

# 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: 19 mei 2022

aanwezig: Jeroen Caerts (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Ronald Tiebout (UPTR), Patricia Van Impe (Febetra), Freija Fonteyn (TLV), Kristof Eraly (Febelcar), Veerle De Boeck (FBAA), Kristin Eetezonne (Fegarbel), Ann-Sophie Browaeyns (MOW-ORG), Ilse Goris (MOW-ORG), Mo Aouami (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB), Lieve Van de Water (MOW-TMB), Quinten Ringoir (MOW-TMB)

afwezig met kennisgeving: Isabelle De Maegt (Febetra), Michael Reul (UPTR), Sofie Brutsaert, Luc Schets (Traxio), Kevin De Ridder (Agoria), Philippe Planchon (FEBIAC), Magda Clement (Fegarbel), Frederic Keymeulen (TLV)

voorzitter: Lieve Van de Water

verslaggever: Quinten Ringoir

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 en het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen (BVR eCall).**

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

## 1) Algemeen

Welkomstwoord van de voorzitter. Vandaag vindt de eerste fysieke vergadering van de CAIN plaats sinds Lieve Van de Water de voorzitter is. Vandaag wordt het BVR eCall besproken. Deze vergadering wordt meteen ook gekoppeld aan de bespreking over de toekomst van de samenstelling van de CAIN. Het huidige KB moet aangepast worden omdat er nog instanties in staan onder een oude benaming of instanties die niet meer bestaan. MOW wil dit graag rechtzetten en iedereen de kans geven om nuttige en interessante bijdragen te leveren .

De experts ter zake leiden het ontwerp BVR eCall in. Dit BVR beoogt de omzetting van twee Europese richtlijnen met betrekking tot de periodieke keuring en de controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen. De eCall controle zal ingevoerd worden bij de periodieke keuring. Dit is een één op één omzetting van de Europese richtlijn. De tweede richtlijn gaat over de controle langs de weg. Conform de richtlijn, wordt de benaming van de voertuigcategorie T5 geactualiseerd en vervangen door de voertuigcategorieën T1, T2, T3 en T4.

## 2) Bespreking van de ontvangen feedback:

Er zijn enkele opmerkingen binnen gekomen via Febiac.

### **FEBIAC:**

1. *Indien er een fout met het systeem is, zou dit op het dashboard van de wagen moeten verschijnen indien de wagen gestart wordt. Zoniet, werkt het systeem normaal.*

MOW: Dat klopt. De meeste eCall systemen zijn voorzien van een indicatorlampje. Het gaat om een visuele controle.

2. *We nemen aan dat er ook steeds gekeken zal worden of er problemen zijn met de bereikbaarheid van de noodcentrale op het ogenblik van de keuring. (Panne van de dienst en/of provider)*

MOW: De bereikbaarheid van de noodcentrale zal op het ogenblik van de keuring niet gecontroleerd worden, dit is buiten scope.

3. *Wij hopen dat er bij de controle geen onnodige oproepen verstuurd worden naar de noodcentrales.*

MOW: De noodcentrales zullen niet belast worden met deze controle omdat de bereikbaarheid niet gecontroleerd wordt.

4. *Gelieve er toch op te wijzen dat in de grote moderne betonnen gebouwen die de keuring gebruikt het zou kunnen dat de verbinding tijdelijk wegvalt, waardoor het*

*stelsel een fout zou kunnen geven. Dit is natuurlijk eerder uitzonderlijk dan dat dit de regel mag zijn.*

MOW: Hier zal rekening mee gehouden worden en in geval van gps-storingen zal er geen afkeuring plaatsvinden. Het beoogde doel is dat het systeem op het voertuig degelijk werkt.

### 3) Algemene bespreking:

Er werd een bijkomende vraag gesteld door Freija Fonteyn (TLV):

*Indien een voertuig gekocht wordt zonder eCall (onderdeel ontbreekt) wordt de klant bestraft omdat het voertuig er niet mee uitgerust werd (fout van de constructeur). Hoe zal hiermee omgegaan worden? Wie is hier verantwoordelijk voor?*

MOW: 'Ontbreken' kan op verschillende manieren geïnterpreteerd worden. Indien het systeem fysiek niet aanwezig is, dan blijft het een probleem en volgt een afkeuring.

MOW: Bijkomend mogen voertuigen die niet voldoen aan de typegoedkeuring in principe niet verkocht worden door de constructeur. De fabrikant kan zich niet permitteren om een COC af te leveren voor een voertuig waarbij onderdelen ontbreken die opgenomen zijn in de typegoedkeuring van dat voertuig. Dit geldt dus niet alleen voor de controle van de eCall, maar ook voor andere onderdelen die verplicht op een voertuig moeten zitten.

Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen): dit zijn principes die vandaag ook bestaan. Indien een onderdeel wettelijk verplicht is en het zit er niet op, zal dit voertuig afgekeurd worden.

De conclusie is dat er geen aanpassingen vereist zijn aan het BVR. Er zal dus geen tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering moeten plaatsvinden.

### 4) Varia:

#### **Wat betreft het KB van 24 december 1985 over de CAIN:**

MOW: Er staan nog instanties in dit KB die niet meer bestaan of onder een oude benaming. Dit zal aangepast worden.

Er zijn een aantal issues voorgekomen bij de vorige CAIN (BVR oldtimers). Er moesten mensen weggestuurd worden, en het is de bedoeling om dat in de toekomst zeker te vermijden.

Daarnaast is het moeilijk te realiseren voor MOW om het aantal personen van haar organisatie te beperken tot 4.

Graag wenst MOW ook de ideeën te horen van de aanwezigen.

MOW stelt voor om het rijtje af te gaan en te horen wat de bevindingen van de aanwezigen zijn.

Ronald Tiebout (UPTR): Werking en samenstelling lijkt goed, het lijkt ons wel belangrijk dat de benamingen van de instanties inderdaad ook aangepast worden

Patricia Van Impe (Febetra): Graag de mogelijkheid voorzien om de juiste specialisten te kunnen uitnodigen. Voor de werking van de CAIN is dit belangrijk.

Het lijkt voor MOW ook interessant om expertise rond de tafel te kunnen brengen, ook externe experts zouden zeker handig kunnen zijn. Dit kan een persoon of een organisatie zijn die niet vermeld is als lid van de CAIN, maar die uitgenodigd wordt om ons te helpen met het onderwerp in kwestie. Dit wordt door de andere aanwezigen bevestigd. In het KB zijn de vertegenwoordigers van de verschillende instanties overigens niet nominatief vermeld, zodat een instantie, in functie van het thema, een andere vertegenwoordiger kan afvaardigen.

MOW: Rond het domein waar we in werken, is dat iets waar striktere aflijning gewenst is? Nu heeft alle materie betrekking op technische eisen. De wet van 21 juni 1985 bepaalt voor welke materies de CAIN moet adviseren.

Een optie die MOW ook zou willen voorzien is het invoeren van een schriftelijke procedure voor als het snel moet gaan of voor eenvoudige dossiers. De vergadering van vandaag had bijvoorbeeld ook via een schriftelijke procedure afgehandeld kunnen worden. De aanwezigen benadrukken vooral dat het mogelijk moet blijven om vragen te stellen over de materie die behandeld wordt.

MOW: Normaal moeten er 15 werkdagen zitten tussen versturen van mail en de vergadering zelf. Wat vinden de aanwezigen daarvan?

Er wordt gevraagd om te proberen wel altijd minstens 2 weken te voorzien. Dat is toch wel een minimum voor de aanwezigen.

De voorzitter spreekt ook nog kort over de bevoegdheden rond vervoersvergunningen. De Raad van State bevestigde dat dit een gewestelijke bevoegdheid is.

#### **Andere variapunten:**

1. Jeroen Caerts (Traxio): Is er een mogelijkheid om de technische werkgroep homologatie ergens te verankeren?

MOW bekijkt de mogelijkheden om deze werkgroep ergens te verankeren.

2. Freija Fonteyn (TLV): In West-Vlaanderen is voor de bedrijfsvoertuigen nog steeds de keuring op afspraak verplicht, terwijl mijn leden in de andere provincies wel weer zonder afspraak terecht kunnen in de keuringsstations.

De West-Vlaamse vervoersondernemingen voelen zich benadeeld op dit vlak en vragen dat nu corona achter de rug is de vrije keuring ook weer in hun provincie wordt toegelaten.

Het feit dat de keuring niet meer zonder afspraak kan heeft een negatieve invloed op hun flexibiliteit en verhindert bij een herkeuring, van een gemakkelijk te herstellen defect, dat ze nog dezelfde dag kunnen teruggaan met het voertuig.

Dit probleem werd door TLV ook al aangekaart bij GOCA Vlaanderen, wat Philippe De Meyer bevestigt.

MOW bevestigt dat in de loop van de maand juni de keuringsondernemingen met een actieplan moeten komen. Er zal hierbij ook aandacht zijn voor het door TLV aangehaalde punt.

De vergadering wordt afgerond.

## 5) Planning:

MOW stelt zo snel mogelijk het verslag op en zal dit aan de leden van de CAIN bezorgen.

## 6) Conclusie:

Er zijn geen aanpassingen aan het BVR vereist.