

**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: 27/2/2024

aanwezig: Philippe Planchon (FEBIAC), Luc Schets (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Frederic Keymeulen (TLV), Kristof Eraly (Febelcar), Vanessa Albrecht (Febetra), Veerle De Boeck (FBAA), Ronald Tiebout (UPTR), Mohamed Aouami (MOW-TMB), Quinten Ringoir (MOW-TMB), Greta Remy (MOW-TMB), Ilse Goris (MOW-ORG), Ann-Sophie Browaeyts (MOW-ORG)

afwezig met kennisgeving: Isabelle De Maegt (Febetra), Jeroen Caerts (Traxio), Michael Reul (UPTR), Patricia Van Impe (Febetra), Kristin Eetezonne (Fegarbel), Lieve Van de Water (MOW-TMB)

voorzitter: Greta Remy (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 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 de vervangend voorzitter. Lieve Van de Water is verontschuldigd door ziekte.

1) Inleiding

Dit besluit strekt tot de wijziging van de regelgeving betreffende de optimalisatie van de technische keuring.

Concreet gaat dit over de aanpassing van de periodiciteit van de technische keuring voor personenwagens en de decentrale keuringen (in de regelgeving vermeld als “keuring op verplaatsing” of afgekort KOV) voor personenwagens, lichte vrachtwagens en lichte aanhangwagens. Ook het aanpassen van de sanctiecode voor de deeltjestellertest wordt in dit ontwerp opgenomen.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door Febetra, FBAA, Febiac en Goca Vlaanderen. Deze worden hieronder behandeld in willekeurige volgorde. Er wordt een bijlage bij het verslag gevoegd waarin alle ingestuurde vragen en opmerkingen samengevoegd zijn.

Daarna volgt de mogelijkheid voor de aanwezige leden om vragen te stellen.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

Febetra

1. **Vraag over bijlage 2: Zowel voor de lijn < 3,5 ton als voor de lijn > 3,5 ton, moet een stel van twee bolvormige spiegels worden voorzien. Kan je me zeggen tot wat die spiegels dienen?**

MOW:

De 2 bolvormige spiegels dienen om de lichten te kunnen controleren.

De controle van de lichten kan dan met 1 controleur achter het stuur uitgevoerd worden. Om een doorstroming van de KOV te optimaliseren is het aanbevolen om 2 spiegels te voorzien.

De bestaande keuringslijnen op verplaatsing voor vrachtwagens zullen dit ook moeten aanschaffen?

MOW:

De KOV voor zware voertuigen zijn reeds voorzien van 2 bolvormige spiegels.

Ze moeten voortaan ook geen zone meer voorzien voor het uitmeten van de dodehoekspiegel?

MOW:

Wij gaan ervan uit dat deze vraag betrekking heeft op bussen M2 en M3. Dit is geen controlepunt meer voor Europees goedgekeurde bussen en bijgevolg niet meer vereist.

De zone voor het uitmeten van de dodehoekspiegel zal wel nog steeds opgenomen worden in de tabel in bijlage 8. Bij de opmerking zal vermeld worden: ‘van toepassing op bussen goedgekeurd door een nationaal Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG)’.

De zone voor het uitmeten van de dodehoekspiegel zal uiteraard niet vereist zijn voor de KOV personenwagens.

Traxio

1. **Enige bemerking van Traxio is dat voor de 4-2-2 de “160.000 km” nogal veel lijkt. Is daar buiten de Europese richtlijnen nog rekening gehouden met typisch regionale (VL) factoren?**

MOW:

Het is 4-2-2-2, inderdaad conform de Europese Richtlijn 2014/45/EU.

Er werden geen andere typisch regionale factoren in kaart gebracht. Het ontwerp voorziet ook in een maximumleeftijd van het voertuig van 10 jaar. Dit kwam wat minder naar voor in de perscommunicatie. Dus zowel vanaf 160.000 km als vanaf de leeftijd van 10 jaar zijn de personenwagens jaarlijks onderworpen aan periodieke keuring.

FBAA

- 1. De FBAA spreekt haar verwondering uit betreffende het feit dat de frequentie voor de periodieke keuring voor bussen en autocars, zoals voorzien in artikel 23 ter, paragraaf 1, eerste lid, 4° heden vastgelegd op 3 maand ongewijzigd blijft. FBAA pleit ervoor om de frequentie ook in Vlaanderen naar 1 jaar te brengen. Dit werd overigens al gedaan in 2017 voor de vrachtwagens. Zie volledige toelichting (frequentie technische keuring M2/M3) in bijlage bij dit verslag.**

MOW:

De opzet van dit initiatief is om de lange wachttijden om een afspraak te bekomen en de lange wachtrijen van de grootste doelgroep, personenvoertuigen M1 die onder de bonusregeling vallen, aan te pakken. Met andere woorden wordt de operationele werking hier aangepakt. Deze doelgroep is als doelgroep minder complex dan de zware voertuigen omdat ze al van een bonusregeling (max. 4+2+2) geniet.

In een latere instantie kan onderzocht worden of de periodiciteit van andere voertuigcategorieën kan aangepast worden. Deze oefening zal meer tijd in beslag nemen. Dit is een quick win voor de betrokken burgers, en hiervoor werd dan ook geopteerd.

FBAA:

Dit gegeven is al met de minister besproken. Het voorstel werd ook opgenomen in het memorandum van de FBAA dat werd voorgelegd aan alle politieke partijen. Wij zijn het enige land in Europa met dergelijke frequente keuringen. Er zijn ook problemen met wachtrijen geweest voor bussen, maar de frequentie van keuring is in Vlaanderen de strengste van heel Europa en dit vormt een zeer sterk commercieel nadeel ten opzichte van onze buurlanden. Op dit moment is er meer vraag dan aanbod in onze sector, elke dag van stilstand is een dag waar minder invulling gegeven kan worden aan een vraag naar collectief vervoer. Het punt zal ook in de MORA ter sprake worden gebracht.

FEBIAC

- 1. Wij staan positief tegenover alle maatregelen die de druk op de controlestations kunnen verlichten en de tijd die nodig is om een technische keuring af te leggen kunnen verkorten. Met respect voor de bevoegdheden van de gewesten, hopen we dat deze maatregelen het voorwerp zullen uitmaken van overleg en ook in Brussel en Wallonië zullen worden aangenomen.**

MOW:

Het voornemen voor voorliggende aanpassing van de periodiciteit van personenwagens van de voertuigcategorie M1 werd aan de andere gewesten aangekondigd op het Interministerieel Comité en zal nog verder toegelicht worden aan de andere gewesten. Dit werd ook zo in de nota VR vermeld.

Goca Vlaanderen

- 1. Artikel 1: Door de wijziging wordt het begrip “gedeeltelijke keuring” uitgebreid met technische keuringen (zie toelichting bij de artikelen). Het doel van deze aanvulling is duidelijk, maar de aanvulling “technische herkeuringen en keuringen” kan tot verwarring leiden. Een “technische keuring” is een begrip dat inhoud dat minstens alle punten van bijlage 15 dienen controleert te**

worden (cf. zie §4 art 23 bis: Behoudens andersluidende bepalingen omvatten de technische keuringen minstens de keuring van de onderdelen vermeld in bijlage 15.)

Een voorstel van mogelijke oplossing is de volgende vermelding:

c) technische herkeuringen,

d) alle andere gedeeltelijke keuringen.

MOW:

Wat de voorgestelde aanpassing betreft, is het voor ons inziens niet duidelijk wat onder "punt d) alle andere gedeeltelijke keuringen" valt en of hieronder ook de bedoelde (gedeeltelijke) technische keuringen kunnen begrepen worden.

GOCA VL:

Technische keuring is een begrip dat in het KB technische eisen staat en houdt in dat alle punten van bijlage 15 gecontroleerd moeten worden. Dat is de niet de bedoeling van de aanpassing; het is de bedoeling om één of meerdere specifiek controlepunten te kunnen uitvoeren. Dit is de reden van ons voorstel.

MOW:

"Technische keuringen" is niet gedefinieerd in de definitie lijst van het KB, maar wordt in artikel 23bis §4 wel op die manier uitgelegd. Beide alternatieven kunnen voor verwarring zorgen. We bekijken of we een verduidelijking in de nota VR kunnen voorzien of een tekstuele aanpassing in het BVR.

2. Artikel 2: zie bedenkingen en opmerkingen met betrekking tot de aanpassing van de periodiciteit van de autokeuring in de verstuurd nota door Goca VL.

MOW:

Het lijkt ons niet de bedoeling om hier de volledige nota punt voor punt te overlopen en te becommentariëren.

Eén punt willen we wel meegeven. Volgens de nota zou 15% volumedaling zorgen voor meer dan 50% opbrengstdaling. Dat lijkt ons op zijn minst een opmerkelijke stellingname.

GOCA VL:

We hebben ons hiervoor gebaseerd op de cijfers van 2023. Volgens onze berekeningen zouden er een paar 100.000 volledige keuringen minder uitgevoerd worden als dit ontwerp in voege zou gaan. Een volledige, bijkomende toelichting van de cijfers kan steeds gegeven worden.

Het lijkt ons toch belangrijk dat de elementen van de nota meegenomen worden. De argumenten en bedenkingen die erin meegegeven worden, vormen toch een basis om nog eens over na te denken. We zouden graag hebben dat iedereen dit meeneemt zodat de informatie die erin staat niet verloren gaat.

MOW:

De nota was onderdeel van de ingestuurde opmerkingen en zal dus ook bijgevoegd worden als bijlage bij het verslag.

3. Artikel 3 en 4: Via dit voorstel wordt aan de klant de mogelijkheid gegeven om de herstelling binnen een termijn van één jaar uit te voeren. Waarom is dergelijke lange termijn noodzakelijk?

MOW:

In het KB wordt een klein gebrek als volgt gedefinieerd: "kleine gebreken": gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;"

Volgens bovenstaande definitie zou dit betekenen dat een defect roetfilter geen belangrijke gevolgen heeft voor het milieu. Dit is zeker niet het geval. Dus om consequent te blijven kan er geen klein gebrek worden toegekend.

MOW:

Wij zien een defecte deeltjesteller als een bepaalde vorm van niet-naleving.

Daarnaast is het belangrijk om te vermelden dat bij het toekennen van een "klein gebrek" de geldigheidsduur van het keuringsbewijs niet wordt beperkt. In dit voorstel wordt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs met dit klein gebrek wél beperkt tot 3 maanden. Dit is in tegenspraak met het art. 23 decies.

MOW:

Dit is wel conform art. 23decies paragraaf 2: *"De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt drie maanden als, ongeacht eventuele tekortkomingen als vermeld in paragraaf 1, bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving, bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie, vastgesteld worden."*

Wij zien een defecte deeltjesteller zoals gezegd als een bepaalde vorm van niet-naleving.

De vooropgestelde wijziging in het BVR blijft vasthouden aan een grens van 1.000.000 roetdeeltjes (en hierin wordt tevens niet in een eindperiode voorzien).

De grens voor afkeur van het aantal roetdeeltjes zou vanaf 1 juli 2024 worden gebracht van 1.000.000 op 250.000 roetdeeltjes (zie <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten/deeltjestellertest-bestrijdt-roetfilterfraude-vanaf-1-juli-2022-in-keuringscentra> waarin deze bepaling wel nog is opgenomen – op de pagina van Vlaanderen.be waar over de deeltjestellertest en autokeuring wordt gesproken is geen sprake meer van deze "overgangsperiode").

Hoewel niet letterlijk opgenomen in het BVR dat de deeltjestellertest invoerde, werd wel uitdrukkelijk gesproken over een overgangsperiode in de nota aan de Vlaamse Regering: "Er wordt voorzien in een overgangsperiode van 2 jaar (tussen 1 juli 2022 tot en met 1 juli 2024) waarbij voertuigen die scoren tussen de afkeurnorm en de tolerantienorm een waarschuwing ontvangen. Deze overgangsperiode wordt gebruikt om data te verzamelen en met behulp van deze data eventueel de normen te verfijnen na de overgangsperiode. Dit zal in verder overleg met de andere gewesten bekeken worden." (VR 2022 1401 DOC.0012/1).

MOW:

De afspraak met de andere gewesten was om na 2 jaar de deeltjestellertest te evalueren. De test werd ingevoerd op 1 juli 2022.

De evaluatie is vooropgesteld met alle data die kan verzameld worden tot 1 juli 2024, dus er wordt niets uitgesloten met wat vandaag voorligt.

Het is op dit moment niet de bedoeling om de afkeurgrens naar 250.000 deeltjes te brengen vanaf 1 juli 2024.

Indien toch de mogelijkheid aan de klant wordt gegeven om de herstelling van de roetfilter met een jaar uit te stellen, is het dan niet duidelijker voor de klant om effectief een klein gebrek toe te

kennen en bij de tweede vaststelling dat het roetfilter niet is hersteld, alsnog een groot gebrek toe te kennen?

MOW:

De klant krijgt geen mogelijkheid om de herstelling met één jaar uit te stellen. Zoals het nu beschreven staat, krijgt het voertuig een klein gebrek toegekend. Heeft men al 3 keer (of 2 keer, zoals in het voorstel van Traxio van zonet) een klein gebrek gekregen, krijgt men bij de 4^e (3^e bij het nieuwe voorstel van Traxio) niet-conforme aanbieding uiteindelijk een gevaarlijk gebrek toegekend. Dit is dezelfde filosofie als het voorstel van GOCA VL. Door dit ontwerp wordt korter op de bal gespeeld.

In het geval van een tweedehandskeuring en om te vermijden dat de nieuwe eigenaar het roetfilter dient te herstellen is het noodzakelijk om in dit geval toch een geldigheid van 3 maanden toe te kennen (cf. art 23decies: bepaalde vormen van niet-naleving).

MOW:

Het is uiteraard de bedoeling om de consument te beschermen. Indien de roetfilter meer dan 1.000.000 deeltjes uitstoot, wordt steeds een keuringsbewijs met geldigheid van 3 maand afgeleverd en wordt bijgevolg geen aanvraag tot inschrijving afgeleverd. De volgende eigenaar zal dus niet de dupe worden van een defecte roetfilter.

Zie immers ook antwoord hoger. In alle gevallen, ook bij de tweedehandskeuring, wordt er een keuringsbewijs met geldigheid van 3 maand toegekend.

- 4. Artikel 5: Een “periodieke herkeuring” is geen bestaande term in het KB van 15 maart 1968. Beter is om gewoon van “herkeuring” te spreken, deze kan dan zowel een administratieve als een technische herkeuring inhouden.**

MOW:

Er wordt volgens ons niet gesproken over een periodieke herkeuring.

GOCA:

Dit is iets dat reeds in het KB staat, niet iets dat nu in het ontwerp staat.

MOW:

We vinden de term ‘periodieke herkeuring’ ook nergens terug in de bestaande tekst van het KB.

- 5. Artikel 10: Vermoedelijk een tikfout in het punt 6: N M1 (zonder VC -SA2). Deeltjesteller ontbreekt in de lijst (wel aanwezig in bijlage 8)**

MOW:

In bijlage 1 staat inderdaad een tikfout bij punt 6. De ‘N’ dient hier verwijderd te worden. De deeltjesteller staat wel degelijk vermeld, namelijk onder punt 19.

- 6. Artikel 11: Bijlage 7 en 8 zijn niet coherent voor wat betreft: de lpg-, lng- en cng-gasdetector en ijkgereedschap, een rollenremmeter en ijkgereedschap, candelameter.**

MOW:

De verwijzing “voor merk en type, zie bijlage 7” in de tabel van bijlage 8 onder opmerking zal geschrapt worden. Op die manier is er coherentie tussen de 2 bijlagen.

Bijlage 8:

Een kaliber moet zowel door de onderneming als de erkende keuringsinstelling worden aangeboden. Eén set kalibers is voldoende.

MOW:

Dit is ook de bedoeling. Het is de bedoeling de mogelijkheid te laten dat de set kalibers ofwel door de onderneming ofwel door de erkende keuringsinstelling wordt aangeleverd. Dit kan verduidelijkt worden bij de opmerkingen in bijlage 8. Er hoeven geen twee sets aanwezig te zijn.

- 7. Artikel 12: In werking treden artikel 2: Het is uitermate belangrijk om de datum van in werking treden zodanig te bepalen dat er geen/weinig ongewenste neveneffecten ontstaan. Daarnaast is het absoluut noodzakelijk om een gefaseerde aanpak te bepalen die opnieuw tot doel heeft om de ongewenste neveneffecten zoals bijvoorbeeld onbeheersbare fluctuaties in het te keuren wagenpark, maximaal te beperken. Deze maatregelen zullen de keuringsondernemingen in staat stellen om via organisatorische ingrepen rekening te houden met de nieuwe regeling en dit zowel op het vlak van personeel als financiële middelen.**

In werking treden artikel 3 tot en met 5: geen opmerking

MOW:

We hebben gekozen voor een eenvoudige aanpak om de winst en de duidelijkheid voor de burger te maximaliseren.

GOCA VL:

Hoe gaan we de verdubbeling van de periodiciteit invoeren? Stel dat dit wordt geïmplementeerd, hoe zal dat gebeuren? Er zal een soort van fluctuatie ontstaan, namelijk een jaar meer keuringen en dan het daaropvolgende jaar weer minder keuringen. Daar moet toch nog eens over nagedacht worden. Hoe gaan we dit opvangen in de keuringscentra?

MOW:

Zijn die fluctuaties in kaart gebracht en heeft Goca Vlaanderen daar achterliggend cijfermateriaal voor? En eventueel een voorstel voor een gefaseerde aanpak? Wij zien niet meteen een hard bewijs voor deze fluctuatie.

GOCA VL:

Dit is duidelijk, je start met een bepaald jaar en je gaat van een normale situatie naar een volgend jaar waarin plots minder voertuigen voorgereed worden voor een technische keuring en jaar nadien weer meer.

MOW:

In de bestaande toestand zitten we ook met de bonusregeling. Aangenomen dat een wijziging een punctueel verstorend element kan zijn, zou deze fluctuatie zichzelf toch ook redelijk snel moeten afvlakken in de loop van de tijd.

GOCA VL:

We denken dat dit 7 à 8 jaar zal duren voordat de fluctuatie weggewerkt zal zijn. We willen dit op een correcte manier doorvoeren als het ingevoerd wordt. We willen hier niet over 2 jaar opnieuw zitten met eventuele capaciteitsproblemen. We willen gewoon rekening houden met overgangsmaatregelen zodat de impact (ook op de klant) niet te groot is. Volgend jaar zullen er volgens ons 640.000 keuringen minder zijn en dan het jaar nadien komen die er weer bij. Laat ons aub deze oefening maken.

MOW:

Wij hebben niet het idee dat deze fluctuaties lang en ingrijpend zouden zijn, maar we zouden graag meer toelichting krijgen en weten wat jullie voorstellen zouden zijn om er mee om te gaan. We ontvangen dus graag jullie concreet cijfermateriaal en een voorstel van oplossing.

- 8. Artikel 13: Ook in dit geval is het uitermate belangrijk om de datum van in werking treden zodanig te bepalen dat er geen ongewenste neveneffecten ontstaan. Daarnaast is het ook noodzakelijk om een gefaseerde aanpak te bepalen die opnieuw tot doel hebben om de ongewenste neveneffecten tot een minimum te beperken.**

MOW:

We hebben gekozen voor een eenvoudige aanpak om de winst en de duidelijkheid voor de burger te maximaliseren.

Hier geldt hetzelfde besluit als voor de vorige vraag.

3) Algemene opmerkingen:

MOW:

Zijn er nog vragen?

Febiac:

Kunnen we volgende keer wat meer tijd krijgen om zo een ontwerpbesluit te bestuderen en becommentariëren? De tijd die we nu kregen was erg weinig.

MOW:

Dat klopt, hier zullen we in het vervolg rekening mee houden.

Wat dit verslag betreft, dit kan snel afgewerkt worden en doorgestuurd worden naar de leden. De leden krijgen vervolgens 10 werkdagen om hierop opmerkingen te geven.

GOCA VL:

Wat is vervolgens de timing?

MOW:

Er is geen advies van VTC of gegevensbeschermingsautoriteit nodig. De beslissing VR hield geen adviesvraag aan de MORA in, wat een eigen initiatief van de MORA niet uitsluit.

Vervolgens gaat dit opnieuw naar de VR voor een tweede principiële goedkeuring.

Traxio:

Wanneer is de volgende CAIN voorzien, betreffende het ontwerp BVR massa's en afmetingen artikel 32bis?

MOW:

We hebben hier niet meteen zicht op die timing. We zullen dit nakijken en laten weten met de belofte dat we jullie meer tijd geven voor commentaar.

De aanwezigen worden bedankt voor hun aanwezigheid en de vergadering wordt beëindigd.

4) Advies CAIN:

- De zone voor het uitmeten van de dodehoekspiegel wordt nog steeds opgenomen worden in de tabel in bijlage 8 voor KOV +3.5 t. Bij de opmerking zal vermeld worden: 'van toepassing op PVG goedgekeurde bussen'.
- Voor artikel 1 ('alle andere gedeeltelijke keuringen') wordt nagekeken of het in de nota of tekstueel eventueel verder kan verduidelijkt worden, zodat dit duidelijk is voor iedereen.
- Bij artikel 3 en 4 wordt het ontwerp aangepast zodat bij de 3^{de} opeenvolgende controle een rood keuringsbewijs 'verboden tot het verkeer' uitgereikt bij het overschrijden van 1.000.000 deeltjes. Dit maakt dus dat de klant maximaal 6 maanden de tijd krijgt om zijn voertuig te herstellen.
- In bijlage 7 wordt de tikfout in punt 6 aangepast. De letter 'N' voor M1 zal hier verwijderd worden.
- De verwijzing "voor merk en type, zie bijlage 7" in de tabel van bijlage 8 onder opmerking zal geschrapt worden. Op die manier is er coherentie tussen de 2 bijlagen.
- Bij de opmerkingen in bijlage 8 zal verduidelijkt worden dat er geen twee sets kalibers aanwezig hoeven te zijn.
- Op basis van door GOCA aan te leveren cijfermateriaal/analyse een gefaseerde invoering in beschouwing nemen
Noot van de redactie: MOW zal alsnog een gefaseerde invoering voorzien in het BVR