

**DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN**

Toegepast Mobiliteitsbeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T02 553 71 24

www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken.

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 17 februari 2022

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), Lieve Van de Water (MOW-TMB), Mohamed Aouami (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB) Kristien Sanders (MOW-ORG)

afwezig met kennisgeving: Kristof Eraly (Febelcar) Veerle De Boeck (FBAA), Dirk Geerinck (FEBIAC),

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 tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, onder meer voor de technische keuring van oldtimervoertuigen.**

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

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot de opmaak van een regelgevend kader betreffende de technische keuring van oldtimervoertuigen.

Lieve Van de Water verwelkomt iedereen en stelt zich voor als voorzitter van deze vergadering. Het is de eerste CAIN van 2022 dus de beste wensen worden overgemaakt aan alle leden. Er wordt benadrukt dat dit een dossier is waarvan iedereen weet dat het vrij gevoelig ligt in de sector. De voorzitter benadrukt dat er slechts één persoon per federatie aanwezig kan en mag zijn. Er wordt gevraagd aan de federaties die met meerdere personen vertegenwoordigd zijn, om slechts met één persoon aanwezig te blijven.

Er wordt door MOW bekeken om in de toekomst het KB van 24 december 1985 te herwerken voor wat betreft de samenstelling en de vergaderingen van de Vlaamse CAIN.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door GOCA Vlaanderen, Febiac en Traxio. Deze worden behandeld bij de bespreking van de ontvangen feedback.

MOW geeft te kennen dat er andere betrokken sectorverenigingen gehoord zijn via overleg met het kabinet. Het gaat hier meer bepaald over BEHVA, VVV, RDO en BOCC.

Vooraf hebben de oldtimerverenigingen VVV, RDO en BOCC hun opmerkingen op het ontwerpbesluit overgemaakt aan Traxio.

De heer Luc Schets, vertegenwoordiger van Traxio in deze CAIN geeft aan dat nadat de verenigingen VVV, RDO en BOCC hun vragen hebben overgemaakt aan MOW, TRAXIO het initiatief heeft genomen iedereen voor dezelfde kar te spannen. Na de bijeenkomst met de verschillende partijen, het kabinet en de administratie van MOW werden veel onduidelijkheden beantwoord. Het ging vooral over onduidelijkheden in verband met procedures en de opmaak van het besluit. Er waren wat onduidelijkheden over wat juist bedoeld wordt met bijvoorbeeld de aanpassing van de datum eerste inschrijving van oldtimervoertuigen. TRAXIO verduidelijkte aan de verenigingen hoe de opmaak van een KB, een BVR en een instructie er in de praktijk aan toe gaat. Het is dus voor Traxio niet de bedoeling om de vragen van de andere organisaties tijdens deze CAIN apart te behandelen, aangezien deze ook werden opgenomen in de opmerkingen van Traxio zelf.

De federaties worden bedankt om tijdig hun vragen in te sturen.

MOW heeft getracht om het antwoord op deze vragen zo goed mogelijk voor te bereiden. Punten die tijdens de vergadering niet kunnen worden beantwoord zullen desgevallend worden meegenomen in het vervolgtraject. MOW licht het ontwerp van besluit kort toe.

De voorzitter vraagt naar algemene vragen en opmerkingen vooraleer over te gaan tot een bespreking van de ontvangen feedback .

De heer Luc Schets van TRAXIO stelt de vraag of nadien weer samen overlegd kan worden om de uiteindelijke instructie op te stellen met GOCA Vlaanderen.

MOW is voorstander om een werkgroep op te starten waarbij de instructies kunnen worden besproken en een werkgroep om de communicatie rond de regelgeving en de instructies naar verenigingen en oldtimereigenaars vanuit de administratie, GOCA Vlaanderen en de sector zelf op te starten. Dit voorstel werd door alle aanwezigen positief ontvangen.

2. Bespreking van de ontvangen feedback

De ontvangen opmerkingen van Febiac, GOCA Vlaanderen en Traxio worden overgenomen. De reactie van MOW staat telkens eronder.

Vragen ingediend door FEBIAC

1. Het lijkt logischer om de definities opgenomen in het artikel 23 duodecies te verplaatsen naar artikel 1 §2, zoals het geval is voor de “alternatieve brandstoffen”.

MOW: Dit is een bewuste keuze omdat in artikel 1 alle definities staan, maar niet in alfabetische volgorde. Er werd voor gekozen om de definities zo dicht mogelijk bij de artikels over oldtimers op te nemen en is dit handiger voor de burger om informatie op te zoeken. Dit is legistiek mogelijk.

Luc Schets (Traxio): Het is nuttig dat alles netjes op elkaar aansluit, maar ik begrijp ook het standpunt van Febiac. Uit de federaties komt echter ook naar voor dat het beter is om dit samen te houden met de regelgeving.

MOW: Deze definities worden behouden op hun huidige plaats.

Vragen ingediend door GOCA Vlaanderen

1. Bijlage 1 (controlepunten): idealiter worden de afwijkingen voor oldtimerkeuringen na/onder elk hoofdstuk te behouden. Dit maakt het voor de gebruiker duidelijker welke regelgeving van toepassing is.

MOW: Dit is zeker een terechte opmerking, en dit is de betrachting van MOW. Bijlage 1 zal terug gescreend worden.

2. In Bijlage 1 zitten nog enkele onduidelijkheden en sommige kruisjes dienen aangepast. Sommige controlepunten (brandblusser, gevarendriehoek) dienen geschrapt te worden.

MOW: Er wordt nog een goede screening uitgevoerd van bijlage 1, zodat dit uniform blijft met bijlage 15 van 15 maart 1968 (technische eisen). Tevens zal de verwoording “minimumvoorschriften” gewijzigd worden door “voorschriften” en de inleiding in die zin aangepast worden.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Het is niet de bedoeling om oldtimers strenger te beoordelen dan voertuigen onder normale plaat. Dit zal allicht een vergetelheid zijn.

MOW bevestigt dat het niet de bedoeling is om oldtimers strenger te beoordelen dan voertuigen onder normale plaat.

3. Momenteel wordt de lijst met toegelaten modificaties, wijzigingen of aanpassingen niet in het BVR vermeld. Zijn er plannen om deze toegelaten verbouwingen toe te voegen, al dan niet in een instructie?

MOW: Het klopt dat deze lijst niet beschikbaar is op dit moment. Belangrijke voorwaarde is wel dat de verbouwingen vakkundig zijn uitgevoerd. Louter een lijst van ‘veilige’ modificaties toevoegen lijkt MOW misschien een verkeerd signaal. Eventueel kan een dusdanige lijst worden opgenomen in bijlage 1 van het besluit.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Eventueel kan dit ook toegevoegd worden in de instructie. Het lijkt voor GOCA Vlaanderen alleszins een goede zaak om deze bestaande lijst toch te behouden. Aan een instructie kunnen wel gemakkelijker zaken toegevoegd worden. Zo is GOCA Vlaanderen voorstander om het in de

instructie te gieten. Indien dit in het BVR opgenomen wordt, moet men steeds wachten op een regelgevend initiatief om dit aan te passen.

Luc Schets (Traxio): Dit is interessant. Wat kan er het snelst aangepast worden, de instructie of het BVR? Bij de instructie is er wel degelijk een grotere soepelheid om sneller zaken op te nemen.

MOW: Er wordt door MOW bekeken hoe deze modaliteiten het best opgenomen worden.

4. Zullen er criteria (vb. 20% regel) worden vastgelegd met betrekking tot de toegelaten motorwijzigingen?

MOW: De 20%- regel (voor zowel motorvermogen als cilinderinhoud) zal in het besluit verduidelijkt worden. Voor motorwijzigingen dient er een onderscheid gemaakt te worden tussen oldtimers met een datum eerste indienstelling vóór 15 juni 1968 en na 15 juni 1968.

Het is nog te onderzoeken of een motorwijziging die aan de criteria voldoet zonder opmaak van een oldtimerdossier kan aanvaard worden en of het in het oldtimerverslag opgenomen dient te worden.

Er wordt bekeken welke andere modificaties, wijzigingen of aanpassingen geen opmaak van een oldtimerdossier vereisen (bijvoorbeeld in het geval van “vervangen van remleidingen”).

5. Is een attest noodzakelijk voor reserveonderdelen?

MOW: Het is niet de bedoeling om attesten te eisen voor reserveonderdelen. Deze hebben minstens dezelfde karakteristieken als het originele onderdeel. Enkel bij twijfel zal een attest kunnen voorgelegd worden. Dit zal nog verder verduidelijkt worden in de regelgeving.

6. Indien enkel reserveonderdelen worden gewijzigd, wordt dan de datum van eerste inschrijving gewijzigd?

MOW: Er zal geen wijziging van de datum van eerste inschrijving doorgevoerd worden indien enkel reserveonderdelen worden gewijzigd.

7. Definitie “130°” in het oBVR vermeldt:

“door alternatieve brandstoffen aangedreven voertuig: een motorvoertuig dat geheel of gedeeltelijk wordt aangedreven op basis van een alternatieve brandstof en dat is goedgekeurd in het kader van de Richtlijn.”.

Over welke richtlijn gaat het hier?

MOW: Dit is een gelijkaardige vraag als de eerste vraag van Febiac.

Deze definities worden uit artikel 32bis uit het KB technische eisen gehaald en in artikel 1 geplaatst omdat deze begrippen ook betrekking kunnen hebben op andere artikels van het KB, en niet enkel op de oldtimers. Het gaat specifiek over de Verordening (EU) 2018/858. Dit zal ook verduidelijkt worden in de regelgeving.

8. Artikel 2 van oBVR: Schrappen van “eerste lid” uit artikel 2,§,7° van het KB van 15 maart 1968:

7 ° Deze zijn slechts onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 10, § 2, punten 9 en 10 § 4 , punt 1, eerste lid, 18 § 3, 19 § 3, 20 § 1, derde lid, § 2, 21, 22, 23 tot 23undecies, 24, 25, 26, 28, 31 §§ 1, 3, 4, 32 §§ 1, 2, 3, 34 §§ 1, 3, 36, 39, 40, 54, 55, 56, 67 §§ 1, 4, 70 tot 78 van dit besluit;]

MOW: Door het schrappen van het ‘eerste lid’, vermoedt MOW dat er zich problemen kunnen voordoen. Bijvoorbeeld de tekenhoogte van 7mm is niet van toepassing op het chassisnummer van de oldtimers. De

volledige paragraaf 4 kan niet van toepassing worden gesteld op de oldtimers. Zo vermijden we onnodige afkeur van oldtimervoertuigen.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Graag verduidelijken in de bijlage onder hoofdstuk 0 "identificatie".

9. Gelieve rekening te houden met de meest recente én geïndexeerde tarieven voor 2022 nl. resp. voor oldtimerverslag is dit 8,80 € en voor duplicaat is dit 13,80 €.

MOW: Er zal rekening worden gehouden met de geïndexeerde tarieven.

10. Wij stellen voor om de procedures wat betreft de opmaak van een oldtimerdossier en een oldtimerverslag zo veel als mogelijk te digitaliseren. De bestaande toepassing "Fastlane" is zeer geschikt om deel uit te maken van dit digitaliseringstraject.

MOW is akkoord om dit zo digitaal mogelijk te laten verlopen. Dit om het proces zo snel en ecologisch mogelijk te laten verlopen. De regelgeving laat ruimte om dit dusdanig te doen.

Luc Schets (Traxio): Traxio is ook vragende partij om het proces zo digitaal mogelijk te laten verlopen.

11. Artikel 23 duodecies, punt 3: is artikel 4 van het MB van 23 juli 2001 de juridische gezien de juiste referentie?

3° " oldtimervoertuig: het voertuig dat al meer dan vijfentwintig jaar in gebruik is genomen en dat aan een van de volgende voorwaarden voldoet:

a) het is ingeschreven onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 4, §2, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen;

b) het ondergaat een technische keuring met het oog op de inschrijving onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 4, §2, van het voormelde ministerieel besluit;

MOW: Dezelfde referentie werd gebruikt als vermeld in artikel 2, §2, 7° van het KB technische eisen, in het kader van de uniformiteit.

12. Artikel 23 duodecies, punt 5:

"onderdelengroep: de groep die betrekking heeft op het chassis, het koetswerk, de assen, de aandrijving, de remmen, de stuurinrichting, de ophanging, het zicht, de lichten, de wielen en banden, het uitlaatsysteem, de elektrische installatie of de binneninrichting."

Algemene vraag: kan meer toelichting gegeven worden bij de voorgestelde indeling in het punt 5?

Om de coherentie binnen de procedures te behouden, stellen wij voor om een onderdelengroep te definiëren als de groep die respectievelijk betrekking heeft op:

de reminrichting,

de stuurinrichting,

de ophanging, assen en wielen,

de aandrijflijn (motor en uitlaatsysteem, koppeling, versnellingsbak,...),

het chassis of koetswerk van het voertuig,

binneninrichting

MOW beoogde om meer onderdelengroepen te creëren teneinde de 50% -regel voor de wijziging van de eerste datum van indienststelling beter te kunnen toepassen. Hoe minder groepen hoe nadeliger het is voor de eigenaar van de oldtimer. Bijvoorbeeld de groep 'aandrijflijn' is voor MOW een te omvangrijke groep.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Bij bepaalde kleine verbouwingen die weinig of geen impact hebben, kan het niet de bedoeling zijn om de datum eerste inschrijving te gaan wijzigen. Stel dat er een koppelingshendel wordt gewijzigd, kan het niet de bedoeling zijn om dit te beschouwen als een verbouwing van de koppeling. We zijn voorstander om enkel de ingrijpende verbouwingen hier mee te nemen.

MOW: Het is inderdaad niet de bedoeling dat een kleine wijziging in een onderdelengroep z aanleiding geeft tot een wijziging van de onderdelengroep. Enkel als onderdelengroep dermate gewijzigd wordt zal de datum van eerste inschrijving aangepast moeten worden.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Er is dan nog wat werk om deze procedure iets meer in detail te beschrijven zodat iedereen deze regel op dezelfde manier kan toepassen.

MOW zal hierop ingaan om duidelijkheid te creëren en interpretatieverschillen te vermijden.

13. Artikel 23 duodecies, punt 8:

“vervangend onderdeel met een primaire veiligheidsfunctie: alle onderdelen die betrekking hebben op de remuitrusting, de stuurinrichting, de assen, de wielen, de ophanging, de motor en het chassis van het voertuig. “

Algemene vraag: kan meer toelichting gegeven worden bij de voorgestelde indeling in het punt 8?

Om de coherentie binnen de procedures te behouden, stellen wij voor om een onderdelengroep te definiëren als de groep die respectievelijk betrekking heeft op:

de reminrichting,

de stuurinrichting,

de ophanging, assen en wielen,

de aandrijflijn (motor en uitlaatsysteem, koppeling, versnellingsbak,...),

het chassis of koetswerk van het voertuig.

Binneninrichting

MOW: Dit werd bij de vorige vraag reeds behandeld.

14. Art. 23ter decies: Behoudens andersluidende bepaling in dit hoofdstuk, valt de technische keuring van oldtimervoertuigen onder dezelfde regels als de technische controle, vermeld in hoofdstuk IV van dit besluit.

Een KNO is enkel noodzakelijke voor geseinde oldtimervoertuigen waarbij het ongeval plaatsvond na 20 mei 2018. Deze nuance wordt momenteel vermeld in de instructie. Idealiter wordt deze belangrijke nuance behouden.

MOW: Dit zal verder in de instructie verduidelijkt worden. Deze nuance zal behouden blijven.

15. Art. 23duodecies. §2

“De modificatie, wijziging of aanpassing kan als veilig worden beschouwd als vermeld in artikel 23septies decies indien, bovenop de in paragraaf 1 vermelde voorwaarden, een origineel attest van ~~een~~ de voertuigfabrikant”

MOW: De vervanging van het woord ‘een’ door ‘de’ zal meegenomen worden. Het moet duidelijk zijn dat het over de voertuigfabrikant gaat en niet over een verbouwer.

16. Voor §4 van Art. 23duodevicies is een oldtimerdossier noodzakelijk:

“Als vastgesteld wordt dat het gewijzigde onderdeel een vervangend onderdeel met een primaire veiligheidsfunctie betreft, kan de modificatie, wijziging of aanpassing als veilig worden beschouwd als vermeld in artikel 23septies decies als ze voldoet aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, en een van de volgende documenten wordt voorgelegd:

- 1° een origineel attest van de fabrikant van het onderdeel
- 2° een origineel attest van een erkende technische dienst van het onderdeel of het systeem dat bij de Europese Commissie is aangemeld;
- 3° officiële documentatie uitgaande van de fabrikant van het voertuig.”

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen) vraagt om duidelijkheid te verkrijgen wanneer precies een oldtimerdossier moet worden opgemaakt.

MOW: Indien een modificatie veilig bevonden is door de controleur dan hoeft geen oldtimerdossier opgemaakt te worden. Indien er geen oldtimerdossier wordt opgemaakt zal moeten bekeken worden hoe dit kan vermeld worden op het keuringsbewijs of desgevallend in een bijlage aan het keuringsbewijs.

17. Art. 23duodevicies. §5. In afwijking van paragraaf 2 tot en met 4 kan de modificatie, wijziging of aanpassing aan een motor als veilig worden beschouwd als vermeld in artikel 23septies decies, als ze voldoet aan de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, en een origineel attest van een goedkeuringsinstantie wordt voorgelegd, dat al de volgende elementen bevat:

Wordt deze procedure via Fastlane uitgevoerd?

MOW: Deze procedure wordt via Fastlane uitgevoerd.

18. Welke criteria zijn van toepassing voor de vrijstelling van de periodieke keuring van voertuigen van vóór 1 januari 1926?

MOW: Het enige criterium hier is de datum eerste indienststelling 1/1/1926.

19. Punt 4 van Art. 23vicies is niet nodig want de inhoud wordt enkel beoordeeld door MOW via een oldtimerdossier. Punt 5 is gekoppeld aan punt 4.

Art. 23vicies. De erkende keuringsinstelling maakt in al de volgende gevallen een oldtimerdossier op:

- 1° voor de modificaties, wijzigingen of aanpassingen, vermeld in bijlage 44, die bij dit besluit is gevoegd;
- 2° als het niet mogelijk is om te beoordelen of een modificatie, wijziging of aanpassing als veilig kan worden beschouwd;
- 3° als niet voldaan is of als er twijfel is of er voldaan is aan de voorwaarden, vermeld in artikel 23duodevicies, §1 tot en § 3 en §5;
- 4° als het aantal gemodificeerde, gewijzigde of aangepaste onderdelengroepen groter is dan het aantal niet-gemodificeerde, ongewijzigde of niet-aangepaste onderdelengroepen.
- 5° Als vastgesteld wordt dat het gewijzigde onderdeel een vervangend onderdeel is zoals beschreven in § 4 van Art. 23duodevicies.

Philippe De Meyer verduidelijkt dat GOCA VL voorstelt om een punt 5 toe te voegen (enkel bij wijzigingen, aanpassingen of modificaties van vervangende onderdelen dient een oldtimerdossier te worden opgemaakt).

MOW zal dit bekijken.

20. Art. 23vicies.

Als het voertuig geen grote of gevaarlijke gebreken vertoont, levert de erkende keuringsinstelling na de opmaak van het oldtimerdossier een keuringsbewijs met een geldigheidsduur van ~~minstens~~ drie maanden af dat, als het Departement geen beslissing genomen heeft voordat die termijn is verstreken, de erkende keuringsinstelling in opdracht van het Departement met drie maanden kan verlengen.

MOW gaat akkoord met dit voorstel om het woord 'minstens' te schrappen.

21. Art. 23vicies semel.

§2. Als de vastgestelde modificaties, wijzigingen of aanpassingen onveilig worden beschouwd, levert de erkende keuringsinstelling, onder voorbehoud van eventuele andere tekortkomingen die tijdens de oldtimerkeuring worden vastgesteld, een rood keuringsbewijs met "een beperkte geldigheid".

MOW stelt voor om enkel een rood keuringsbewijs te vermelden dan kan dit als gevolg hebben ofwel 15 dagen ofwel beperkte geldigheid.

22. Art. 23vicies bis. §1. Als het aantal gemodificeerde, gewijzigde of aangepaste onderdelengroepen groter is dan het aantal niet-gemodificeerde, ongewijzigde of niet-aangepaste onderdelengroepen en het Departement dit besluit na onderzoek van het oldtimerdossier dat conform artikel 23vicies, eerste lid, 4°, is opgestart, wordt ~~kan~~ een nieuwe datum van de eerste indienstelling opnieuw bepaald.

Wat met goedkeuringsprocedure als alleenstaand geval?

MOW: De datum kan inderdaad gewijzigd worden. Dit is geen zekerheid. Het woordje 'kan' wordt dus behouden. De klant dient de mogelijkheid te krijgen om de initiële beslissing met argumenten te kunnen laten herzien.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Stel dat een voertuig zwaar verbouwd is en de klant wil niet dat het voertuig ingeschreven wordt als oldtimer, maar als alleenstaand geval. Bestaan hier dan andere procedures voor?

MOW: Als het een voertuig is dat als oldtimer ingeschreven wordt of te blijven, gelden de regels voor oldtimervoertuigen. Voertuigen die hun statuut van oldtimer verliezen kunnen mogelijk een procedure alleenstaand geval doorlopen. Deze voertuigen zullen dan een homologatieprocedure moeten doorlopen. De eerste basisvoorwaarde bij homologatie van voertuigen die onder normale plaat ingeschreven wensen te worden, is echter het akkoord van de voertuigfabrikant.

Luc Schets (Traxio): In het buitenland bestaan deze goedkeuringen wel degelijk. Wat te doen met de voertuigen die in het buitenland een nationale goedkeuring krijgen? We denken hier bijvoorbeeld ook aan elektrische voertuigen. Dit moet verder bekeken worden, maar dit is misschien niet de juiste plaats en het juiste moment om hier verder op in te gaan.

23. Art. 23vicies bis.

“Bij twijfel over de documenten, vermeld in tweede lid, of in geval van vaststelling van onjuistheden wordt de nieuwe datum van de eerste indienstelling bepaald op basis van de datum van fabricage, gekoppeld aan het voertuigidentificatienummer.”

In het geval van identiteitsdiefstal wordt er geen nieuwe datum van eerste indienstelling toegekend.

MOW: Dit hoeft niet noodzakelijk identiteitsdiefstal te zijn. Een voorkomend geval is een verkeerde datum van eerste indienstelling bij Amerikaanse replica's. De procedure moet met gezond verstand gebruikt worden. Deze procedure kan niet gebruikt worden om misbruiken allerhande goed te keuren. In het geval van identiteitsdiefstal zal deze procedure niet van toepassing zijn. Dit zal nader bekeken worden.

24. Art. 23vicies ter. De erkende keuringsinstelling wijzigt het keuringsbewijs als wordt vastgesteld dat de voertuigkarakteristieken die op het keuringsbewijs of het inschrijvingsbewijs zijn vermeld, gewijzigd zijn. De vermelding “als wordt vastgesteld” dient anders geformuleerd te worden. Een wijziging van voertuigkarakteristieken kan enkel na bepaalde goedkeuringsprocessen te hebben doorlopen.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): de keuringscentra hebben geen recht om in de databank DIV aanpassingen te verrichten.

MOW: De regelgeving is opgemaakt binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest voor de controle op de naleving van de technische eisen.

Het gaat niet om een goedkeuring vanuit Homologatie maar om een vaststelling vanuit de technische keuring. Het is niet de bedoeling dat GOCA Vlaanderen zaken zal moeten wijzigen in de databank van de DIV, maar enkel op het keuringsbewijs. Dit blijft ook enkel en alleen binnen onze bevoegdheid. Wanneer er een verschil wordt opgemerkt tussen het inschrijvingsbewijs en het voertuig zelf, kan het keuringsbewijs aangepast worden.

Er is federale regelgeving die bepaalt dat, indien er voertuigkarakteristieken gewijzigd zijn, de eigenaar zelf verantwoordelijk is om de voertuiggegevens te laten aanpassen (op het inschrijvingsbewijs).

Luc Schets (Traxio): Terugkomend op de procedure alleenstaand geval. Als inderdaad zou blijken dat de eigenaar een aanpassing moet doen in de databank van de DIV, en de DIV eist op dat moment een nieuwe goedkeuring van het voertuig, zitten we in een heel andere situatie. Op dat moment keert het probleem terug bij MOW.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Als GOCA Vlaanderen vaststelt dat bepaalde karakteristieken gewijzigd zijn op basis van het inschrijvingsbewijs dient er een code 3 toegekend worden aan het voertuig. Door dit keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maanden, is de eigenaar uiteindelijk wel genoodzaakt om deze aanpassingen door te geven, anders is het onmogelijk om een geldig keuringsbewijs te bekomen.

Luc Schets (Traxio): In dat geval stopt het verhaal voor de eigenaar van het voertuig. Er zal geen individuele goedkeuringsprocedure gebeuren, maar er zal wel een code 3 toegekend worden op het keuringsbewijs.

MOW: Op basis van beslissingen die genomen worden bij het oldtimerdossier, kan het keuringsbewijs aangepast worden en kan er ook een correctie van de aanvraag tot inschrijving afgeleverd worden. Dit werd in het verleden ook reeds zo toegepast. Op die manier geven we de klant de mogelijkheid om zich in regel te stellen.

25. Art. 23vicies ter

“De erkende keuringsinstelling levert samen met het keuringsbewijs, vermeld in het eerste lid, een aanvraag tot inschrijving af waarop de correcte voertuigkarakteristieken worden vermeld. “

Voorstel: Er wordt een aanvraag tot correctie van de inschrijving afgeleverd.

Diverse leden stellen dat na het beantwoorden van vorige vraag het nu duidelijk is wat de procedure is: vaststellen dat de voertuigkarakteristieken gewijzigd zijn, dan oldtimerdossier opmaken vervolgens het oldtimerverslag bij keuringsbewijs en desgevallend een aanvraag om inschrijving (aanvraag om een correctie is hetzelfde document als de aanvraag om inschrijving).

26. Art. 23vicies quater.

“§2. De erkende keuringsinstelling is de verwerkingsverantwoordelijke, vermeld in artikel 4, 7), van de algemene verordening gegevensbescherming, voor de gegevens, vermeld in paragraaf 1.”

Wat bedoelt men met verwerkingsverantwoordelijke?

MOW: De figuur van de verwerkingsverantwoordelijke is gebaseerd op de AGV- regelgeving.

27. Art. 23vicies quarter

“§4. De gegevens, vermeld in paragraaf 1, worden bijgehouden tot tien jaar na de laatste keuring.”

Vermoedelijk gaat het hier om de laatste keuring in België en niet in Vlaanderen? Kan dit bevestigd worden?

MOW: Er is bewust voor deze formulering gekozen. In het kader van de gegevensuitwisseling werd dit open gehouden.

28. Art. 23vicies quinquies.

“§4. De gegevens, vermeld in paragraaf 1 worden bijgehouden tot tien jaar na de laatste keuring.”

Vermoedelijk gaat het hier om de laatste keuring in België en niet in Vlaanderen? Kan dit bevestigd worden?

Zie antwoord op vorige vraag.

29. Art. 7. In artikel 32bis, 1.0, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 12 januari 2018 en gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 22 oktober 2021, worden punt 1° en punt 2° opgeheven.

Is het niet beter om 1° en 2° te vervangen door 129° en 130° i.p.v. 129° en 130° toe te voegen.

MOW: Dit is opgesteld overeenkomstig de regels van de wetgevingstechniek.

30. Art. 11. Dit besluit treedt in werking op 1 september 2022.

Gelieve bij het bepalen van de datum van het in voege treden rekening te houden met de tijd nodig om dit operationeel op het terrein te plaatsen.

MOW: Dit is zeker een aandachtspunt. MOW heeft ongeveer 3 maanden voorzien, waarvan 2 maanden in de zomervakantie. Indien er meer tijd nodig is, zal hier rekening mee gehouden worden.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Voornamelijk softwareaanpassingen zijn zeer belangrijk. We moeten duidelijk weten wat er moet aangepast worden. Als ik aan een termijn denk, lijkt 3 maanden op zich wel realistisch.

MOW: In deze fase kan de toepassingsdatum nog aangepast worden, maar dit is niet meer het geval na de tweede principiële goedkeuring.

31. Er zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in Bijlage 2 (= lijst onveilige modificaties).

MOW: Dit zal nader onderzocht worden door MOW.

32. Er zijn enkele wijzigingen doorgevoerd in Bijlage 3 (= lijst modificaties waarbij oldtimerdossier opgemaakt dient te worden).

MOW: Dit zal nader onderzocht worden door MOW.

Vragen ingediend door Traxio

1. Definieer duidelijk welke alle voertuigen met Historisch karakter zijn.

Luc Schets (Traxio): Op deze vraag hebben we reeds een antwoord gekregen, net als op de volgende vragen die wij hebben ingestuurd. Deze werden duidelijk bij de behandeling van de vragen van GOCA Vlaanderen. We hebben begrepen waarover het gaat. De grootste bekommernis is voor Traxio dat we allemaal duidelijk dezelfde taal spreken zodat iedereen weet waar hij aan toe is. Dit kan, zoals vermeld, grotendeels opgelost worden door de opstart van de werkgroepen rond de instructies en de communicatie .

Randbemerking: Deze bemerking kadert in de opmerking betreffende de werkgroepen als vermeld bij de algemene opmerkingen.

De opmerkingen m.b.t. Bijlage 2(onveilige modificaties) van dit ontwerpbesluit worden behandeld vanaf vraag 16.

2. Is het mogelijk alle voertuigen met historisch karakter op te nemen in deze instructie (Auto's, Motoren, Verbouwde voertuigen, Historische rallywagens, Vrachtwagens, Autobussen,)

Zie antwoord op vraag 1.

3. We kunnen de datum van 1926 zoals te vinden in de instructie niet plaatsen, kan dit verduidelijkt worden en indien geen meerwaarde verwijderd.

Zie antwoord op vraag 1.

4. We zijn in sommige gevallen akkoord dat aan een voertuig een nieuwe inschrijvingsdatum wordt toegekend, bijvoorbeeld een jonger chassis voor een oudere ombouwkit. De huidige instructie is hier onduidelijk en zorgt voor ongerustheid, ze zou kunnen worden gelezen dat een voertuig na een grondige restauratie/renovatie een nieuwe inschrijvingsdatum zou kunnen krijgen.

We willen graag ondersteunen dit punt nader te verduidelijken in de instructie. (We vragen ons af of dit geen federale bevoegdheid is?).

Zie antwoord op vraag 1.

5. Definieer hoe een dergelijk voertuig geldig geïdentificeerd moet/kan worden. We beseffen als sector het belang van de identificatie om fraude te bestrijden.

Zie antwoord op vraag 1.

6. Het is in de natuur van historische voertuigen dat de identificatie niet gestandaardiseerd was voor merk, periode, en land van eerste inschrijving.

Zie antwoord op vraag 1.

7. Er is behoefte aan een mandateringssysteem hetwelk in geval van onduidelijke identificatie het voertuig administratief te regulariseren (ook daar waar het betrokken automerk niet meer bestaat).

Zie antwoord op vraag 1.

8. Deze identificatie zou voor het verdere bestaan van het voertuig geldig moeten blijven.

Zie antwoord op vraag 1.

9. Een historisch paspoort lijkt ons een nuttige tool het voertuig te documenteren voor zijn historische waarde, maar is geen identificatie noch een verplichting.

Zie antwoord op vraag 1.

10. Pas voor het specifiek historische voertuig de op oorspronkelijke inschrijvingsdatum geldende minimum meetbare technische- en veiligheidsnormen toe (waar bezitter en technische keuring zich eenduidig op kunnen baseren). Als leidraad is de veiligheid van bestuurder, inzittende en andere weggebruikers.

Zie antwoord op vraag 1.

11. Een onderscheid zou gemaakt moeten worden tussen aanpassingen die gebruikt worden voor de openbare weg en die die gemaakt worden voor exclusief gebruik op privé terrein en circuit. Door deze distinctie in te brengen in de instructie kunnen heel wat discussies vermeden worden.

Zie antwoord op vraag 1.

12. De instructie schept de vrees dat vele praktische technische aanpassingen die bewust/onbewust gedurende het bestaan van het voertuig doorgevoerd zijn moeten geattesteerd zijn. Hierdoor is de angst ontstaan dat een belangrijk deel van de bezitters niet meer in staat zal zijn voertuig goedgekeurd te krijgen.

Zie antwoord op vraag 1.

13. Het begrip zware verbouwing zorgt voor zeer veel verwarring, misverstanden en onduidelijkheden. De basis moet de veiligheid van het voertuig blijven. Vaak zijn, ingevolge de natuur van historische voertuigen, originele onderdelen niet meer voorhanden en worden zij noodgedwongen of ter verbetering van de veiligheid vervangen door betere alternatieven. Het feit of een voertuig een voertuig in dergelijk geval meer aanpassingen genoten heeft, lijdt in het huidige voorstel tot het per definitie doorsturen van het dossier naar de commissie historische voertuigen, hetgeen een onnodige belasting betekent voor de commissie en niet in lijn met de intentie van de instructie.

Zie antwoord op vraag 1.

14. Ingevolge bovenstaande redenering is ons voorstel om enkel attestering te vereisen op het moment dat de technische- en veiligheidsnormen niet gehaald worden of niet meetbaar zijn.

Zie antwoord op vraag 1.

15. Bepaalde opties die bezitter en keuring heeft in geval de technische keuring niet meetbaar kan oordelen. Indien de technische keuring tot de conclusie komt dat de gedane aanpassing of verbetering aan het voertuig niet meetbaar is en er gereede twijfel kan zijn over de veiligheid.

Zie antwoord op vraag 1.

16. Technische opmerkingen m.b.t. Bijlage 2 (onveilige modificaties)

16.1 Remsysteem

Het vervangen van een mechanische handrem door hydraulisch kan geen technische problemen veroorzaken indien de werking van de handrembediening niet gewijzigd wordt.

D.w.z., de mechanische vergrendeling bij het bedienen moet steeds aanwezig blijven om ondeskundig gebruik te vermijden op de openbare weg.

Expert Traxio: De handrem dient als noodrem indien het hydraulisch systeem uitvalt. Hierop zie ik enkel een toegeving komen dat de handrem automatisch wordt bediend indien de hydraulische druk wegvalt.

MOW: Als de voertuigfabrikanten dit vanaf fabriek voorzien, zal dit aanvaard worden.

Het automatisch activeren van de handrem bij uitvallen van de druk van het hydraulische systeem kan voor gevaarlijke toestanden op de weg zorgen. Er rijzen veel vragen op over de betrouwbaarheid van een automatisch systeem. MOW ziet hier geen argumenten om een hydraulische handrem te aanvaarden.

Wedstrijdvoertuigen categorie 2 mogen met een hydraulische handrem uitgerust zijn. Hier bestaat een aparte instructie voor.

16.2 Stuurwiel

In sommige gevallen is het onmogelijk om een stuurwiel te monteren zonder adapter. Indien dit het geval zou zijn kan een adapter voorzien worden die vervaardigd is uit 1 vast onderdeel die passend is voor het type montage voorzien door de fabrikant van de stuurkolom.

Expert Traxio: De treksterkte van het materiaal zal minimaal 275N/mm² bedragen. Op deze manier is men gerust dat de sterkte gewaarborgd is.

MOW: Indien de fabrikant van het voertuig dit toelaat dan kan dit aanvaard worden.

De voorwaarde van de treksterkte is voor MOW niet voldoende om deze modificatie als veilig te beschouwen gelet er geen zekerheid is hoe het voertuig zich in dynamische omstandigheden en in noodsituaties gaat gedragen.

16.3 Zicht

Folie op voorruit is inderdaad een onveilige modificatie.

De voorste zijruiten kan indien deze niet boven de 25% verduistering voldoen. Dit is ook het geval bij voertuigen van mensen die dit mits doktersvoorschrift toegelaten worden.

MOW: Verduistering van 25% vermindert significant het zicht naar buiten waardoor de verkeersveiligheid in het gedrang komt. De identificatie van de bestuurder en de inzittenden door de politie komt tevens in het gedrang.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): We zien het nut niet om hier af te wijken van de standaardregels.

16.4 Spoorverbreeders

deze worden als onveilig beschouwd daar deze de draaicirkel van het voertuig aantasten alsook de grotere inwerkende krachten die op de aslaging ontstaat met als resultante de bewegende delen onderhevig zijn aan grotere slijtage.

Expert Traxio: De voornaamste reden dat spoorverbreeders verboden zijn is dat deze de schuurstraal van de wagen veel positiever instellen. Een positieve schuurstraal betekent dat de stabiliteit tijdens het remmen compleet wegvalt. Indien de volledige ophanging wordt aangepast zodat de schuurstraal gelijk blijft is bij de spoorverbreeding is het wel aanvaardbaar.

MOW: Spoorverbreeding is zoals aangehaald problematisch daar de draaicirkel en de schuurstraal van het voertuig wijzigen. Dit heeft een grote impact op de stabiliteit, wiellagers, ophanging en chassis van het voertuig. Zelfs bij een volledig aangepaste ophanging is er geen enkele zekerheid hoe het voertuig zich in dynamische omstandigheden en in noodsituaties gaat gedragen.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Even ter verduidelijking, dit zijn zaken die reeds jaar en dag niet kunnen. Dit is niets nieuws. Deze zijn al jarenlang heel erg duidelijk.

16.5 Wijziging van de bevestiging van de wielen

Hier wordt een nadere verklaring gevraagd wat hiermee bedoeld wordt.

MOW: Wijzigen van het aantal wielbouten kan een negatieve impact hebben op de wielbevestiging. Een extreem geval is het toepassen van een centrale wielbevestiging waar bij het loskomen van de centrale wielbevestiging gevaarlijke toestanden kunnen ontstaan.

Dit kan eventueel op instructieniveau verduidelijkt worden.

16.6 Snijden in of lassen aan assen

Indien dit volgens de regels van de kunst wordt voltrokken kan hier niet besloten worden waarom dit niet zou kunnen. Immers zijn de bevestigingen vanuit de fabrikant ook gelast aan de assen.

Expert Traxio: Ik zou een foto van de las voorleggen zodat men zeker is dat de las perfect is uitgevoerd.

MOW: Assen zijn essentiële veiligheidsonderdelen van een voertuig.

Lassen aan assen door de fabrikant worden aanvaard doordat het laswerk effectief volgens de regels van de kunst werd uitgevoerd. Dit kan niet zomaar door elke persoon uitgevoerd worden. Als niet kan aangetoond worden dat dit met de nodige vakkundigheid en kennis uitgevoerd werd, kan dit niet zomaar als veilig beschouwd worden.

Een foto geeft geen uitsluitsel dat de las sterk genoeg is en wat de impact op het materiaal van de as is.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Het is ook belangrijk om het materiaal van de as te kennen om een goede las uit te voeren. In een wettekst kan niet opgenomen worden wie wel en niet mag lassen.

MOW bevestigt dat het niet de bedoeling is om dergelijke modaliteiten op te nemen in dit besluit.

16.7 Pneumatische ophanging

Dit is een tegenstrijdige beslissing aangezien in

Controlepunt "5.3.5 Luchtvering" wel kan en zelfs voorzien is van visuele controlepunten.

MOW: Deze tegenstrijdigheid bestaat hier eigenlijk niet. De controlelijst is ook voor aanhangwagens en vrachtwagens waar een luchtvering (balg) toegepast wordt. Indien dit origineel voorzien is door de fabrikant dan kan dit aanvaard worden.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): Op veel voertuigen wordt dit standaard voorzien en dan kan dit aanvaard worden. Voor de after-market installatie echter van 'air ride' dienen echter heel veel ingrijpende veranderingen te gebeuren. Dit kan niet zomaar als veilig beschouwd worden.

16.8 Verhoging

Indien dit zoals bij verlagen van een voertuig volgens de regels van de kunst gemonteerd wordt kan ook hier geen besluit gemaakt worden waarom dit niet zou kunnen. De verhogingskits die op de markt worden beschikbaar gesteld zijn zo vervaardigd dat de originele geometrie van het voertuig niet wordt gewijzigd.

Expert Traxio: Hier is het belangrijk dat we door de stijging van het zwaartepunt de stabiliteit behouden door ook de rolas van het voertuig aan te passen. Op die manier kunnen we aantonen dat de stabiliteit gewaarborgd blijft.

MOW: Het is niet zeker dat de stabiliteit van het voertuig gewaarborgd blijft indien enkel de rolas wordt aangepast. Er is geen garantie dat de modificatie veilig is en hoe het voertuig zich in dynamische omstandigheden en in noodsituaties gaat gedragen.

16.9 Wijziging van starre as naar een onafhankelijke as

Indien dit volgens de regels van de kunst gemonteerd wordt kan hier geen besluit gemaakt worden op verkeersonveilig. De hoofdreden van deze wijziging is het rij-, stuur- en remgedrag van het voertuig zo te gaan verbeteren dat hier sprake is van een verkeersveiliger voertuig. De geometrie van het voertuig (bij professionele montage) kan fijner afgesteld worden zodoende het voertuig een betere wegligging bekommt.

MOW: Zoals aangehaald wordt door deze modificatie het rij-, stuur- en remgedrag van het voertuig aangetast. Zonder specifiek akkoord van de basisfabrikant is er geen garantie dat de modificatie veilig is en hoe het voertuig zich in dynamische omstandigheden en in noodsituaties gaat gedragen.

16.10 Carbon motorkap

Dit kan niet gezien worden als onveilig aangezien carbon door zijn vervormbaarheid in geval van verkeersongeval eerder zal meebuigen alvorens te breken. Dit is ook één van de redenen waarom deze materie gebruikt wordt in de motorsport omdat metaal zwakker is en meer schade aan de bestuurder en weggebruiker kan veroorzaken bij ongeval. De hoofdreden waarom deze materie weinig in het dagelijks verkeer waarneembaar is komt door zijn grote kostprijs om onderdelen te vervaardigen, ook zijn de grondstoffen duurder. Tevens rijden veelal duurdere sportwagens gedeeltelijk of compleet vervaardigd uit carbon op de openbare wegen zonder deze beperking.

Expert Traxio: De wetgever kijkt hier vooral naar de veiligheid van aangereden voetgangers. Dit moeten we verder uitwerken.

MOW: Carbon is aanzienlijk sterker en stijver dan staal en dit zorgt voor een grote impact bij aanrijding met zwakke weggebruikers.

Indien de fabrikant de carbon motorkap attesteert dan kan die aanvaard worden. Een fabrikant kan een carbon motorkap plaatsen indien die voldoet aan de bepalingen van de Europese verordening 78/2009. De testen op de carbon motorkap dienen door een erkende technische dienst uitgevoerd te worden.

16.11 Verlaagd dak (top chop)

Deze verbouwing kan indien het voertuig over een chassis beschikt en geen zelfdragend koetswerk, ook mag de zichtbaarheid geen beperking zijn.

MOW: Een verlaagd dak kan onder bepaalde voorwaarden als veilig te beschouwen waaronder de garantie op het zicht (voorruit en zijruiten). Er moet de nodige zicht blijven om verkeerslichten en dergelijke te zien. Dit punt kan eventueel in de instructie nog verder verduidelijkt worden.

16.12 NOS-fles

Vaak verward met NO₂ is N₂O niet schadelijk voor de gezondheid.

Aangezien dit gas gebruikt wordt om het motorvermogen op te voeren kan deze wijziging niet toegelaten worden op de openbare weg. De installatie van dit systeem mag daarom aanwezig zijn in het voertuig op uitzondering van de gasfles.

Expert Traxio : Een belangrijk argument dat we moeten onderbouwen is dat het een cilinder onder druk is. De montage hiervan is een punt samen met de sterkte van de fles.

MOW: Het gaat hier niet over de schadelijkheid van het gas. Er kunnen onveilige toestanden ontstaan door het significant opvoeren van het vermogen van de motor en de veiligheid doordat de cilinder onder druk staat. **MOW** zal in het ontwerpbesluit de NOS-fles verruimen naar vb. NOS-installatie. Dit lijkt **MOW** een interessante aanpassing om misverstanden te vermijden. Wanneer de klant bijvoorbeeld even de NOS-fles verwijdert alvorens naar de technische keuring te gaan, kan dit op dit moment niet afgekeurd worden.

16.13 Bijlage 2 (verboden modificaties)

Het door de voertuigfabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig: bij US voertuigen kan het zijn dat sommigen over dergelijk systeem beschikken, meestal worden deze als overbodig beschouwd omdat deze niet werken of het verbruik negatief beïnvloeden. Deze maatregelen werden genomen in een tijd voor dat wij in Europa over het thema milieu (en de impact hierop) bespreekbaar maakten. Daarom zijn deze systemen achterhaald. Echter kan het wel dat hiermee rekening wordt gehouden bij voertuigen die over dergelijk systeem beschikken op datum dat dit van toepassing werd in Europa.

Expert Traxio: De voertuigen dienen aan de emissienormen te voldoen zoals deze geldig waren op het moment van het bouwjaar van de motor.

MOW: De voertuigen dienen aan de emissienormen te voldoen zoals deze geldig waren op het moment van de eerste indienststelling van het voertuig.

Dit punt is al opgenomen in Bijlage 1 (lijst met de controlepunten) en zal uit Bijlage 2 geschrapt worden.

3. Algemene opmerkingen

BEHVA heeft geen opmerkingen gegeven, ook niet op de bijlage. Tijdens de vergadering werden de opmerkingen van de onafhankelijke expert, aangesteld door Traxio, besproken.

Het is voor Traxio erg belangrijk dat alles in het ontwerpbesluit duidelijk beschreven wordt. Er werd vanuit de verenigingen vooral gereageerd op basis van enkele voertuigen van klanten of leden. Wat vooral een belangrijk punt is, zijn de attesten voor reserveonderdelen. De hoofdboodschap is duidelijkheid en het feit dat er geen verwarring kan ontstaan betreffende de attesten. Er wordt door Traxio voorgesteld om, na de

praktische uitrol van deze oldtimerkeuring, langs te gaan in de keuringsstations om te zien hoe dit allemaal zal verlopen.

Door Traxio wordt meegedeeld dat het voor hen belangrijk is dat de goede samenwerking tussen BEHVA, Traxio en GOCA Vlaanderen blijft bestaan. Dit wordt door de aanwezige partijen positief bevestigd.

MOW zal verder aan de slag gaan met de technische vragen en bemerkingen van de federaties in het kader van deze CAÏN vergadering.

In het kader van een mogelijke nieuwe datum van inwerkingtreding zal aan het kabinet, worden verduidelijkt dat voldoende tijd nodig is om de keuringsinstellingen, GOCA Vlaanderen en de federaties klaar te krijgen voor de praktische uitrol van dit initiatief.

MOW geeft als overheid de instructies en de federaties kunnen in de werkgroep feedback geven. De aanwezige partijen kunnen zich hierin vinden.

De voorzitter bedankt de aanwezigen nogmaals voor hun aanwezigheid, hun voorbereiding en bijdragen.

4. Planning

MOW zal het ontwerpverslag afwerken en na ontvangst hebben de CAÏN-leden 10 werkdagen de tijd om hierop te reageren. Daarna wordt het definitief verslag opgemaakt en aan de CAÏN-leden bezorgd.

Het volgend CAÏN-overleg zal gaan over de controle op de tachograaf. De verwachting is dat dit binnen een drietal weken voor de eerste keer principieel zal goedgekeurd worden.

5. Conclusies

Aan de hand van de besproken feedback zal desgevallend het ontwerpbesluit worden aangepast en verduidelijkt. Er zal tevens nog worden teruggekoppeld naar de sector.

Er wordt ook het initiatief genomen om na definitieve goedkeuring van dit besluit een werkgroep rond de instructies en de communicatie vanuit de administratie, GOCA Vlaanderen en de sector zelf op te starten.