, zijn 'niet' manueel verstelbaar. Dit controlepunt is op dat moment ook niet van toepassing. Dit is duidelijk.

9) Bijlage :pt 4.12.b :

"4.12. Niet-verplichte lichten en retroreflectoren

Visuele controle en controle door bediening

b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten

Antal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorkant of wit licht aan de achterkant."

Op basis waarvan wordt het aantal koplampen dat de helderheid overschrijdt beoordeeld ?

Kan de montage van een extra lamp worden toegestaan ?

Lichtsterkte wordt op dit moment niet gemeten, dus dit moet nog bekeken en geverifieerd worden. Er moet ook opgemerkt worden dat het over de niet-verplichte lichten gaat. Punten met een x in de bijlage kunnen al dan niet meegenomen worden. Montage kan toegelaten worden.

10) Bijlage :pt 4.13 :

"4.13. Accu('s) Visuele contrôle"

In de praktijk is het controleren van de accu niet altijd mogelijk zonder gereedschap / démontage.

Dit werd reeds besproken in het begin van de bespreking.

11) Bijlage :pt 5.2.2.c/3 :

"5.2.2. Wielen / velgen - Visuele controle van beide kanten van elk wiel.

c) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten1 en is niet veilig."

De tekst spreekt van "wielen/velgen niet in overeenstemming met de goedkeuring EN gevaarlijk"

Wielen/velgen niet in overeenstemming met de goedkeuring maar NIET gevaarlijk worden daarom geaccepteerd ? Hoe wordt dit beoordeeld ?

Hier vallen we opnieuw terug op wat veilig en niet veilig is. We verwijzen opnieuw naar de opmaak van instructies, zoals al eerder aangehaald in het overleg.

David Aenspeck (FEBIAC): Enduro-motorfietsen en trial-motorfietsen moeten naar waarde gecontroleerd worden.

Er wordt benadrukt dat dit het geval zal zijn.

12) Bijlage :pt 7.8

"7.8. Snelheidsmeter - Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronicatest op de weg"

Test op de weg, het zal moeilijk zijn.

De test op de weg zal in de praktijk niet voorkomen.

13) Opmerking m.b.t. de nota aan de Vlaamse Regering (FEBIAC):

Nota pt C & D

"C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;

b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;

c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;

d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten; "

e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

"Geen impact op budget en personeel"!

Is dit wel het geval gezien de investering in apparatuur en training ?

Dit punt heeft enkel betrekking op de impact op het personeel, de investeringen e.d. van de lokale en provinciale besturen en niet op de keuringsstations.

4) Extra punten besproken tijdens de vergadering:

Tenslotte worden er nog wat algemene vragen gesteld.

1) Opmerking Luc Schets (Traxio): zijn de instructies niet beschikbaar voor ons? Dit is anders dan hoe het nu is? Hopelijk kan dit beschikbaar blijven, want zo kunnen wij ook de dealers en dergelijke correct informeren.

De voorzitter zegt dat ze niet gepubliceerd worden, dus dat ze niet openbaar zijn. Het gaat om interne instructies die aan de keuringsstations gegeven worden. Er kan zeker input van de stakeholders gevraagd worden om instructies vorm te geven. Zoals gebruikelijk zullen de vakorganisaties wel inzage krijgen in de instructies voor motorfietskeuring zodat ze hun leden kunnen informeren over de inhoud.

2) David Aenspeck (FEBIAC) : zal de keuring na ongeval ook een louter visuele keuring zijn? Het belangrijkste is natuurlijk de geometrie en de rechtheid van het frame. Ik zou graag weten hoe de stations uitgerust zullen zijn.

In eerste instantie zal er een eenvoudige opmeting gebeuren door middel van het meten van de uitlijning van het voorwiel en het achterwiel. In een latere fase zou dat uitgebreid worden naar een meer gedetailleerde opmeting van het frame en de wielen.

3) Kevin De Ridder (Agoria):

Hoe zal het verlopen bij een controle door de politie? Krijg je dan bewijs van vrijstelling van controle ? Bv. ik koop een motorfiets en word staande gehouden... kan de politie het keuringsbewijs vragen ?Hoe kan ik bewijzen dat ik er geen nodig heb. (1ste inschrijving?)

Een nieuwe motorfiets, of een motorfiets die nog niet tweedehands verkocht is of nog nooit een ongeval gehad heeft zal geen keuringsbewijs moeten hebben. Dit probleem zal zich dus niet stellen.

4) David Aenspeck (FEBIAC): stel, een motorfiets is gekeurd na ongeval en een week later breekt de voorvork. Is deze keuring na ongeval een momentopname?

Stresstesten worden niet gedaan tijdens keuring. Men begint met de uitlijning van het voor- en achterwiel.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen) : vandaag is de filosofie dat de keuring een momentopname is. Er zal een 'staat van het voertuig' afgeleverd worden bij tweedehandskeuring. Dit document heeft voor de aansprakelijkheid bij mogelijke ongevallen geen waarde, het kan er enkel mee ingeschreven worden. Bij een ongeval wordt door de verzekering steeds een expert betrokken Deze expert zal het voertuig signaleren in de

database van de DIV. De motorfiets staat dan geseind. Om deze signalering te verwijderen, moet er een keuring na ongeval gebeuren en een nieuwe staat van het voertuig wordt opgesteld, zonder opmerkingen. Op dat moment wordt de signalering in de database van de DIV verwijderd. Dat kan de politie op dat moment ook vaststellen.

Deze procedure wordt getriggerd vanuit de verzekering. De klant gaat dit vermoedelijk niet uit eigen initiatief doen.

Luc Schets (Traxio): bij aansprakelijkheid wordt steeds gekeken wat de oorzaak is, bv. fout door de hersteller.

5) Dirk Geerinck (FEBIAC) : het is misschien interessant om verder te communiceren bij vordering van dit dossier. We willen zo goed mogelijk ons best doen om zoveel mogelijk informatie te hebben om de klanten ook zo tevreden mogelijk te houden. Kan er nog enig overleg zijn?

De voorzitter stelt dat het heel duidelijk is geworden dat er zeker input zal gevraagd worden bij de stakeholders. Ze moeten zeker niet wachten op MOW om input te leveren. Bij verdere goedkeuring van het ontwerp van besluit gaat MOW de stakeholders zeker ook nodig hebben om in de sector een informatiecampagne op te zetten. Het is de bedoeling om de campagnes op elkaar af te stemmen.

6) Philippe Planchon (FEBIAC) bedankt iedereen en zegt dat ze zeker nog bereid zijn om input te leveren. Er zijn politieke beslissingen om dit in te voeren, maar de keuring moet starten op een juiste manier : liever een beetje later dan te vroeg en een beetje te soepel in plaats van te streng. Frankrijk zal trouwens pas starten in 2023 met deze keuring.

5) Planning:

Het zal zeker nuttig zijn om in de toekomst nog eens terug te koppelen met de sector en rekening te houden met hun input. Bij verdere goedkeuring van dit ontwerp van besluit zal de sector ook ingezet worden om onder andere een informatiecampagne op te zetten.

6) Conclusie:

-Wat betreft de aanpassingen aan motorfietsen: in eerste instantie zal aan de hand van instructies verduidelijkt worden welke aanpassingen aanvaardbaar zijn. Eventueel na een evaluatie en indien nodig, kan men een aanpassing aan het besluit doen.

-Toepassingsgebied beperken tot nieuwere voertuigen: de voorzitter stelt dat dit binnen DMOW in overweging kan genomen worden. Het zou een optie kunnen zijn dat bij oudere voertuigen de keuring beperkt wordt tot essentiële veiligheidscontroles.

- Het feit dat er mogelijks foutcodes bij een motorfiets met ABS veroorzaakt zullen worden op de rollenrembank, zal meegenomen worden door MOW en GOCA en hier zal rekening mee gehouden worden bij de interne bespreking.

-MOW is bereid om een vrijstelling voor keuring te voorzien voor voertuigen met een beroepsplaat. Het gaat hier vooral om het rijden met het herstelde voertuig na een ongeval.

-MOW neemt in beraad om in de bijlage pagina 6, laatste alinea het volgende te schrappen:

“Voertuigen die sinds meer dan 25 jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn vóór 31 december 2021 onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 12, §3, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, zijn niet onderworpen aan de verplichting om in het bezit te zijn van het certificaat van overeenstemming, het attest ter validering of het individuele goedkeuringscertificaat.”