

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: 22/08/2022

aanwezig: Luc Schets (Traxio), Jeroen Caerts (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Frederic Keymeulen (TLV), Kevin De Ridder (Agoria), Ronald Tiebout (UPTR), Patricia Van Impe (Febetra) , Philippe Planchon (FEBIAC), Veerle De Boeck (FBAA), Lieve Van de Water (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB), Ilse Goris (MOW-ORG)

afwezig met kennisgeving: Kristof Eraly (Febelcar), Isabelle De Maegt (Febetra), Michael Reul (UPTR), Dirk Geerinck (FEBIAC), Freija Fonteyn (TLV)

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 om het bedrag en de betalingswijze vast te stellen van de vergoedingen voor de goedkeuring van motorvoertuigen**

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

1) Inleiding

Dit besluit van de Vlaamse Regering strekt tot de wijziging van de vergoedingen voor de goedkeuring van motorvoertuigen. Het besluit werd een eerste keer principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 15/07/2022.

Lieve Van de Water verwelkomt iedereen.

Ronny Verhelst licht het ontwerpbesluit toe aan de aanwezigen:

De huidige tarieven zijn gebaseerd op het Koninklijk Besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen en zijn ondertussen, behalve de jaarlijkse indexatie, niet meer gewijzigd.

De homologatiedossiers zijn echter veel omvangrijker en complexer geworden ten gevolge van de zeer snel wijzigende Europese en internationale homologatiereggeving. De behandeling van een dossier vereist

hierdoor dus een pak meer tijd en expertise. Daarnaast werd ook vastgesteld dat het aantal nationale dossiers in de periode van 2015 tot 2021 toegenomen is met 20%. Wat de internationale goedkeuringsaanvragen betreft, deze zijn in dezelfde periode verzesvoudigd; van 503 dossiers in 2015 naar 3301 dossiers in 2021.

Vervolgens hebben we onszelf de vraag gesteld hoe het komt dat het aantal internationale dossiers zo sterk is toegenomen. Eén van de oorzaken is dat de Brusselse goedkeuringsinstantie indertijd gestopt is met het behandelen van dergelijke goedkeuringsaanvragen. Een andere oorzaak is de Brexit.

Ook hebben we naar de huidige tarieven gekeken voor de behandeling van dergelijke dossiers in onze buurlanden. Meer bepaald hebben we hiervoor gekeken naar de tarieven in Nederland, Duitsland en Frankrijk. Daaruit blijkt dat Vlaanderen ten opzichte van Nederland en Duitsland een stuk goedkoper is. Dat is mogelijk een reden waarom er zoveel internationale dossiers bij ons terecht komen. Om een voorbeeld te geven: voor een deelgoedkeuring is het tarief in Vlaanderen op dit moment €80 en in Nederland €335. In Duitsland vraagt men voor de behandeling van een deelgoedkeuring zelfs €404 tot €537. Dat zijn de redenen waarom men deze homologatietarieven in Vlaanderen wil wijzigen.

Enkel Agoria heeft vooraf opmerkingen overgemaakt. Hier wordt verderop in de vergadering terug gekomen.

## 2) Bespreking van de ontvangen feedback:

Vanuit Traxio werden vooraf geen opmerkingen doorgestuurd, maar het item werd reeds besproken op een eerder overleg, waar toen opmerkingen werden gegeven.

Traxio heeft begrip voor de achterliggende redenen van dit besluit, maar de sector kijkt ook naar de dienstverlening. Er is tevredenheid dat voor de individuele goedkeuringen geen wijzigingen doorgevoerd worden. Het belangrijkste aandachtspunt voor Traxio is de snelheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

Met kwaliteit bedoelt men ook hoe er snellere interactie kan zijn tussen de aanvrager en de homologatiedienst. De efficiëntie zou kunnen verbeteren door meer telefonisch contact op te nemen voor vragen en ontbrekende informatie in plaats van mails te sturen. Bij het sturen van mails vindt men elkaar niet altijd op het goeie moment en dan vergroot de doorlooptijd van een dossier. In Wallonië werkt dit goed. Daar is er vaak telefonisch contact en dat zorgt er ook voor dat iets opgelost kan worden in enkele minuten, waar men anders soms een aantal uren of dagen mee bezig is. Het is uiteraard ook een kwestie van voldoende personeel.

Binnen Traxio leeft de hoop daarom dat deze tariefverhogingen gebruikt zullen worden om de homologatiedienst te versterken. Dat lijkt Traxio evident. Men kan digitaliseren zoveel men wil, maar men heeft nog steeds mensen nodig om de dossiers te behandelen.

Van Agoria ontvingen we volgende schriftelijke opmerkingen op het ontwerp van besluit:

“De opmerkingen die wij gekregen hebben zijn vooral gelinkt aan de dienstverlening die hieromtrent door het MOW verleend wordt, de kwaliteit van het afgeleverde werk en meer specifiek de termijnen die gehanteerd worden om een keuring uit te reiken.

Hierna vinden jullie enkele voorstellen tot verbetering:

De goedkeuring zou ten laatste 1 maand / 20 werkdagen na de 1ste aanvraag uitgereikt moeten worden. De deadline om feedback te geven, indien het dossier niet volledig is, mag niet langer dan 10 werkdagen zijn. In zo'n situatie (dossier onvolledig en/of correcties nodig) zou de finale goedkeuring 1 maand na de vervollediging van het dossier door de aanvrager volgen.

Als we enkel naar de prijzen kijken stellen we ook vast dat:

- In de ons omringende landen lagere prijzen gehanteerd worden
- De keuringskosten van het voertuig moeten nog toegevoegd worden aan jullie tarieven
- Jullie tarieven automatisch jaarlijks geïndexeerd worden (zonder naar de service te kijken)

Onze leden zijn ook van mening dat het aantal dossiers (zowel nieuwe als bestaande dossiers, zowel internationale als Vlaamse dossiers) niet zal verminderen (in tegenstelling tot wat in de Nota paragraaf 3.C. geschreven wordt : rekenen op "vermindering van het aantal internationale dossiers tot 25%").

Met de huidige dienstverlening kunnen we besluiten dat de industrie zich verzet tegen om het even welke herziening van de prijzen.

Wij hopen dat het MOW begrip zal hebben voor de opmerkingen van de industrie.

We blijven ter beschikking om hierover te spreken om tot een oplossing te komen die door beide partijen kan aanvaard worden.

Bijkomende vraag : waarom wordt PVG vermeld in I.1.a in de bijlage met de prijzen, als het niet meer bestaat?"

In een verdere mondelinge toelichting wordt in eerste instantie aangesloten bij de bemerkingen van Traxio. Ook Agoria kijkt naar de snelheid en de kwaliteit van de dienstverlening. De doorlooptijd loopt snel op door het heen en weer gaan van mails.

Wat de kosten betreft, deze lopen ook snel op. Het klopt dat men in Vlaanderen over het algemeen lager zit dan in andere landen, maar hier komen er ook nog bijkomende keuringskosten (zoals de eerste keuring) en dergelijke bij. De goedkeuringsdienst en technische dienst zijn hier namelijk opgesplitst. Dat maakt in de praktijk dat men toch bij de duurdere landen is.

De vermindering van het aantal internationale dossiers met 25%, zoals vermeld in de nota, wordt betwijfeld door Agoria. Een aantal constructeurs, die geen vestiging in België hebben, zullen misschien geen aanvragen meer indienen bij de Vlaamse goedkeuringsinstantie. Er zijn er ook die bijvoorbeeld 15 internationale dossiers hebben, dus dat dikt wel aan qua kostprijs (1200 euro per WVTA). De boodschap is dat er eens moet bekeken worden hoe deze dienstverlening kan verbeterd worden.

In paragraaf 3.C. van de nota blijkt ook dat bekeken zal worden om het personeel uit te breiden. Indien de meeropbrengst van deze tariefwijziging terug zou vloeien naar de cel Homologatie en gebruikt zou kunnen worden om nieuwe mensen aan te werven en op te leiden, zou dit volgens de aanwezigen positief uitpakken voor iedereen. De sector zal dan mogelijks niet klagen over stijgende prijzen.

Er wordt ook de vraag gesteld wat Wallonië met de prijzen zal doen

Het voorliggend initiatief werd meegedeeld aan de Waalse collega's. Ook werd door MOW vernomen dat Wallonië de prijzen eveneens aan het evalueren is.

Wat de laatste opmerking van Agoria in verband met de meeropbrengsten betreft, duidt de voorzitter dat dit eerder een voorzichtige raming betreft. Voor deze raming wordt er van uit gegaan dat buitenlandse fabrikanten er mogelijk geen substantieel voordeel meer uithalen door de internationale goedkeuring door Vlaanderen te laten gebeuren.

De goede intenties van de dienst Homologatie worden niet in twijfel getrokken, maar er wordt de vraag gesteld door de aanwezige federaties of er wel genoeg mensen zijn bij de dienst Homologatie? Het aanwerven van meer mensen zou volgens de sector positief zijn voor de kwaliteit van de dienstverlening.

Vanuit TLV wordt de indexatie van de tarieven, met november 2021 als basisindexcijfer in vraag gesteld. Dit betekent dat de tarieven onmiddellijk bij de inwerkingtreding heel sterk stijgen. Er wordt gevraagd om als basisindexcijfer november 2022 te nemen zodanig dat de prijzen maar vanaf 1 januari 2024 geïndexeerd worden.

Aangezien niet alle tarieven aangepast worden is dit niet zo evident. Toch wil dMOW kijken in hoeverre er kan tegemoet gekomen worden aan deze opmerking.

Febetra stelt vast dat voor één keer dat Vlaanderen goedkoper is dan anderen, dit wordt aangepast. Misschien kan er ook eens de omgekeerde beweging gemaakt worden, door bijvoorbeeld prijzen omlaag te halen die in Vlaanderen duurder zijn dan in andere landen.

In die zin wordt ook gevreesd dat het voor sommige Belgische bedrijven moeilijker gemaakt wordt op deze manier; 1200 euro voor een WVTA is meteen een forse stijging. De bedrijfsvoertuigen zitten ook nog met een verplichte eerste periodieke keuring. Als je dit allemaal samentelt, is Vlaanderen wel veruit de duurste. Niet alleen de prijs van de homologatie moet immers in rekening gebracht worden, maar de combinatie van alles.

Voor de internationale dossiers wordt deze aanpassing als een forse stijging ervaren en men verwacht dat de dienstverlening verbeterd wordt.

Traxio wijst er in deze context ook op dat, als men wil vergelijken, er integraal moet vergeleken worden. Er komt in Vlaanderen een eerste keuring bij. Het gaat niet alleen om de prijs van die keuring zelf, maar men moet er personeel op zetten, tijd voor uittrekken, en dit voor elk voertuig. Dat doorrekenen komt duur uit. Integrale vergelijking is nodig.

De verschillende federaties zijn voorstander van het afschaffen van die eerste keuring, die als nutteloos wordt ervaren. Dit is een issue dat in andere werkgroepen ook behandeld zal worden en maakt geen voorwerp uit van deze bespreking.

### 3) Algemene opmerkingen:

De vergadering stelt dat wat de wetgeving betreft inzake veiligheid, emissies en milieu, we vaak bij homologatie terechtkomen. De complexiteit van emissie- en milieuregeling is immens. Politici binnen Europa moeten beseffen dat men deze complexe regelgeving wel kan opleggen, maar het moet ook effectief gelezen en toegepast worden. Deze complexe materies komen allemaal bij homologatie terecht.

Vanuit GOCA Vlaanderen wordt nog een kort pleidooi gehouden voor het behoud van de eerste keuring, die eerder ter sprake kwam. De vraag om ze af te schaffen is natuurlijk niet nieuw. GOCA Vlaanderen bezorgt hiervoor telkens opnieuw cijfers om aan te tonen dat deze eerste keuring wel degelijk een meerwaarde heeft. Dit is een eerste fysieke controle op het voertuig zelf. Om nu te zeggen dat dit geen enkele meerwaarde heeft,

is wat kort door de bocht. Er kan natuurlijk niet ontkend worden dat het tijd en geld kost.

Langs de andere kant heeft deze eerste keuring een zeer grote impact bij een aantal grote bedrijven die typegoedkeuringen afleveren. De eerste keuring heeft natuurlijk wel een meerwaarde, maar die zou toch nog eens moeten afgewogen worden.

Deelgoedkeuringen en technische rapporten voor deelgoedkeuringen en WVTA's worden door technische diensten opgemaakt en worden dan door de overheid gecontroleerd. Dit tarief gaat van 80 naar 320 euro. Agoria vraagt of dit niet sneller kan gaan omdat het enkel een controle door de overheid is? De technische dienst doet namelijk het voorbereidende werk. Kan door verdere digitalisering tijd gewonnen worden?

Een recente aanpassing van Fastlane, maakt het mogelijk dat de technische diensten rechtsreeks rapporten kunnen uploaden. De wisselwerking tussen fabrikant, technische dienst en overheid is er op deze manier en dat is een serieuze verbetering. Alle partijen kunnen rechtstreeks het nodige doen. Voor de behandeltijd moet er wel een onderscheid gemaakt worden tussen een individuele goedkeuring en een Europese typegoedkeuring. Soms moeten er nog bijkomende testen uitgevoerd worden waardoor een dossier pas na een paar maanden vervolledigd wordt. Het is dus niet altijd evident om deze dossiers snel af te handelen. De huidige minimumbezetting maakt het bij verlof en ziektes moeilijker. De streeftijd is 2 maanden en dit is realistisch als dossiers compleet zijn, maar anders is dat toch een moeilijk verhaal. Het team homologatie is niet gegroeid qua capaciteit de laatste jaren. Sinds dieselgate stelt Europa ook strenge verplichtingen aan enerzijds technische diensten, maar ook aan typegoedkeuringsinstanties. Het is op dit moment niet evident om te voldoen aan onze verplichtingen naar Europa.

De vergadering wordt afgesloten met een dankwoord aan de aanwezigen voor hun constructieve feedback op voorliggend ontwerp van besluit.

#### 4) Planning:

Dit verslag wordt zo snel mogelijk afgewerkt en doorgestuurd naar de leden van de CAIN. Men heeft 10 werkdagen de tijd om hierop te reageren.

#### 5) Conclusie:

- De vraag om de kwaliteit van de dienstverlening te verhogen en te versterken kwam sterk naar voor in dit overleg. Het gaat dan vooral om de uitbreiding van de capaciteit van de cel Homologatie.
- De tarieven voor internationale dossiers stijgen heel fors volgens de aanwezige leden. Dit zal bekeken worden door MOW.
- Het basisindexcijfer november 2021 voor de indexering moet bekeken worden omdat het tot een sterke prijsstijging zal leiden bij de inwerkingtreding van het besluit.

De voorgestelde tarieven worden bijgesteld om de hoge indexering van 2022 te mitigeren. Dit heeft tot gevolg dat het ontwerp van besluit voor een tweede principiële goedkeuring moet worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

- In de toekomst zal ook de problematiek en de vraag rond de afschaffing van de eerste keuring geëvalueerd en besproken worden met alle betrokkenen.