

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 20
van **BART CLAES**
datum: 11 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Keuring oldtimers - Regelgeving

Een besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 legde op dat ook oldtimers ingeschreven onder O-plaat voortaan periodiek gekeurd moeten worden. Vroeger dienden zij enkel te worden gekeurd bij (her)inschrijving. De periodiciteit van de keuring hangt af van de leeftijd van het voertuig, waarbij geldt: hoe ouder het voertuig, hoe minder frequent de keuring moet plaatsvinden. Voertuigen die minder dan dertig jaar geleden in het verkeer zijn gesteld, moeten zich aanbieden in 2019; voertuigen die minstens dertig jaar geleden in het verkeer zijn gesteld, moeten zich aanbieden in 2020. Om een te hoge werklast voor de keuringscentra te vermijden, is bovendien in een spreiding over het jaar voorzien die gekoppeld is aan de verjaardag van de wagen.

Eigenaars en garagisten die oldtimers verbouwen, melden me echter dat het fout loopt met de keuring van oldtimervoertuigen, dat er rechtsonzekerheid is en dat oldtimerwagens waaraan verbouwingen gebeurden vaak onterecht worden afgekeurd. Men meldt me ook dat het goed- of afkeuren vaak ook afhangt van het keuringsstation. In keuringsstations heerst immers vaak een totaal gebrek aan expertise op het vlak van verbouwingen aan oldtimervoertuigen.

Betrokkenen wijzen bovendien op het problematische karakter van de Instructie VO/MOW/INS.TK/2018-205 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, die bijkomende technische voorschriften oplegt die niet vermeld zijn in het KB van 15 maart 1968 dat de technische eisen vastlegt. Nochtans is het ook na de zesde staatshervorming nog steeds de federale overheid die bevoegd is voor het vastleggen van de technische eisen waaraan een voertuig moet voldoen (de homologatie of de technische keuring).

In zijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 620 van 27 februari 2019 stelde de toenmalig bevoegde minister dat hij zijn administratie opdracht had gegeven een nader onderzoek in te stellen naar de gecontesteerde instructie VO/MOW/INS.TK/2018-205 en haar toepassing. De administratie zou in functie van dat onderzoek in overleg treden met GOCA (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) en de betrokken verenigingen van oldtimereigenaars over de toepassing van de instructie.

Bovendien is er de bijzondere situatie van de wagens die in dienst zijn genomen vóór 15 maart 1968. Artikel 2, §2, 1°, van het KB stelt onder meer dat de bepalingen inzake goedkeuring, homologatie en verbouwingen niet van toepassing zijn op deze voertuigen. Dat geldt onder meer voor artikel 8, §5, van het besluit dat bepaalt dat elke verbouwing van een voertuig die ertoe leidt dat het voertuig niet meer overeenstemt met het goedkeuringscertificaat, bekrachtigd dient te worden met een afwijking ervan en dat

verbouwingen die worden uitgevoerd door een andere persoon dan de fabrikant of zijn gevolmachtigde bekrachtigd dienen te worden door de fabrikant of zijn gemachtigde.

Deze instructie somt echter een reeks verbouwingen op die te allen tijde verboden zijn en staat andere verbouwingen enkel toe mits het akkoord van de constructeur of zijn mandataris. Dit laatste akkoord verkrijgen, is de facto vrijwel onmogelijk. De bepalingen van de instructie lijken dus voor deze wagens strijdig met de bepalingen van het KB. Er wordt overigens in geen enkele mogelijkheid voorzien om van de homologatiedienst een goedkeuring te krijgen zonder attest van de constructeur, terwijl deze verbouwingen wel aanvaard kunnen worden in buurlanden Duitsland en Nederland.

In geval van aanpassingen aan een oldtimer met O-plaat moet volgens de instructie een beoordelingscommissie een technisch advies leveren aan de bevoegde overheid.

De eigenaars en garagisten wijzen er intussen op dat verbouwingen van oldtimervoertuigen niet zelden de veiligheid van de wagen ten goede komen en de wagen vaak ook fors ecologischer maken. Onder meer het ombouwen tot een elektrische wagen kan niet, ondanks de manifeste milieuwinsten.

1. Hoeveel wagens met een O-plaat zijn er in dit land ingeschreven? Hoeveel daarvan vallen onder het Vlaamse Gewest, hoeveel onder het Waalse Gewest en hoeveel onder het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?
2. Hoeveel oldtimers werden sinds de goedkeuring van het besluit van 27 april 2018 gekeurd? Hoeveel ervan werden goedgekeurd, hoeveel werden afgekeurd en hoeveel herkeuringen vonden plaats en met welk resultaat?
3. Wat waren de voornaamste redenen van afkeuring?
4. Erkent de minister dat in de keuringsstations vaak onvoldoende expertise aanwezig is met betrekking tot oldtimers en dat dit tot foutieve beoordelingen kan leiden?
5. Op welke manier zal de minister de expertise in de keuringsstations inzake verbouwingen van oldtimers verhogen?
6. Erkent de minister het problematische karakter van de instructie VO/MOW/INS.TK/2018-205 van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken die bijkomende technische voorschriften oplegt die niet vermeld zijn in het KB van 15 maart 1968, terwijl het nog steeds de federale overheid is die de technische eisen vastlegt waaraan wagens moeten voldoen?
7. Wat is de stand van zaken inzake het onderzoek naar de genoemde instructie? Welk onderzoek werd gevoerd, met wie werd overlegd en wanneer, en wat is desgevallend het resultaat van het onderzoek en het overleg?
8. Is het vragen van het akkoord van de constructeur of zijn mandataris in geval van verbouwingen aan voertuigen van vóór 15 maart 1968 niet onwettig, aangezien deze voertuigen nadrukkelijk van deze verplichting werden uitgesloten?
9. Is het niet wenselijk dat een soepelere regeling in het leven wordt geroepen in verband met verbouwingen aan oldtimers, waarbij onder meer het nauwelijks te verkrijgen akkoord van de constructeur of zijn mandataris wordt geschrapt?
10. Dreigt de al te strenge regeling in Vlaanderen geen werkgelegenheid te vernietigen door faillissementen van in deze sector actieve bedrijven en hun toeleveranciers?
11. Wat is de rechtsbasis van de bevoegdheid en de samenstelling van de beoordelingscommissie die een advies moet formuleren in geval van aanpassingen aan een oldtimer?
12. Hoeveel gunstige adviezen leverde deze beoordelingscommissie inmiddels reeds af? Hoeveel keer werden deze adviezen gevolgd, hoeveel keer niet?

13. Erkent de minister het feit dat verbouwingen aan oldtimers de veiligheid en het milieu ten goede kunnen komen?
14. Welke andere initiatieven zal de minister nemen om de rechtszekerheid bij de oldtimereigenaren en garagisten opnieuw te garanderen door middel van een correcte en uniforme keuring?

ANTWOORD

op vraag nr. 20 van 11 oktober 2019

van **LYDIA PEETERS**

1. In de drie gewesten samen zijn 176.133 voertuigen onder O-plaat ingeschreven waarvan 115.898 in het Vlaamse Gewest, 52.862 in het Waalse Gewest en 7.373 in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.
2. Voor de periode van 1 juni 2018 tot 1 oktober 2019 werden in het Vlaamse Gewest 30.984 voertuigen onder O-plaat gekeurd waarvan 17.314 voertuigen werden goedgekeurd en 13.670 voertuigen werden afgekeurd. Het aantal voertuigen dat een herkeuring kreeg was 14.362 en het resultaat was dat 12.219 voertuigen een goedkeuring kregen en 2.143 voertuigen een afkeuring.
3. De voornaamste redenen voor afkeur waren voor: remmen; milieutest; lichten; ruitensproeier; ophanging en olielekken.
4. Ook de keuringsstations worden gecontroleerd en tot heden heb ik nog geen dossier verkregen dat stelt dat er onvoldoende expertise en kennis aanwezig is in de keuringsstations. Voor specifieke, en meestal ook zeldzame voertuigen of bij twijfel over de veiligheid van een modificatie of wijziging aan de oldtimer kan het keuringsstation een dossier opmaken, waarbij de Vlaamse administratie een standpunt inneemt.
5. De expertise en kennis van de controleurs wordt continu bijgewerkt.
6. Sinds de zesde staatshervorming is de federale overheid niet langer bevoegd voor de regels betreffende de technische keuring.
Instructie VO/MOW/INS.TK/2018-205 is de technische en praktische concretisering van de geldende regels betreffende keuringseisen en maakt duidelijk aan de keuringsinstellingen en hun controleurs op welke wijze bij de technische controle moet worden te werk gegaan bij de beoordeling van oldtimervoertuigen.
7. Mijn administratie heeft in opdracht van mijn voorganger een nader onderzoek ingesteld betreffende deze instructie en haar toepassing. In functie van dit onderzoek heeft mijn administratie op 2 mei overlegd met GOCA Vlaanderen, en de betrokken verenigingen van oldtimereigenaars. Het onderzoek resulteert in een aanpassing van de instructie, wat werd toegelicht op het overleg met alle betrokken partijen op 21 oktober jongstleden.
8. In de nieuwe versie van de instructie zal geen akkoord van de constructeur meer gevraagd worden voor deze voertuigen. Tijdens het onderzoek waren er overlegmomenten op 18/01/2019, 2/05/2019 en 21/10/2019 met de Belgische Federatie Oude Voertuigen (BFOV); de Vereniging voor Verbouwde Voertuigen (VJV) en GOCA Vlaanderen.
9. In het kader van een periodieke keuring zijn onveilige modificaties en wijzigingen niet toegestaan. Deze regels gelden dus ook voor oldtimers. Zoals aangegeven in mijn voorgaand antwoord zal er geen attest van de constructeur geëist worden.

10. De regelgeving beoogt rekening te houden met de oldtimereigenaars en de bedrijven en toeleveranciers en anderzijds de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers. Het lijkt me eerder dat er meer bedrijvigheid is voor toeleveranciers en garagisten die in staat zijn de nodige correcte herstellingen en aanpassingen te doen aan oldtimers.
11. De beoordelingscommissie had een louter adviserende rol. In de nieuwe versie van de instructie wordt geen verwijzing meer opgenomen naar deze beoordelingscommissie.
12. De beoordelingscommissie heeft tot heden 132 gunstige adviezen uitgebracht. Mijn administratie houdt noch het aantal gevolgde adviezen noch het aantal niet gevolgde adviezen bij mede gezien de wetgeving rond bescherming van de persoonlijke levenssfeer.
13. Hierover kan geen algemene bevinding geformuleerd worden, aangezien elke verbouwing als uniek kan beschouwd worden en dus geval per geval moet worden beoordeeld. Sommige verbouwingen zullen een voertuig wel onveiliger maken. Andere – veilig geachte - verbouwingen kunnen ook slecht uitgevoerd worden waardoor deze ook de veiligheid niet ten goede komen.
14. Er wordt op dit moment aan een nieuwe versie van de instructie gewerkt en die zal volgens de administratie voor het eind van dit jaar beschikbaar zijn. Voorts wordt een traject opgestart waarin nagegaan wordt of er nog aanpassingen nodig zijn aan de wetgeving van de oldtimerkeuring.