

**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: 8/8/2023

aanwezig: Luc Schets (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Frederic Keymeulen (TLV), Patricia Van Impe (Febetra), Veerle De Boeck (FBAA), Kristin Eetezonne (Fegarbel), Lieve Van de Water (MOW-TMB), Mohamed Aouami (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB), Quinten Ringoir (MOW-TMB), Ilse Goris (MOW-ORG)

afwezig met kennisgeving: Kristof Eraly (Febelcar), Isabelle De Maegt (Febetra), Jeroen Caerts (Traxio), Michael Reul (UPTR), Kevin De Ridder (Agoria), Philippe Planchon (FEBIAC), Ronald Tiebout (UPTR)

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 de regelgeving over de verbouwing van een voertuig met een verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig en;

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 koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen.

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

Algemeen

Welkomstwoord door voorzitter. Er zullen twee ontwerpbesluiten worden besproken in de vergadering. Op het einde wordt nog een varia-sessie georganiseerd en is het mogelijk om nog andere vragen te stellen.

Bespreking van het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over de verbouwing van een voertuig met een verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig:

1) Inleiding

Dit besluit strekt tot de wijziging van de regelgeving over de verbouwing van een voertuig met een verbrandingsmotor tot een elektrisch voertuig (ook "retrofit" genoemd). Het werd voor de eerste keer principieel goedgekeurd op 7 juli 2023. Het BVR Retrofit is tot stand gekomen in samenspraak met de andere gewesten.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door Febiac, Goca Vlaanderen en Febetra. Deze worden hieronder behandeld.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

FEBIAC

- 1. Om ervoor te zorgen dat de bepalingen op grote schaal worden begrepen en toegepast door het publiek, willen we benadrukken dat zowel de inhoud als de vorm van de bepalingen zo veel mogelijk moet worden geharmoniseerd tussen de 3 gewesten;**

MOW: Met de gewesten en de FOD vond een werkgroep plaats om de nieuwe regeling voor retrofit te bespreken en op elkaar af te stemmen. De werkgroep werd ongeveer twee jaar geleden opgericht. De bedoeling was om een kader op te maken voor technische voorschriften om retrofit mogelijk te maken. In eerste instantie werden de federale technische voorschriften besproken, waarna ook de technische voorschriften waarvoor de gewesten bevoegd zijn, besproken werden, alsook de andere regionale aspecten (goedkeuring etc). Vandaar dat er nu tussen de gewesten gelijkaardige, nagenoeg identieke regelgeving bestaat. Inhoudelijk zien we geen verschillen buiten de regeling voor de (technische keuring van) oldtimervoertuigen die voor Vlaanderen meer gedetailleerd is. De federale overheid heeft in mei een KB gepubliceerd met de federale technische voorschriften.

- 2. Het spreekt voor zich dat het ontbreken van een akkoord van de basisfabrikant impliceert :**
 - o dat de basisconstructeur dan ook afstand doen van alle verder gevolgschade en waarborgen voor dat voertuig;**
 - o dat de reparaties en vervangingsonderdelen, voor deze voertuigen ook niet meer gewaarborgd kunnen worden, in zoverre deze te maken hebben met de ombouw en/of de aangepaste onderdelen;**
 - o dat de basisconstructeur ook geen verklaringen inzake emissies, prestaties en/of gewichten voor deze voertuig meer zullen kunnen afleveren.**

MOW: We nemen nota van deze melding.

Traxio: Eén van de knelpunten was het akkoord van de basisfabrikant. Het is dus een goede zaak dat het op deze manier wordt meegenomen. Het principe dat wordt toegepast qua homologatie kennen

we vandaag ook (vb. bij de ombouw van voertuigen voor personen met een beperking) en is coherent met de regelgeving die er al is.

GOCA Vlaanderen

1. Artikel 2: twee opmerkingen betreffende dit artikel:

- Kan duidelijkheid verschaft worden wat het tweede lid precies inhoudt?

MOW: Dit werd verduidelijkt in de vergadering.

- Voor de duidelijkheid en leesbaarheid is het nuttig om ook de volgende aanvulling (in geel) toe te voegen: voertuigen die in dienst zijn gesteld voor 15 juni 1968 waarvan de originele verbrandingsmotor vervangen is door een motor waarbij de toename van het motorvermogen niet meer dan 20% bedraagt van de oorspronkelijke waarde en waarbij de toename van de motorcilinderinhoud niet meer dan 20% bedraagt van de oorspronkelijke waarde zoals in het kentekenbewijs geregistreerd was.

MOW: Het voorstel zal meegenomen worden. Dit zal aangepast worden.

FEBETRA

Art 4 – Art 77ter 2° - de technische toelaatbare maximummassa van het voertuig , de technisch toelaatbare maximummassa van de voertuigcombinatie en de technisch toelaatbare maximummassa op iedere as worden niet verhoogd ten opzichte van het basisvoertuig;

1. Is artikel 32 bis – 1.4.2. betreffende de bijkomende massa van de alternatieve technologie nog van toepassing?

MOW: Ja, deze elementen blijven van toepassing. Let op: Artikel 32bis, punt 1.4.2 gaat specifiek over de maximaal toegelaten massa (die altijd kleiner of gelijk moet zijn aan de technisch toelaatbare maximummassa). In dit besluit gaat het over 'technisch' toelaatbare maximummassa. Deze moet altijd hoog genoeg zijn (minstens even hoog als de maximaal toegelaten massa).

Traxio: punt 3 is de moeilijkheid. Dit dient goed in de gaten gehouden te worden, want sommige voertuigbouwers zullen misschien denken dat ze deze massa's kunnen overschrijden.

2. Is 50 ton mogelijk?

MOW: Ja, indien ook voldaan wordt aan de voorwaarden zoals vermeld in het BVR van 22 oktober 2021 (50 ton).

3. Wordt het voertuig beschouwd als een volwaardig emissievrij voertuig, m.a.w. de datum van eerste indienstelling speelt geen rol meer?

MOW: Dit werd beantwoord in vraag 2 (dus specifiek voor 50 ton).

4. In vak 49.5 van het COC worden de CO2 emissies vermeld. Wordt dit ook automatisch aangepast? Speelt o.a. een rol in het bepalen van de hoogte van de Duitse kilometerheffing.

MOW: Voor alle duidelijkheid, het betreft hier de CO2-emissies en het brandstofverbruik van middelzware en zware vrachtwagens en zware bussen. Deze waarden moeten vermeld worden op het COC.

Welke gegevens opgenomen moeten worden op het inschrijvingsbewijs en/of in de database van de DIV behoort tot de bevoegdheid van de DIV (federale overheid).

De dienst Homologatie stuurt de gegevens van het individuele goedkeuringscertificaat elektronisch door naar de DIV. Echter loopt dit niet altijd even vlot. We doen al het mogelijke om toch zo goed mogelijk samen te werken. Het is nuttig om deze problematiek ook eens ter sprake te brengen bij de federale CAIN.

Traxio: Het knelpunt is het wijzigen van regelgeving. Hierdoor moet de DIV soms bepaalde stappen zetten om de database in orde te krijgen, maar dit loopt niet steeds op vooraf ingestelde data. Hier zou toch echt eens werk van moeten gemaakt worden om deze databank correct en goed werkend te krijgen.

5. Wordt het inschrijvingsbewijs en de database van de DIV ook aangepast voor deze voertuigen? Speelt toch een rol bij de lage emissiezones?

MOW: De dienst Homologatie stuurt de gegevens van het individuele goedkeuringscertificaat elektronisch door naar DIV.

3) Algemene opmerkingen:

Er zijn geen algemene opmerkingen betreffende dit onderwerp.

4) Advies CAIN:

- Aanpassen 'toename van', zoals vermeld in de tweede opmerkingen betreffende artikel 2 van Goca Vlaanderen.

Voor de rest van dit besluit wordt er een positief advies gegeven vanuit de CAIN.

Er zal allicht een tweede principiële goedkeuring nodig zijn voor bovenstaande wijziging. Ook de mededeling van de technische voorschriften aan Europa in het kader van de richtlijn 2015/1535 loopt nog . De status-quo periode loopt af op 7 november 2023.

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 koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen:

1) Inleiding

Dit besluit strekt 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 koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen. Het werd voor de eerste keer principieel goedgekeurd op 14 juli 2023.

Het is niet de bedoeling om nog deze legislatuur een tweede BVR op te stellen voor optimalisatie van de sanctiecodes voor technische keuring. Voorlopig blijft het dus bij dit BVR.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

FEBIAC

1. **Gelet op de voordelen die deze maatregelen opleveren bij de keuring van M, N & O voertuigen, zien wij niet in waarom gelijkaardige maatregelen niet meteen ook voor de motorfietsen (L-voertuigen) toegepast kunnen worden.**

MOW: Op dit moment is dit niet voorzien. Hoe denken andere aanwezigen hierover?

Goca VL: Intern hebben we ons reeds dezelfde vraag gesteld. We zullen met twee regelgevingen zitten die gelijkaardig zijn maar niet dezelfde. Wij kunnen deze vraag perfect bijtreden. Bijvoorbeeld ook over de kentekenplaat waarmee men mag voorrijden. Waarom niet voor motorfietsen?

Traxio: Als we het uniform kunnen houden, lijkt dit ons ook wenselijk.

MOW: We nemen het advies mee en zullen dit bekijken.

GOCA Vlaanderen

1. **Artikel 2, 2°: kleine aanvulling van GOCA VL.**

Overgang visuele keuring naar volledige tweedehandskeuring niet langer in geval van code 5: was inderdaad een vraag van de sector van de autokeuring. Dit betekent dat de overstap van visuele naar een volledige tweedehandskeuring wordt doorgevoerd bij een groen KB 3M, een rood KB "15d" en een rood KB "Verboden tot verkeer".

Nieuwe bijkomende vraag: is het bijkomend niet aan te raden om, naast de code 5, ook de administratieve sancties code B3 (o.a. deel 2 kentekenbewijs, COC, ...) hier te betrekken?

MOW: Graag meer verduidelijking over de sanctiecode B3. Wat houdt dit precies in?

GOCA: B3 zijn alle codes die aanleiding geven tot een keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maanden. We zouden dus voorstellen om verder te versoepelen.

MOW: We nemen het advies mee en zullen dit bekijken.

2. Artikel 3: opmerkingen of bedenkingen vanwege GOCA VL

Toeslag te laat 1^{ste} maand vanaf 15/6/2023 tot nader bepaalde datum (max. 1/9/2024): die max. periode is naar onze mening te lang.

MOW: Het gaat over een maximale termijn. De minister kan indien de situatie met de wachttijden normaliseert de maatregel vroeger stopzetten. Als dit morgen blijkt zo te zijn, en dit kan worden volgehouden, zal MOW de minister adviseren om deze maatregel in te trekken.

We kunnen verder geen positief gevolg geven aan de vraag om deze laattijdigheidstoeslag enkel kwijt te schelden in geval van overmacht.

De maatregel is van toepassing op alle voertuigen die te laat worden voorbereiden. Slechts een fractie van de toeslagen te laat < 1 maand is evenwel een gevolg van de dienstverlening. Om ervoor te zorgen dat deze maatregel geen disproportioneel karakter krijgt, wordt de maatregel idealiter enkel toegepast bij klanten die om redenen van overmacht hun voertuig niet tijdig kunnen voorrijden.

Welke objectieve criteria zullen worden geëvalueerd om de duurtijd van de maatregelen te bepalen?

Ook de perceptie van de klant is in deze materie belangrijk. De burger beschouwt deze maatregel als een verlenging van de geldigheid van keuringsbewijs. Dit is evenwel niet het geval. De mogelijke gevolgen voor de burger kunnen zijn:

- i. Hoge boetes voor ongekeurde voertuigen
- ii. Aansprakelijkheid in geval van ongeval en oorzakelijk verband

En tenslotte ontstaat een verschil in regelgeving tussen de gewesten die voor een bijkomend risico van instroom zorgt (averechts effect van de getroffen maatregel)

Wat met de bonus?

In het voorstel wordt het volgende vermeld: “Als deze voertuigen voldoen aan de voorwaarden, vermeld in artikel 23ter, §2, punt 1° tot en met 1°quinquies, zal het bonussysteem in dit specifiek geval behouden blijven.”

Uit voorgaande volgt dat de bonus wordt toegekend als het voertuig minder dan één maand te laat wordt aangeboden.

MOW: De redenering klopt. De bonusregeling blijft behouden.

In elke communicatie werd ook meegegeven dat het tijdelijk niet aanrekenen van de laattijdigheidstoeslag 1 maand en het behoud van het bonussysteem niet wegneemt dat het voertuig laattijdig werd aangeboden. Het betreft een voertuig met een vervallen keuringsbewijs dat het voorwerp kan uitmaken van sancties.

3. Artikel 4 en 5: Vraag van GOCA VL om deze wijzigingen nog niet mee te nemen in dit BVR

- **Wat de koplampsproeiers betreft:**

In geval van Xenon lampen en indien sproeiers aanwezig en in gebrekkige staat wordt een afkeur een code 5 toegevoegd, maar het wordt nagenoeg nooit gesanctioneerd. Wat is dan de reden om hiervoor de BVR te wijzigen.

Wat ons betreft dient deze wijziging niet te worden doorgevoerd. Maar GOCA VL moedigt het plan aan om in een ander BVR een aantal andere sanctiecodes kritisch te bekijken en eventueel aan te passen.

- **Wat de snelheidsindex van de banden betreft:**

Toevoegen van een beoordelingsniveau klein gebrek (code 5) om herkeuringen te vermijden -> dit bestaat niet in ER2014/45 en dit zou betekenen dat de klant zijn banden wel dient te vervangen, maar niet op herkeuring dient te komen indien snelheidsindex te laag is voor max. snelheid -> dit is geen vereenvoudiging en dit vraagt ook nog om een niveau van snelheidsindex te definiëren die wel tot een afkeur of verboden tot verkeer leidt. Bovendien wordt een nieuw begrip ingevoerd “feitelijk gebruik” dat momenteel (nog) niet wordt toegepast bij de beoordeling van de banden. -> dient in ieder geval nog in een instructie verduidelijkt te worden.

Momenteel wordt de beoordeling van de banden duidelijk beschreven in een instructie. Deze instructie werden jaren geleden opgemaakt volgens een zekere filosofie en logica.

Momenteel wordt gewerkt aan het hoofdstuk 5 assen, wielen, banden en ophanging waarbij ook voor de banden, een andere filosofie en logica qua beoordeling wordt aangehouden. Het is niet aangeraden om ad hoc één sanctiecode uit de beoordeling van de banden te wijzigen. Het is absoluut noodzakelijk dat deze wijzigingen in een globaal plan worden aangepakt.

Ons voorstel is om deze wijziging niet door te voeren en dit om allerhande ongewenste neveneffecten te vermijden. Indien het de verkeersveiligheid niet aantast, maar wel een code 5 is toch vragen dat het moet hersteld worden.

Het is wel nuttig dat in een ander BVR een aantal sanctiecodes kritisch dienen te worden bekeken en eventueel aangepast. En opnieuw idealiter wordt dit globaal aangepakt via de herziening van het hoofdstuk 5

Antwoord GOCA VL: de voorgestelde wijzigingen dienen verwijderd te worden uit dit BVR. Dit dient globaal en met een alles overkoepelende visie te worden aangepakt. Idealiter via een 2^{de} BVR.

MOW: Wordt deze vraag gedeeld door de andere leden?

Dit ontwerp is ontstaan vanuit de vraag of sommige sanctiecodes kunnen geoptimaliseerd worden. We hebben ons hierbij gebaseerd op het actieplan van GOCA VL. Wat de snelheidsindex van de banden betreft, merken we op dat ook in Nederland geen controle bestaat op de snelheidsindex, ondanks het feit dat Nederland ook een lidstaat is van de EU. Vandaar dat we een sanctiecode bij creëren, wat minder verregaand is dan Nederland, maar toch een optimalisering inhoudt.

Traxio: Het gevaarlijke is dat men bij code 5 denkt dat men een groene kaart heeft en het gebrek niet moet herstellen.

MOW: We nemen dit mee als een advies om de code 5 eruit te halen. Dit zal bekeken worden.

4. Artikel 6/7: Kan worden nagegaan of de afschaffing van het adviesorgaan in overeenstemming is met de wet van 21 juni 1985?

§ 2 van Art 2 van de wet van 21 JUNI 1985 over de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, voorziet het volgende:

De Koning stelt de regels inzake administratieve controle vast waardoor kan worden nagegaan of de instellingen waaraan de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen is toevertrouwd, aan de opgelegde erkenningsvoorwaarden beantwoorden. Met het oog hierop bepaalt Hij de administratieve maatregelen die eventueel toepassing vinden. Deze maatregelen, die kunnen bestaan uit administratieve boeten waarvan het bedrag en de modaliteiten door Hem vastgesteld worden, of uit de intrekking van de erkenning, kunnen slechts genomen worden na advies van een commissie van advies die paritair samengesteld is uit vertegenwoordigers van de administratie en van de instellingen die belast zijn met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, waarvan de samenstelling en de werkwijze door de Koning bepaald worden.

De wet van 21 juni 1985 voorziet dat vooraleer maatregelen kunnen worden genomen advies moet worden ingewonnen van een paritair samengestelde commissie. De wijziging die nu wordt voorgesteld zou kunnen inhouden dat dit wettelijk bepaald adviesorgaan niet meer dient tussen te komen en dus in feite ophoudt te bestaan.

MOW: De wet van 21 juni 1985, Art.2§2 is aangepast door het decreet van 31 maart 2023 en hierin werd de verwijzing naar de paritaire commissie geschrapt (zie ook de toelichting in de Nota aan de Vlaamse Regering).

5. Artikel 8:

- a. **Opmerking met betrekking tot het punt 2, c): het woord “technisch” dient niet te worden opgeheven omdat het niet bestaat in de oorspronkelijke tekst.**

MOW: Het woord “technisch” moet wel degelijk worden geschrapt.

In de gecoördineerde versie van het Belgisch Staatsblad werd ten onrechte een aanpassing van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toegepast op de Vlaamse versie, waardoor “technisch” ten onrechte geschrapt werd. De versie van het KB in de Vlaamse Codex is de juiste.

- b. **Bijkomend met betrekking tot de bijlage 2, punt 2 b) en 2 c): vraag om naast een “diploma” ook een “studiegetuigschrift” te vermelden.**

Momenteel wordt geëist dat de medewerkers van de autokeuring (adjunct-controleur en controleur) een diploma van het secundair onderwijs kunnen voorleggen.

Een BSO-leerling die automechanica volgt, krijgt een diploma secundair onderwijs als hij ook een 7^{de} jaar volgt.

Stopt diezelfde BSO-leerling automechanica met studeren na het 6^{de} jaar (2^{de} jaar van de 3^{de} graad) dan krijgt hij enkel een studiegetuigschrift.

Het volgen van een 7^{de} jaar lijkt ons evenwel geen absolute vereiste voor de sector. Daarom stellen wij voor om zowel voor de adjunct-controleurs als voor de controleurs het volgende ter vermelden in de bijlage 2, punt 2 b) en 2 c) van het erkenningsKB:

- **b) Controleurs die over de volgende beroepskwalificaties beschikken: 1) minstens houder zijn van het diploma of studiegetuigschrift van het secundair onderwijs.**

MOW: Er zijn verschillende studiegetuigschriften en we gaan dit moeten specificeren naar studiegetuigschrift na het tweede leerjaar van de derde graad in het beroepsonderwijs.

In sommige scholen wordt er zelfs geen 7^e jaar meer aangeboden.

- **c) Adjunct-controleurs die houder dienen te zijn van minstens het diploma of studiegetuigschrift van secundair onderwijs.**

MOW: Er zijn verschillende studiegetuigschriften en we gaan dit moeten specificeren naar studiegetuigschrift na het tweede leerjaar van de derde graad in het beroepsonderwijs.

3) Algemene opmerkingen:

Febetra: Zullen er niet meer personenwagens aangeboden worden bij de technische keuring in Vlaanderen als jullie hen geen toeslag meer aanrekenen bij minder dan één maand te laat? Shopping, aanzuigeffect?

MOW: Er is ons opdracht gegeven om de laattijdigheidstoelage tijdelijk niet meer aan te rekenen. Wij zijn ons bewust dat dit mogelijk een aanzuigeffect heeft. Maar we zien ook voordelen. Als wij op die manier bij de burger de perceptie kunnen verbeteren dat we niet bureaucratisch zijn en dat we nadenken over efficiënte oplossingen, is dit van veel waarde voor ons.

Traxio: We kunnen op voorhand moeilijk inschatten wat de gevolgen zullen zijn.

MOW: Het is in elk geval een risico dat gekend is, ook bij ons.

4) Advies CAIN:

- Toepassingsgebied uitbreiden naar motorfietsen? Te bekijken door dMOW.
- Code 3 meenemen bij de vereenvoudiging van de visuele keuring? Te bekijken door dMOW
- Moeten we wel differentiëren naar code 5 bij gebreken die niet verkeersonveilig zijn? Te bekijken door dMOW.
- Specificeren studiegetuigschrift in bijlage 2 bij het KB.

Bespreking van variapunten:

MOW heeft nog 3 variapunten te bespreken:

- 1) De tijdelijke maatregel betreffende de roetfilter, stopt op 1 december 2023. Vanaf dan zal er dus terug een rode kaart (i.p.v. een groene kaart code 5) uitgereikt worden bij een deeltjesuitstoot van meer dan 1 miljoen deeltjes per kubieke centimeter.
- 2) Wat betreft de gereguleerde beroepen:
Er is een EU-regelgeving rond gereguleerde beroepen. Als een overheid een beroep reguleert of bestaande bepalingen voor de reglementering van een beroep wijzigt, moet er een evenredigheidstoets gebeuren, dat een advies kan omvatten van een onafhankelijk adviesorgaan, inclusief bestaande organen die een onderdeel vormen het nationale wetgevingsproces. MOW versoepelt met het BVR onder meer de diploma voorwaarden om (adjunct)-controleur te worden bij de technische keuring. Voor deze evenredigheidstoets zal door dMOW een vragenlijst ingevuld worden. Het idee is om deze vragenlijst daarna naar de leden CAIN door te sturen voor advies. MOW zal ook meegeven wanneer we daar input op verwachten.

De leden van de CAIN zijn akkoord met deze vraag.

- 3) Het project afschaffing eerste keuring: MOW is verder aan het werken aan de modaliteiten op basis waarvan de afschaffing van de eerste keuring mogelijk kan worden. Hiervoor zal binnenkort een proefproject worden opgezet. Dit doen we samen met de andere gewesten en de FOD.

Proefproject: in een eerste fase zullen een aantal kandidaten-fabrikanten de gegevens van het identificatieverslag elektronisch doorgeven aan de technische keuring (via nog niet bestaande webservices). Bij de technische keuring zal er een controle gebeuren op deze gegevens. Kunnen zij dit correct invullen? Controles zullen ook volgen ook bij de eerste keuring zelf. Dit is afgestemd met de andere gewesten.

Naar timing toe kan MOW nog geen duidelijkheid verschaffen.

Zijn er nog variapunten?

Febetra: Wordt er voor het ontwerpdecreet 'herkeuring bij herstellere' ook een CAIN georganiseerd?

MOW: Nee, want het betreft geen uitvoering van de Wet van 21 juni over de technische eisen. Er zal wel MORA advies gevraagd worden. Het decreet zal nog verder uitgevoerd worden in een besluit, met daarin het type voertuigen, de type gebreken die voor dergelijke herkeuring in aanmerking komen, e.d.... Het decreet geeft enkel het kader. Daarna is er nog een uitvoeringsbesluit nodig. Het is een proefproject met een maximale duur van 10 jaar (5 jaar en eenmalig 5 jaar verlengbaar).

Bedenking TLV: in welke mate moeten we daar heil over verwachten? Gaan zij over de juiste toestellen beschikken?

MOW: Het gaat om de herkeuring van bepaalde gebreken. De herstellere zullen moeten gecertificeerd zijn en aan verschillende eisen moeten voldoen.

Traxio: we zijn ook vragende partij om de KOV uit te breiden naar andere voertuigcategorieën.

MOW: Voorlopig staat dat project on hold, want op die manier vermindert de capaciteit voor keuringen in de keuringscentra zelf. Daar hebben ze momenteel die capaciteit hard nodig.

Traxio: Betreffende de tweedehandskeuring, hoever staat men met de wijziging van de geldigheid van de aanvraag tot inschrijving?

MOW: Dit is al meermaals aangehaald op het IKW. Hierover hebben we momenteel niet meer nieuws. Er blijft nog steeds wat onduidelijkheid heersen.

Febetra: in VL mogen emissievrije voertuigen max 2 ton meer wegen, maar comb blijft 44 ton. Vergetelheid, wanneer zal dit worden aangepast?

MOW: Binnen het departement zijn we bezig met de wijziging van art.32bis. In de loop van september zouden de eerste teksten hiervoor aangeleverd worden, dus wellicht dit jaar nog. Ook wordt hiervoor een CAIN georganiseerd.

Febetra: omzetting van de richtlijn 2022/738 van 6 april 2022 tot wijziging van Richtlijn 2006/1/EG betreffende het gebruik van gehuurde voertuigen zonder bestuurder voor het vervoer van goederen over de weg: normaal 6 augustus gepubliceerd, maar vandaag nog niet in staatsblad.

MOW: We kunnen geen uitspraak doen over de timing van het federale luik.

Vanuit de transportsector wordt een stand van zaken gevraagd in verband met de inkanteling van de bevoegdheden Toegang tot het Beroep en tot de Markt. We moeten daar melden dat er nog niet veel vooruitgang in dit dossier is geboekt sinds de vorige vergadering. Het is wel zo dat in september de eerste kennisoverdrachten van de FOD naar de gewesten toe worden georganiseerd. Er ligt nog steeds een adviesvraag over de overdracht van mensen en middelen voor bij het Interfederaal Korps van Inspecteurs van Financiën.

Onder de varia, vermeldt dMOW ook het arrest van de Raad van State van 26 mei 2023 naar aanleiding van het vernietigingsberoep ingesteld door het Vlaamse Gewest tegen een KB ter omzetting van de verordening 2018/858 (markttoezicht). De Raad van State oordeelde dat de federale overheid bevoegd is voor het uitvoeren van de taken van markttoezicht.