

ACTIVITEITEN- VERSLAG

2019-2020

INHOUD

VOORWOORD	03
KERNCIJFERS	04
PRIORITEITEN 2020	06
VERWEZENLIJINGEN 2019	16
COMMISSIERESULTATEN	26
INTERNATIONALE ACTIVITEITEN	35
GROEPERINGEN	39
RAAD VAN BESTUUR.....	48
ONZE GESPREKSPARTNERS	50
INTERNATIONALE CONTACTEN	51



VOORWOORD

Sinds de verkiezingen van mei 2019 en de daaropvolgende politieke stellingenoorlog zit ons land in het zoveelste machtsvacuüm. Het spierballengerol van de superstaten dringt Europa in het verdomhoekje. VW moet Dieselgate-klienten vergoeden. En Brussel wil de automobilist hardhandig de nek omwringen vanuit een vreemde visie op mobiliteit. Tot daar weinig écht wereldschokkend nieuws onder de zon. Maar toen – begin 2020 – bleef de wereld plots figuurlijk stilstaan. Door een minuscuul virus notabene.

De coronacrisis had de impact van een onverwachte en allesvernietigende oorlog. Van de ene dag op de andere lag de economische activiteit plat en werden menselijke contacten gereduceerd tot digitale videogesprekken. Een aantal van onze sectoren moest in het belang van het land aan de slag blijven terwijl andere verplicht de deuren moesten sluiten. De overheid reageerde om de ergste economische noden op te vangen. Vaak “too little too late” en – vooral – in absolute onduidelijkheid. In deze bizarre tijden zagen we echter ook de menselijke veerkracht bovenkomen. Onze leden bleven niet bij de pakken zitten: ze hielpen eerst bij dringende interventies en organiseerden zich om klanten en personeel in alle veiligheid te ontvangen. We herontdekten in deze periode ook de meerwaarde

van een hechte federatie: samenwerking, informatie-uitwisseling en frontvorming.

TRAXIO heeft zich tijdens de coronacrisis de naad uit de broek gewerkt om duidelijkheid te brengen, praktische richtlijnen uit te vaardigen en de economische belangen van onze sectoren te verdedigen. Ze is daar met verve in geslaagd – daarvan getuigen de talloze bedankmails die we van onze leden mochten ontvangen.

De impact van de coronacrisis op onze economie en mobiliteit is echter niet te onderschatten. Wij blijven daarom 24/7 vechten voor uw rechten. Wij willen duidelijk blijven communiceren over wat u aanbelangt. En we willen u ook praktische tools bieden die uw professionele leven kunnen vergemakkelijken. Deze zaken vindt u vanaf nu terug op de nieuwe TRAXIO-website, waar u voortaan ook veel meer zelf kan beheren in het ledenluik. Daar waar Corona ons vooral beperkingen heeft opgelegd, wil TRAXIO grenzen verleggen en de ontplooiing van onze sectoren ondersteunen. Laat ons allen samen timmeren aan de weg naar een mooie toekomst!

Didier Perwez, voorzitter
Luc Missante, algemeen directeur

TRAXIO IN ÉÉN OOGOPSLAG

5 SECTOREN



MOBILITEIT



ONDERDELEN
EN UITRUSTING



FIETSEN



LAND- EN
TUINBOUWMACHINES



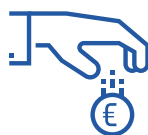
BURGERLIJKE
BOUWKUNDE
EN
GOEDERENBEHANDELING

IN CIJFERS (2018)



148.645.880

omzet (x1000)



1.976.305

investeringen (x1000)



9.857

aantal werkgevers



99.268

arbeidsplaatsen



55.448

zelfstandigen
& helpers



3 KERNTAKEN



BELANGENBEHARTIGING



EXPERTISE & ADVIES



NETWERKING



IN HET OOG VAN DE CORONASTORM

SNEL, ACCURAAAT EN PRAGMATISCH ONZE LEDEN VERDEDIGEN

Als antwoord op de coronacrisis profileerde TRAXIO zich op twee vlakken. Er was een belangrijke informatieve rol naar de leden toe. Maar daarnaast was er ook het lobbywerk om waar mogelijk maatregelen te beïnvloeden of bij te sturen. Want als gezondheid het allerbelangrijkste is, mag de aandacht voor de economische kant niet verslappen. En net op dat vlak spelen de TRAXIO-leden een fundamentele rol. TRAXIO blikt terug op enkele bewogen maanden.

Deze crisis is niet alleen uniek door haar aard, ook de snelheid waarmee de dingen ons overvielen was erg bijzonder. Meestal heb je indicaties van wat op je afkomt, maar nu werd het economisch leven in een ijltempo vrijwel verzegeld. De vooraanstaande econoom Martin Wolf had het in de Financial Times onomwonden over een 'wereldwijd stilvallen'. De ernst van de situatie dwong ons om erg snel te schakelen.

Transparant informeren

Een belangrijk onderdeel van wat TRAXIO deze crisisperiode deed, was informeren. Het was in deze crisis een kwestie van erg kort op de bal te spelen. Het TRAXIO-team zat continu klaar om ervoor te zorgen dat nieuwe beslissingen zo snel mogelijk konden geduid worden en dat de informatie op de website

's anderendaags helemaal up-to-date was. Door het permanent opvolgen van de nieuwe wendingen, volgde ook regelmatig een actualisering en een praktische interpretatie van de door de overheden genomen beslissingen. Want hoe je het draait of keert: aan de rafelranden van deze beslissingen zat vaak een grijze zone, die de dagen erop enigszins opgeklaard werd – of soms toch.

Tegelijkertijd maakte TRAXIO er een erezaak van dat de informatie die we verstrekten accuraat was. De informatie van de overheden was niet altijd even duidelijk en het was dan ook normaal dat men zich vele vragen stelde, en jammer genoeg waren de antwoorden die men links en rechts opving niet altijd even correct. Zo werd gezegd dat herstellingen van auto's en fietsen probleemloos uitgevoerd mochten worden, terwijl deze toelating in werkelijkheid tot 'dringende'



“TIJDENS DEZE BEWOGEN PERIODE HEEFT TRAXIO HEEL WAT NIEUWE LEDEN MOGEN VERWELKOMEN. DIT IS EEN BELANGRIJKE GRAADMETER EN HET IS TEGELIJK OOK EEN WAARDERING VOOR DE MENSEN DIE ACHTER DE SCHERMEN BERGEN WERK HEBBEN VERZET.”

herstellingen beperkt was. Nog een misverstand had betrekking op oldtimers. Deze zouden niet meer mogen rijden, maar ook dat was een kwakkel van formaat. Correct informeren betekent ook klaarheid scheppen in soms toch wel complexe regelingen. De heropening van de keuringsstations was daar een treffend voorbeeld van. Dit lanceren levert misschien wel een mooi nieuwsitem op, maar de werkelijkheid zat het toch iets complexer in elkaar. Zo was er van een heropening in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geen sprake. In het Waalse Gewest heropende slechts een aantal centra terug de deuren. Bovendien bleken aanzienlijke verschillen te bestaan tussen Vlaams en Waals Gewest met betrekking tot welke types voertuigen gekeurd konden worden. Eerste keuring, ADR, voertuigen voor buitenlandse gebruik.... Allemaal nogal technisch, maar het onderwerp illustreert hoe TRAXIO zijn informatieve rol naar zijn leden heeft gespeeld.

Een vergelijkbare verduidelijking brachten we rond de werking van de carwash-sector. Heel wat particulieren stonden voor gesloten deuren, maar er was één belangrijke uitzondering. Gebruikmaken van een carwash kon immers wél voor zover het reinigen van het betrokken voertuig van belang is om de veiligheid in de voedselketen te verzekeren. Via onze informatie hebben we zoveel mogelijk geprobeerd dit criterium in de verf te zetten.



KORT GENOTEERD

Tijdens de coronacrisis zorgde TRAXIO voor:

- *Een snelle, systematische update van de genomen overheidsbeslissingen met praktische toelichting en verduidelijking voor de TRAXIO-leden.*
- *Het beschikbaar stellen van extra sectorinformatie en sociale wetgeving.*
- *Het opstellen van paritaire aanbevelingen voor de herneming van de activiteiten post-corona*
- *De ontwikkeling van praktische richtlijnen, te volgen scenario's en kant-en-klaar visueel materiaal voor de showrooms en werkplaatsen.*
- *Door lobbywerk verkregen we onder andere:*
 - *Een gedeeltelijke heropening van de Centra voor Technische Controle in Vlaanderen en Wallonië*
 - *Een versoepeling van de procedure voor technische werkloosheid n.a.v. de coronacrisis*
 - *De toevoeging van verschillende van onze Paritaire Comités aan de lijst met essentiële Paritaire Comités (bv. 149.04: Fedagrim/SIGMA en Velo)*
 - *De toevoeging van 'vervangwagens' bij dringende herstellingen en takelingen*
 - *Een verruiming van de ondersteunende overheidspremies voor verschillende van onze sectoren (onder andere een Corona-premie van 5.000€ voor de sectoren van autoverkoop en -herstelling in Wallonië) en een vervroegde betaling van geleverde diensten en voertuigen in Wallonië*



Praktische begeleiding

Tijdens deze bewogen periode heeft TRAXIO heel wat nieuwe leden mogen verwelkomen. Dit is een belangrijke graadmeter en het is tegelijk ook een waardering voor de mensen die achter de schermen bergen werk hebben verzet. De secretarissen hebben bijvoorbeeld naast de algemene communicatie ook tal van extra taken voor hun rekening genomen zoals specifieke sectorinformatie bundelen en verspreiden, lijsten opstellen van geopende bedrijven etc.

“PRECIES OMDAT TRAXIO
VERSCHILLENDE SECTOREN
VERTEGENWOORDIGT,
SCHAAKT DE ORGANISATIE
OP VERSCHILLENDE
BORDEN TEGELIJK.”

De aanpak is altijd praktisch en pragmatisch geweest. Van in het begin was duidelijk dat dringende auto-, fiets- of vrachtwagenherstellingen toegelaten waren. Op zich goed nieuws natuurlijk, alleen: hoe pak je dit praktisch aan? Omdat heel wat vragen hierover bestonden bij de TRAXIO-

leden, werd een te volgen procedure ontwikkeld. Uiteraard zonder enige verplichting, in deze richtlijnen werden wel een aantal erg handige vuistregels geïntegreerd. Bijvoorbeeld hoe men moet nagaan of het wel degelijk om een dringende herstelling gaat. Zekerheid over dergelijke belangrijke zaken voorkomt dat men bij de levering voor onaangename verrassingen komt te staan: maak duidelijke afspraken over die levering, volg de richtlijnen om de social distancing na te komen en neem ook de juiste maatregelen voor de betaling. Dat cashbetalingen zoveel mogelijk vermeden moeten worden werd al vanaf

dag één duidelijk gemaakt, maar hoe zo voorzichtig mogelijk met een betaalterminal omspringen was voor zowat iedereen onontgonnen terrein.

Essentiële sectoren

Ledenbelangen overstijgen natuurlijk deze informatieve taak. Door de diverse sectoren die TRAXIO vertegenwoordigt, waren de TRAXIO-teams genooddacht op verschillende borden tegelijk te schaken. Men had het in de ministeriële besluiten – die de basis vormen voor alle maatregelen – over diensten en bedrijven ‘noodzakelijk voor de bescherming van de vitale belangen van de natie en de behoeften van de bevolking’. Dat had voor gevolg dat transport mogelijk bleef. Ook diensten en bedrijven voor het beheer van vervuilde gronden – Tersana – mochten verder werken. De land- en tuinbouwbedrijven, verenigd onder Fedagrim, stonden op deze eerste lijst van uitzonderingen, maar Paritair Comité 111 voor metaal-, machine-, en elektrische bouw was dat niet. Mede door toedoen van TRAXIO werd dit rechtgezet, zij het beperkt tot onderhoud, productie en herstelling van landbouwmachines.”

Idem voor Paritair Comité 149.04, wat goed nieuws betekende voor de SIGMA-leden. Los van het feit dat deze uitzonderingslijst het überhaupt mogelijk maakte om de werkzaamheden geheel of gedeeltelijk verder te zetten, zat er nog een ander voordeel aan vast. De Ministerraad had immers beslist dat er voor het tweede kwartaal van 2020 tot 120 vrijwillige overuren gepresteerd konden worden, alleen was deze mogelijkheid beperkt tot deze essentiële sectoren. Ook om deze reden was het van belang als essentiële sector erkend te worden en een plaats te bemachtigen op deze uitzonderingslijst.



LAGE-EMISSIONEZONES (LEZ)

VRAAG NAAR UNIFORMITEIT

Met afzonderlijke regelingen voor Antwerpen, Gent en Brussel, net als afwijkende plannen voor het Waalse Gewest, is het landschap van de LEZ's een kluwen waar een kat haar jongen niet in terugvindt. De vraag naar meer consistentie is dan ook bijzonder legitiem.

Op zich is TRAXIO niet tegen het principe van een lage-emissiezone gekant, alleen vragen wij wel dat de invoering ervan op een harmonieuze en uniforme manier gebeurt, liefst dan nog in heel Europa. Want wat stellen we vandaag vast? Ieder land heeft zijn eigen aanpak, en dan spreken we al snel over 200 LEZ's verspreid over verschillende Europese landen. Maar ook binnen de Belgische landsgrenzen is sprake van een verwarrende versnippering.

Babylon België

Het begint al bij de types voertuigen die de zone mogen betreden. Antwerpen en Gent schrijven op dat punt vrijwel hetzelfde verhaal (geen diesels van Euronorm 4 of ouder en geen benzines Euronorm 1 of ouder), maar kennen dan weer een andere regeling op het vlak van uitzonderingspasjes. Koop je er een in Gent, dan verschaft dit geen toestemming om er ook in Antwerpen mee rond te rijden. In Brussel mag die Euro 4 diesel nog wel de LEZ binnen, zij het tot eind 2021. En natuurlijk zijn er ook sancties voor wie de regels overtreedt,

alleen zijn er ook hier onderlinge verschillen.

Wallonië wordt LEZ

In het Waalse Gewest is de benadering helemaal anders.

Een plan maakt van het hele grondgebied vanaf 2023 een LEZ, zij het dat de dan geldende regels op personenwagens van toepassing zijn. Dat Euro 4-normen nog tot in 2025 toegelaten zullen worden (6 jaar na Vlaanderen; 4 jaar na Brussel) illustreert nog maar eens de verschillende aanpak tussen de Vlaamse, Brusselse en Waalse LEZ's. Het plan zorgt echter voor een vrij snelle verstrenging, met als gevolg dat in 2030 Euro 6-diesels niet meer welkom zullen zijn op de Waalse wegen. Binnen dit kader bestaat de mogelijkheid voor steden om in een aangepaste (strengere) regeling te voorzien. Op dit ogenblik loopt een proefproject in Namen en Eupen. Pas na afronding zal weten we of hier concrete maatregelen aan gekoppeld worden.

“TRAXIO VRAAGT
DUIDELIJKHEID ROND DE
LEZ'S, WAAR WE PRINCIPIEEL
NIET TEGEN GEKANT ZIJN.
NIET ALLEEN DE GELDENDE
NORMEN, MAAR OOK
DE SANCTIONERING OF
UITZONDERINGSREGELS
MOETEN DRINGEND OP
ELKAAR AFGESTEMD
WORDEN.”

200

LEZ's zijn al verdeeld
in verschillende
Europese landen



BEDRIJFSWAGENS

DE MEERWAARDE VAN HET PRODUCT ERKENNEN

Te vaak en volkomen onterecht plaatst men de bedrijfswagens in het verdomhoekje. Bewust wordt verkeerde informatie verspreid, en dit terwijl ze een reële rol in het vergroenen en verjongen van het wagenpark spelen.

Uit recente cijfers van StatBel en de FOD Mobiliteit blijkt dat er zo'n 465.000 'salariswagens' (want daar hebben we het eigenlijk over) op de Belgische wegen rijden, net geen 8 % van het totale wagenpark dat stilaan in de richting van de zes miljoen evolueert. Maar afgezien nog van het aandeel van deze bedrijfswagens – nogmaals: salariswagens – dat slechts een beperkt deel is van alle voertuigen met een bedrijfsmatige toepassing, circuleren heel wat feitelijke onjuistheden.

Jonger en groener

Om te beginnen dat hun bestaan het autoverkeer in de hand werkt. Een kwakkel. Meer nog: het is net dit segment van bedrijfswagens dat voor een jonger en (dus) groener wagenpark zorgt. De gemiddelde leeftijd van het Belgisch wagenpark gaat naar de tien jaar. Bij een gemiddelde bedrijfswagen is dat twee jaar. Deze kent trouwens een normale doorlooptijd van vier jaar, waarna hij vervangen wordt. Bedrijfswagens

afschaffen zou niet voor minder maar wel oudere auto's zorgen. Het zou met andere woorden ook een ingrijpend effect hebben op de klimaatambities van dit land.

465.000

'salariswagens'
rijden op de Belgische
wegen

Geen alternatief

Het succes van bedrijfswagens in ons land kan niet los worden gezien van de hoge loonkost en de kloof tussen bruto- en nettoloon. Afgezien nog van de sociale onrechtvaardigheid waar een afschaffen van dit systeem voor zou zorgen, moet ook vastgesteld worden dat het openbaar vervoer geen volwaardig alternatief is. Wil men die vele duizenden gebruikers van bedrijfswagens naar het openbaar vervoer krijgen, dan zullen aanzienlijke investeringen nodig zijn waarvoor geen budgettaire ruimte bestaat. De jaarlijkse opbrengst van bedrijfswagens bedraagt ook ruim 2 miljard, een gevolg van de btw, accijnzen en de solidariteitsbijdrage.

“TRAXIO WENST DAT HET DEBAT OVER BEDRIJFSWAGENS IN ALLE INTELLECTUELE EERLIJKHEID GEVOERD ZOU WORDEN. VAAK WORDEN BEWUST MANIFESTE ONWAARHEDEN VERSPREID. BEDRIJFSWAGENS ZIJN IN ONS LAND EEN BELANGRIJKE FACTOR VAN VERJONGING EN VERGROENING VAN HET WAGENPARK. DE IDEE ZE (EENZIJDIG) AF TE SCHAFFEN ZOU OOK EEN MANIFEST ONRECHT NAAR VELE DUIZENDEN WERKNEMERS TOE ZIJN.”

BLOCK EXEMPTION REGULATION

HET BESTAAN VAN DE ONAFHANKELIJKE HERSTELMARKT GARANDEREN

Toen in mei 2010 de vorige groepsvrijstellingsverordening verviel, lanceerde de Europese Commissie een nieuwe mededingingswet voor de automotive sector. Deze wet, die van kracht is sinds 1 juni 2010, had de bedoeling een gezonde concurrentie na te streven in de sector en tegelijk de klant te beschermen. Maar in 2023 vervalt deze wet. Dat betekent dat er een nieuwe, wellicht meer uitgebreide wet moet komen.

Met de groepsvrijstellingsverordening – in de sector vaak ‘Block Exemption Regulation’ of kortweg ‘BER’ genoemd – hebben Europese auto-eigenaars de vrije keuze om hun auto te laten herstellen in een andere dan de officiële werkplaats, zonder het risico te lopen de fabrieksgarantie op hun voertuig te verliezen.

Voor alle duidelijkheid hebben we het hier verder uitsluitend over de meer specifieke ‘Motor Vehicle BER’, niet over de ‘Vertical BER’.

Fabrieksgarantie

De ‘Motor Vehicle BER’ regelt onder meer wat constructeurs wel of niet mogen en welke afspraken er gemaakt zijn met onafhankelijke aftermarket operators. Ze regelt de technische informatiedoorstroming tussen constructeurs en onafhankelijke herstellende, de toegang tot onderdelen en tools, de onderlinge handel tussen herstellende... Herstellingen moeten immers perfect uitvoerbaar zijn, met de juiste onderdelen, en volgens de juiste instructies, zodat de consument de fabrieksgarantie op zijn auto niet verliest.

Deze mededingingswet heeft echter een vervaldatum. Die komt eraan in 2023. Dit betekent dat er een nieuwe, meer uitgebreide wet moet komen. Want de sector heeft ook niet stilgezeten, natuurlijk. En met alle nieuwe ontwikkelingen in mobiliteit en de geconnecteerde en (bijna) zelfrijdende auto zullen er

nog veel meer concrete en specifieke afspraken gemaakt moeten worden.

Technische informatie

Als sectorfederatie zullen we er dus over moeten waken dat de technische informatiestroom voor onderhoud en herstellingen niet stilvalt, dat de onderdelen beschikbaar blijven en dat de fabrieksgarantie gegarandeerd blijft, zodat onafhankelijke herstellende ook in de toekomst hun werk naar behoren zullen kunnen uitvoeren. Kortom, dat het bestaan van de onafhankelijke herstelmarkt – zeker ook in het post-coronatijdperk – gewaarborgd blijft.

“WE ZULLEN ER DUS OVER MOETEN WAKEN DAT DE TECHNISCHE INFORMATIESTROOM VOOR ONDERHOUD EN HERSTELLINGEN NIET STILVALT, DAT DE ONDERDELEN BESCHIKBAAR BLIJVEN EN DAT DE FABRIEKSGARANTIE GEGARANDEERD BLIJFT.”





KRUISPUNTBANK VOOR VOERTUIGEN

PLEIDOOI OM DE TOEGANG TE VERSOEPELEN

Aan de hand van het chassisnummer kan TRAXIO net als andere instanties technische informatie uit deze Kruispuntbank verkrijgen. Aangezien dit niet altijd even handig is, ijvert TRAXIO ervoor om dit via de nummerplaat mogelijk te maken.

Er is een verbondenheid van TRAXIO met de werking van de Kruispuntbank voor Voertuigen, waarvan de wettelijke grondslag een 10-tal jaar geleden goedgekeurd werd. Zo voorzien de latere uitvoeringsbesluiten in de mogelijkheid dat TRAXIO, zonder voorafgaande toestemming, technische informatie over voertuigen uit de Kruispuntbank te verzamelen.

Nadelen van het chassisnummer

Vandaag gebeurt de toegang tot deze technische gegevens op basis van het chassisnummer van de betrokken voertuigen. Aan deze werkwijze zitten echter twee grote nadelen. Te beginnen met het chassisnummer zelf, een moeilijke combinatie van zomaar even 17 karakters, waardoor sowieso het risico op een fout bij het overschrijven reëel is. Anderzijds is het chassisnummer niet zomaar iets wat de eigenaar van een voertuig vanbuiten kent. Het is onze overtuiging dat er een eenvoudigere aanpak bestaat.

Nummerplaat gebruiken?

Om deze nadelen te omzeilen, wenst TRAXIO de toegang tot deze technische gegevens op een andere en vooral eenvoudigere manier verkrijgen: via de nummerplaat. Onmiddellijk wensen we aan deze aanpak een aantal garanties te koppelen:

- Er zal enkel gebruikgemaakt worden van de nummerplaat in het strikte kader van de opdracht zoals bepaald in het uitvoeringsbesluit van de wet die aan de basis van de Kruispuntbank ligt. Concreet gaat het om de oprichting van “een platform belast met de uitwisseling van gegevens betreffende de homologatie van voertuigen en voertuigonderdelen tussen de Kruispuntbank en de professionele sector van de handel in en de reparatie van motorvoertuigen”.
- De nummerplaat zal enkel op vrijwillige basis verkregen worden.
- De gegevens waartoe men toegang wenst, zijn hoofdzakelijk en uitsluitend de gegevens over de technische eigenschappen van de voertuigen.



- Er wordt in geen geval gevraagd om toegang te krijgen tot de persoonlijke gegevens van de dossiers (namen, adressen, ...).
- De consument zal een duidelijke boodschap krijgen over het strikte gebruik van zijn nummerplaat.
- Er zal een protocol opgemaakt worden voor de gebruikers van het IT-platform dat toegang verschaft tot de informatie.
- Dit protocol waartoe men verplicht zal moeten toetreden, zal de strikte gebruiksregels voor de gegevens hernemen, evenals een verbintenis om de wet op de bescherming van de persoonlijke levenssfeer na te leven.

“VANDAAG HEEFT TRAXIO TOEGANG TOT DE TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE KRUIPUNTBANK VOOR VOERTUIGEN VIA HET CHASSISNUMMER. NAAR DE TOEKOMST WORDT VOORGESTELD DIT MOGELIJK TE MAKEN VIA DE NUMMERPLAAT, UITERAARD GEKOPPELD AAN AFDOENDE WAARBORGEN ROND VEILIGHEID EN PRIVACY.”

CONSUMENTENSCHULDEN

ONZE SECTOR BLIJFT GEVRIJWAARD VAN NEGATIEVE GEVOLGEN

Een wet om de zogenaamde 'spookkosten' te beperken beoogt een nobel doel, maar door de gevolgde methode had dit funeste gevolgen voor onze sector kunnen hebben. TRAXIO slaagde in een bijsturing.

Zogenaamde 'spookkosten' zijn boetes allerhande op achterstallige facturen. Dit gaat van kosten eigen aan incasso-activiteiten, advocatenkosten, intresten of gewoonweg administratieve kosten. Deze zorgen er vaak voor dat het uiteindelijk verschuldigde bedrag een veelvoud van de initiële schuld wordt. Hierdoor wordt het probleem niet alleen groter, de situatie zorgt soms zelfs voor een uitzichtloze positie van de schuldenaar. Een wet waarvan de tekst al in de Commissie Economische Zaken van de Kamer goedgekeurd werd (plenaire stemming volgt later) zorgt hier voor een oplossing.

Akkoord met het principe

De wet heeft als ambitie de schuldopbouw tegen te gaan, om hierdoor ook de armoede tegen te gaan. Uiteraard kunnen we als TRAXIO niet gekant zijn tegen dit nobel doel. Waar we het moeilijk mee hebben is de manier waarop deze wet dit wil bewerkstelligen. Men wil de consument meer tijd geven om te betalen én de kosten die de facturen vaak stevig verzwaren en een molensteen rond diens

nek worden plafonneren. Deels kunnen we die aanpak volgen, alleen moeten we vaststellen dat het probleem dat men wil aanpakken zich niet stelt in onze sector. Helemaal anders ligt dit voor pakweg ziekenhuizen, de telecom- of de energiesector.

Contante betaling behouden

In het allerslechtste geval zou een betaling tot twee maanden vertraging kunnen oplopen, wat voor onze leden bijzonder problematisch is. Dit staat haaks op wat gangbaar is in onze sector, met name betaling bij afhaling van het voertuig. We ijverden dan ook dat de contante, in de betekenis van onmiddellijke, betaling voor onze sector behouden werd. Voor het overige hebben we er geen probleem mee. In de Commissie Economische Zaken van De Kamer werd onze vraag weerhouden. Stemming van deze tekst in de plenaire vergadering van de Kamer werd door de Corona-maatregelen uitgesteld, maar zal later plaatsvinden. Het is een mooie illustratie van hoe we de belangen van onze leden verdedigen.

"BIJ DE
TOTSTANDKOMING VAN
DE WET OP ZOGENAAMDE
'SPOOKKOSTEN' (BOETES OP
ACHTERSTALLIGE BETALINGEN),
SLAAGDE TRAXIO ERIN TE VERKRIJGEN
DAT VOOR ONZE SECTOR CONTANTE
BETALING, T.T.Z. BIJ AFHALING
VAN HET VOERTUIG,
BEHOUDEN BLIJFT."



GARANTIE

HANDHAVING VAN DE AFWIJING VOOR TWEEDEHANDSGOEDEREN

“HET
RISICO BESTAAT
DAT HET AANTAL ‘VALSE
PARTICULIEREN’ TOENEEMT,
DIE ZONDER GARANTIE OF
VERHAALMOGELIJKHEID ZULLEN
VERKOPEN. TRAXIO ZAL AL ZIJN
GEWICHT IN DE SCHAAL WERPEN
OM DE STATUS QUO VAN DE
HUIDIGE REGELS TE
HANDHAVEN.”

De Europese Richtlijn 2019/771, die uiterlijk op 1 januari 2022 moet worden omgezet, voorziet in een verlenging van de periode waarin de bewijslast voor de toepassing van een garantie bij de verkoper ligt. TRAXIO wil dat de huidige afwijking gehandhaafd blijft.

Momenteel wordt elk goed dat door een professional aan een particulier wordt verkocht, gedekt door een garantie van 24 maanden. Ze kan onder bepaalde voorwaarden worden teruggebracht tot 12 maanden. Na 6 maanden vindt er echter een omkering van de bewijslast plaats. De eerste 6 maanden draait de verkoper op voor een eventueel gebrek maar de volgende 6 maanden moet de koper bewijzen dat het gebrek al aanwezig was bij de levering van het voertuig. De duur van deze bepaling zou nu naar 12 maanden kunnen worden gebracht, met de mogelijkheid voor de lidstaten ze te verlengen tot 24 maanden. TRAXIO zal al zijn gewicht in de schaal werpen om de status quo van de huidige regels te handhaven.

Risico voor de consument

“Het gaat hier niet om protectionisme van de sector”, zegt Serge Istas, Algemeen Secretaris van TRAXIO Brussel-Hoofdstad en Wallonië. “Een dergelijke verscherping van

de wetgeving zal het werk van de verkopers namelijk onmogelijk maken. Momenteel is er geen markt meer voor ‘oude’ wagens want de marges zijn laag en de verkopers moeten bovendien een garantie toestaan. En de wetgever maakt geen onderscheid. Oldtimers worden beschouwd als tweedehandswagens en moeten dus ook gedekt worden. Door naar 24 maanden over te gaan zou nog een deel van de markt verdwijnen. De professionals zullen geen voertuigen meer willen terugnemen die al enkele jaren oud zijn of meer dan 100.000 km op de teller hebben.” Uiteindelijk zal de consument hiervan de dupe zijn. “Het risico van een dergelijke maatregel is dat de handel tussen particulieren toeneemt, zonder garantie. Of erger nog... het aantal ‘valse particulieren’, professionals die zonder btw-nummer handelen, en het aantal winkels waar particulieren artikelen verkopen, zal toenemen, ook daar zonder mogelijkheid op verhaal. De consument zal daardoor minder goed beschermd zijn”, besluit Serge Istas.

AUTOFISCALITEIT

DE NOOD AAN EEN LANGETERMIJNVISIE

Mede door de verschillende regeling van de drie gewesten, mist de autofiscaliteit in dit land coherentie. Ook ontbreekt een langetermijnvisie in functie van wat men wil bereiken. De standpunten van TRAXIO ter zake berusten op enkele belangrijke uitgangspunten.

Autofiscaliteit is een huis met vele kamers, en afhankelijk van het gewest worden deze ook anders ingekleed. Zo is er de belasting op inverterstelling die in Wallonië en Brussel gemiddeld soms tot twee keer zo hoog is dan in Vlaanderen. Bovendien kent het Waalse Gewest een systeem van degressiviteit, waardoor het inschrijven van voertuigen goedkoper wordt naarmate ze ouder zijn. Hoeft het gezegd dat een dergelijke maatregel een rem op de verjonging en vergroening van het wagenpark is?

Euronorm en CO₂

Maar eens in gebruik zijn de verschillen aanzienlijk. In Vlaanderen is het de Euronorm waar de fiscaliteit

op berust, terwijl men in de overige twee gewesten het vermogen onder de loep neemt. Als TRAXIO stellen we voor met twee criteria te werken: de Euronorm enerzijds, maar anderzijds ook specifiek de CO₂-uitstoot. Zo bestrijkt je een voldoende breed spectrum wat een heus instrument is om een groene autofiscaliteit te bewerkstelligen. En aangezien de Euronorm ook beduidend ruimer is dan de CO₂, verkrijg je op die manier een reële globale aanpak.

“EEN
LANGETERMIJNVISIE,
ZEKERHEID EN DE
FOCUS LEGGEN OP HET
GEBRUIK EN NIET HET
BEZIT. HET ZIJN DE
ANKERPUNTEN VAN DE
VISIE VAN TRAXIO OP
AUTOFISCALITEIT.”

Enkele aandachtspunten

In onze relaties met de overheden van dit land, benadrukken we stelselmatig de noodzaak van volgende punten:

- Een langetermijnvisie zonder dat radicale maatregelen genomen worden. Dergelijk ingrepen zorgen voor een radicaal wijzigend wagenpark waardoor de fiscale overheidsinkomsten achterblijven en er bijgevolg een nieuwe fiscale hervorming nodig is. Zekerheid is een onderdeel van deze langetermijnvisie.
- Het gebruik van een voertuig belasten, niet het bezit.
- Precies zoals dat op Europees niveau gevraagd wordt, mag de consument niet de dupe worden van een hervorming.
- De invoering van WLTP ligt in de lijn der verwachtingen, maar corrigerende maatregelen dringen zich op. Een aanpassing van de berekeningsformules om te vermijden dat de BIV-belasting verdrievoudigt.
- Er zal voor die vergroening een evenwicht gevonden moeten worden met de tweedehandsmarkt, goed voor 700.000 voertuigen per jaar. De sector vraagt terecht om de bestaande regeling te behouden voor wagens die al zijn ingeschreven.
- Tot slot vraagt TRAXIO ook aandacht voor de oldtimers (amper 2 % van het wagenpark, en sowieso de categorie met de minste gereden kilometers). Een te zware belasting van deze categorie is nefast voor het voortbestaan.

DEALERS

DE DISTRIBUTIENETWERKEN ONDER DE LOEP



Zoals elk jaar heeft GDA vzw – de Groepering van de Autodealers en –Agenten – studies verricht naar de tevredenheid en de rentabiliteit van de dealers. De twee rapporten bevatten cijfers die een objectief beeld geven van de officiële distributienetwerken in België.

De rentabiliteitsstudie van GDA/TRAXIO wordt al jaren opgesteld op basis van de jaarcijfers van de filialen, agentschappen en dealers in het hele land. De studie omvat de personenwagens maar ook de andere segmenten. Het doel is jaar na jaar de trend van de autodistributie in België op te maken, vertrekkende van een identieke basis. «We vertrouwen op de boekhoudkundige cijfers», legt Frédéric Cornet, Manager Research & Expertise bij TRAXIO, uit. «Er kan dus sprake zijn van een lichte vertekening, maar er wordt alles aan gedaan om ervoor te zorgen dat deze verstoring de gegevens op geen enkele manier vervormt.»

«Als dealers hun omzet niet opgeven – want dat is geen verplichting – vertrouwen we op de netwerkgegevens van de invoerders en vergelijken we die met de beschikbare dealergegevens om de cijfers te bevestigen», zegt Christian Rampelbergh, algemeen secretaris van GDA. «En we vergelijken ook veranderingen in btw-nummers om de wijzigingen te beoordelen, met name de activiteitensectoren.» Naast waardevolle informatie geeft dergelijk onderzoek de dealers ook de mogelijkheid om op basis

van objectieve gegevens te onderhandelen met hun invoerders, en die laatste met de constructeurs.

Ook de tevredenheid werd gemeten

Na een onderbreking van enkele jaren voert TRAXIO nu voor het tweede jaar op rij een tevredenheidsenquête uit bij de distributeurs over hun relatie met de constructeurs/invoerders. Dit is uiteraard niet bedoeld om voor controverse te zorgen. De verzamelde gegevens en de resultaten zijn daarom gegarandeerd anoniem. Als er voldoende dealers van hetzelfde merk hebben gereageerd op het onderzoek, kunnen de merktrends worden vergeleken met het algemene gemiddelde. Ook dit verschaft de invoerders waardevolle gegevens om de correcties die nodig zijn voor het welzijn van hun vertegenwoordigers doelgericht te kunnen uitvoeren.

**“WE WILLEN MET NAME
DE CONSTRUCTEURS EN
INVOERDERS BEWUST
MAKEN VAN DE MARGES
DIE NODIG ZIJN OM DE
DEALERS TE LATEN
OVERLEVEN.”**



“EEN
TWEEDEHANDSWAGEN
IS ALTIJD EEN NIEUWE
WAGEN VOOR DE KLANT. HET
VERSCHIL IS DAT HIJ AL EEN PAAR
JAAR IN GEBRUIK IS, KILOMETERS
OP DE TELLER HEEFT EN
GEBRUIKTE ONDERDELEN
BEVAT.”

TWEEDEHANDS

DE VERKOOPOVEREENKOMST WORDT EEN VERPLICHTING

Sinds 1 november 2019 is de ‘Verkoopovereenkomst’, waarin de staat van het voertuig in 113 punten wordt toegelicht, verplicht bij de verkoop van een tweedehandsvoertuig door een professional. Het is een erkenning voor TRAXIO, die ze al sinds 2004 aan zijn leden aanbeveelt.

De ‘Bestelbon’ die FEDERAUTO in 2004 invoerde, bestond uit een checklist van 96 controlepunten die de staat van het tweedehandsvoertuig op het moment van de verkoop vaststelde. Dit is uiteindelijk een ‘Verkoopovereenkomst’ geworden, een benaming die de handeling van de verkoop op een meer formele manier benoemt. Het is een erg nuttig document voor de toepassing van de garantie, zoals Michel Gillard, algemeen secretaris van de groepering IAS (Independent Automotive Specialists, die onafhankelijke garagehouders, verkopers van tweedehandsvoertuigen en motorrevisiebedrijven omvat), aangeeft: “Een tweedehandswagen is altijd een nieuwe wagen voor de klant. Het verschil is dat hij al een paar jaar in gebruik is, kilometers op de teller heeft en gebruikte onderdelen bevat. Daarom is het voor beide partijen essentieel dat de overeenkomst zo duidelijk mogelijk is.”

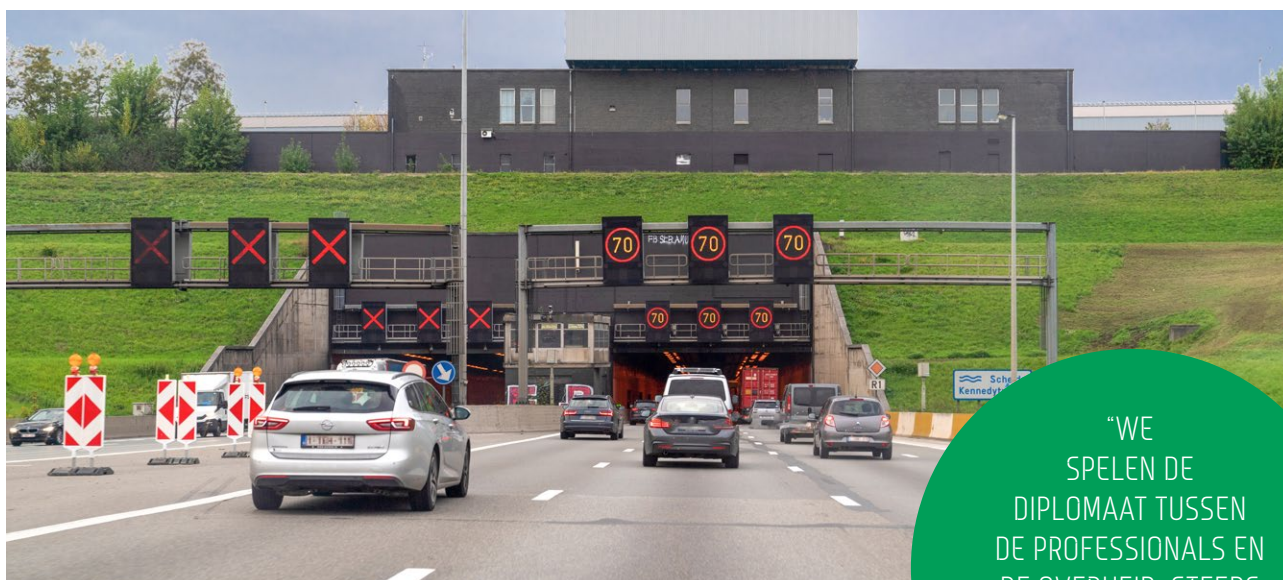
Een mooie erkenning voor het werk van TRAXIO

Dat alle professionals verplicht worden deze Verkoopovereenkomst te gebruiken, geeft TRAXIO een zeker prestige. Het oorspronkelijke document dat aanleiding gaf tot de 113 controlepunten van de overheid was een initiatief van de leden van GVO (Groepering van de handelaars in tweedehandse voertuigen) die begin jaren 2000 het imago van het beroep wilden verbeteren door een einde te maken aan bepaalde incorrecte praktijken en de activiteit van gewetenloze verkopers. De erkenning van dit document door het ministerie van Economie betekent ook dat het bij geschillen kan worden gebruikt. De Verzoeningscommissie zal zo een besluit kunnen nemen op basis van de gegevens die erin worden vermeld. TRAXIO heeft daarom ook de laatste wetswijzigingen in zijn Verkoopovereenkomst opgenomen. Binnenkort komt er een digitale versie van uit.

TAKELBEDRIJVEN

RECHTVAARDIGERE CRITERIA VOOR F.A.S.T.

Takelbedrijven die op de belangrijkste verkeersassen van Vlaanderen willen werken, moeten worden goedgekeurd door de F.A.S.T.-dienst. Daartoe moeten ze voldoen aan strenge specificaties waarvan sommige soms moeilijk haalbaar zijn. TRAXIO Road Support heeft de relevante en onderbouwde opmerkingen van de professionals uit de sector doorgegeven aan de administratie.



“WE
SPELEN DE
DIPLOMAAT TUSSEN
DE PROFESSIONALS EN
DE OVERHEID, STEEDS
MET OOG VOOR EEN
CONSTRUCTIEVE
DIALOOG.”

Enkele jaren geleden richtte Vlaanderen een snelle interventiebrigade op voor takelwerkzaamheden op de autosnelwegen en de grote verkeersassen. Deze kreeg de naam F.A.S.T., of ‘Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsst’. De dienst belooft de gebruikers een supersnelle interventie (20 minuten) en een betere beveiliging van de operaties voor de verschillende tussenkomende partijen.

De erkende professionals krijgen het exclusieve recht op depannages in hun dekkingsgebied. Maar ze moeten daartoe wel reageren op een aanbesteding van het Agentschap Wegen en Verkeer, waarvan het bestek zo’n 150 pagina’s lang is!

Alle criteria en mogelijkheden worden opgelijst, evenals de sancties voor niet-naleving. Deze criteria – weliswaar ontwikkeld met de beste bedoelingen – vallen in de praktijk soms moeilijk toe te passen.

Blaue knipperlichten

TRAXIO Road Support verdedigde daarom de belangen van zijn leden bij de Vlaamse administratie door werkgroepen van professionals en specialisten te organiseren om de opmerkingen over de criteria van de vorige aanbesteding te centraliseren. Het doel is uiteraard dat de criteria voor de volgende aanbesteding rekening houden met de beoogde opmerkingen.

Tegelijkertijd wacht TRAXIO Road Support op het akkoord van de instanties om het gebruik van blauwe knipperlichten bij de F.A.S.T.- en de Siabis+-brigades (in Wallonië) toe te staan om de toegang van de signalisatievoertuigen tot de interventieplaats te vereenvoudigen en te versnellen.

DISTRIBUTIE



KOEP EL TRAXIO-FEBIAC-RENTA

Sinds 2017 werken GDA en FEBIAC samen om de autosector en zijn beroepen te promoten en de belangen van hun leden te verdedigen. De dekking van de 'koepel' wordt nu uitgebreid naar alle sectoren van TRAXIO.

"IN ELKE COMMISSIE BEPALEN WE DE ONDERWERPEN DIE WE ZULLEN BEHANDELEN, MET NAME DIE WAARVOOR HET IN ONS BELANG IS SYNERGIEËN TE ONTWIKKELLEN. ANDERE KWESTIES, WAARVOOR HET NOODZAKELIJK IS DAT ELKE ENTITEIT HAAR ONAFHANKELIJKHEID BEHOUDT, WORDEN NIET BEHANDELD."

Op 28 april 2017 ondertekenden de Groepering van de Autodealers en -agenten (GDA) en FEBIAC (Belgische Auto- en Tweewielerfederatie) een intentieverklaring om hun krachten te bundelen en hun gemeenschappelijke belangen onder dezelfde koepel te verdedigen. In 2019 heeft Renta (de Federatie van Voertuigenverhuurders) zich aangesloten bij deze belangengroepering waarna ze in januari 2020 werd uitgebreid naar alle door TRAXIO vertegenwoordigde vakgebieden.

Negen commissies

De onderwerpen worden in negen commissies besproken: (New) Mobility, Lobby, Fiscaliteit, Opleiding, Data & Digital, Legal & Ombudsman, Communicatie, Sociaal en Homologations. Hun missie is de toekomst van hun leden en de vakgebieden in synergie op te bouwen en te

ontwikkelen. Innovatieprojecten die inspelen op nieuwe realiteiten en behoeften, met name in de stedelijke openbare ruimte, en de digitale transformatie, behoren tot hun prioriteiten.

"In elke commissie bepalen we de onderwerpen die we zullen behandelen, met name die waarvoor het in ons belang is synergieën te ontwikkelen. Andere kwesties, waarvoor het noodzakelijk is dat elke entiteit haar onafhankelijkheid behoudt, worden niet behandeld", legt Christian Rampelbergh, algemeen secretaris van GDA, uit. "Door samen te werken en met één stem te spreken namens al onze leden, hebben we meer gewicht, meer kracht en een betere representativiteit bij onderhandelingen met de politiek en in de communicatie met de media."

TWEEDEHANDSVOERTUIGEN

EEN NOG STERKERE VERSIE VAN DE CAR-PASS

De federale ministers Muylle en Bellot hebben op 15 oktober 2019 de tien miljoenste Car-Pass afgeleverd. De eerste werd overhandigd op 1 december 2006. Sindsdien heeft het systeem zijn nut ten volle bewezen. Kilometerfraude is in België zo goed als verdwenen. Meerdere nieuwe ontwikkelingen van de sector werden doorgevoerd.

Twintig jaar geleden was geknoei met kilometerstanden nog schering en inslag op de tweedehandsmarkt. Dat was niet alleen een groot probleem voor de consumenten, maar ook voor bonafide bedrijven in de autosector, die moesten afrekenen met oneerlijke concurrentie en een verslechtering van hun imago. Dat leidde tot lagere verkopen, minder winst en aansprakelijkheidskwesties.

Om een einde te maken aan deze frauduleuze praktijken hebben de beroepsfederaties van de autosector, de autoclubs en de federale overheid het Car-Pass-systeem ontwikkeld. Sinds 1 september 2006 zijn alle professionals in de sector wettelijk verplicht de kilometerstand van alle auto's of lichte bedrijfsvoertuigen die ze verkopen of waaraan ze werken, door te geven. En sinds 1 december van datzelfde jaar moet elke particulier en elke professional die een tweedehandswagen verkoopt, een Car-Pass aan de koper geven.

In 2018 werd deze wetgeving grondig herzien en de nieuwe wet van 28 november 2018 wijzigde die van 2006 aanzienlijk. De meeste wijzigingen zijn op 1 januari 2019 in werking getreden.

- Naast de kilometerstand bevat de Car-Pass nu ook andere informatie zoals de Euro-norm van het voertuig, de CO₂-uitstoot en of het voertuig na een ongeval nog een inspectie moet ondergaan. De koper kan zich op die manier een beter idee van de auto vormen.
- De bedrijven moeten hun gegevens onmiddellijk naar Car-Pass sturen terwijl het voertuig nog in de werkplaats staat. Faxen is niet langer toegestaan. In heel wat gevallen is een aanpassing van de DMS-toepassing nodig. Als het systeem het label 'Car-Pass approved DMS' draagt, voldoet het aan de nieuwe eisen.
- Wanneer een professional een voertuig te koop aanbiedt, is hij ook verplicht de Car-Pass-informatie



"DE INVOERING VAN DE CAR-PASS HEEFT DE KILOMETERFRAUDE AANZIENLIJK TERUGGEDRONGEN. VOOR DE CAR-PASS WERD DE KILOMETERTELLER ONGEVEER ÉÉN OP DE TIEN KEER TERUGGEDRAAIJD. VANDAAG IS DAT NOG MAAR BIJ 0,2 % HET GEVAL."

NATHALIE MUYLLE, MINISTER VAN WERK, ECONOMIE EN CONSUMENTEN

in de advertentie of in zijn showroom te tonen. Hij verkrijgt deze informatie op de Car-Pass-website. En natuurlijk blijft de overhandiging van het Car-Pass-document bij het afsluiten van de verkoop verplicht.

- Sinds 1 januari 2020 bevat de Car-Pass ook de eventuele terugroepacties waaraan voor het betrokken voertuig geen gevolg werd gegeven. Die kunnen van groot belang zijn voor de veiligheid en de milieuprestaties van voertuigen.
- Om importfraude te bestrijden zijn autofabrikanten bovendien sinds 1 januari verplicht de door hen geregistreerde kilometerstanden aan Car-Pass door te geven. Dit is geen overbodige luxe want het marktaandeel van ingevoerde tweedehandsvoertuigen is de afgelopen jaren verdubbeld tot 12 %. Daarom roept de sector de Belgische Eurocommissaris Didier Reynders en de Belgische leden van het Europees Parlement op om dit dossier als een topprioriteit op de Europese agenda te plaatsen.

MOBILITEITSBUDGET

KONING AUTO ZAL PLAATS RUIMEN VOOR MULTIMOBILITEIT

Toen de regering in oktober 2016 aankondigde dat de werknemer voortaan zou moeten kunnen kiezen tussen een bedrijfswagen, een andere transportvorm of een nettoloon, leek dat de voorbode van het mobiliteitsbudget waar TRAXIO toen al voor pleitte.

“DE
BEDRIJFSWAGEN ZAL
NIET VERDWIJNEN, MAAR
HIJ ZAL ANDERS EN ‘GROENER’
INGEZET WORDEN, WELLIJCH
IN COMBINATIE MET EEN
MIX VAN ANDERE
VERVOERSWIJZEN.”



Sinds 1 maart 2019 is het mobiliteitsbudget een feit. Wat is het precies? Het is het bedrag voor de financiering van de transportmodi die de werkgever aanbiedt. De werknemer kan daarbij kiezen tussen een milieuvriendelijke bedrijfswagen en/of één of meer duurzame vervoersmogelijkheden, en eventueel een cash uitbetaald saldo.

De wet die de mobiliteitsvergoeding – ‘cash for car’ – invoerde, het parallelle systeem aan het mobiliteitsbudget, werd door het Grondwettelijk Hof op 23 januari 2020 vernietigd. Tenzij de wetgever ingrijpt, zal de ‘cash for car’-regeling vanaf 1 januari 2021 definitief verdwijnen. Werknemers die een bedrijfswagen hadden, konden die inruilen voor geld, de mobiliteitsvergoeding. Dus zonder de verplichting om het geld aan mobiliteitsoplossingen uit te geven. Zowat alle mobiliteitsactoren waren tegen. Met het mobiliteitsbudget moet de werknemer zijn bedrijfswagen niet opgeven, maar kan hij die inruilen voor een milieuvriendelijk exemplaar en hem combineren met duurzame mobiliteitsoplossingen,

zoals een fiets of abonnement voor het openbaar vervoer. Werkgevers kunnen ook kiezen voor een op mobiliteit gericht cafetariaplan. Elk systeem heeft zijn eigen logica en verschillende voordelen voor werkgevers en werknemers.

Nieuwe mobiliteitsoplossingen

Nieuwe mobiliteitsoplossingen bieden opportuniteiten voor de mobiliteitswereld die volop in beweging is, en waar steeds meer vraag is naar duurzame alternatieven voor de auto, naar andere aandrijfvormen met minder of geen CO₂-uitstoot, tijdelijke oplossingen en deelsystemen, elektrische fietsen, steps of andere voortbewegingsvormen.

De bedrijfswagen zal niet verdwijnen, maar hij zal anders en ‘groener’ ingezet worden, wellicht in combinatie met een mix van andere vervoerswijzen. Wie deze diensten en mobiliteitsmiddelen op een goede manier kan aanbieden, komt wellicht als winnaar uit deze verandering.

ZONNEPANELEN

AFSCHAFFING BELASTING ZONNEPANELEN IN OOST-VLAANDEREN

TRAXIO maakte de provincie Oost-Vlaanderen attent op het feit dat nog steeds een belasting op zonnepanelen bestond, een wat vreemde realiteit in het licht van de verduurzaming van de samenleving. Als gevolg van dit initiatief werd deze inmiddels geschrapt.



In de recentste meerjarenbegroting van de provincie Oost-Vlaanderen werden verschillende lastenverlagingen voor bedrijven en gezinnen opgenomen. Onderdeel van deze maatregelen is het afschaffen van de belasting op zonnepanelen. Een beslissing die door de Bestendige Deputatie als volgt gemotiveerd wordt: “De belastingverlaging komt erop neer dat je vanaf 2020 niet meer belast zal worden voor dakoppervlaktes wanneer die gebruikt worden om in

de eigen energiebehoefte te voorzien. Als je vandaag als pakweg schoenenfabriek, meubelwinkel, garage, ... bijvoorbeeld zonnepanelen op het dak van je bedrijf hebt, dan wordt dat dak meegerekend als belastbare oppervlakte. Daar maken we – ook in het licht van ons streven naar een duurzame provincie – komaf mee.”

Eigen initiatief

Deze specifieke lastenverlaging is goed voor 0,2 miljoen euro op een totaal van 7 miljoen euro, maar als men het op bedrijfsniveau bekijkt scheelt dit toch een stevige slok op de borrel. Twee jaar geleden bonden enkele Oost-Vlaamse

TRAXIO-leden de kat aan de bel, waarna onze organisatie de Deputatie hierover aansprak. Met succes. Per slot van rekening is dit een draak van contradictie aangezien men een product gaat belasten dat net bijdraagt tot de verduurzaming van de samenleving. Een dergelijke kwestie aankaarten past helemaal in de filosofie van TRAXIO, dat als sectorfederatie een geëngageerde partner is in de evolutie naar een duurzame en circulaire samenleving. De federatie beschouwt deze evolutie als een belangrijk maatschappelijk doel en wil daar met al zijn leden mee naar helpen streven. TRAXIO juicht de beslissing van het provinciebestuur dan ook toe en blijft ook in de toekomst de hand reiken om mee te werken aan de economie van morgen.

“OP INITIATIEF VAN TRAXIO
BESLOOT DE PROVINCIE
OOST-VLAANDEREN
DE BELASTING OP
ZONNEPANELEN TE
SCHRAPPEN, WAT VOOR
HEEL WAT BEDRIJVEN EEN
BEHOORLIJK FINANCIËEL
VERSCHIL MAAKT.”



MILIEU

“DANKZIJ
HET LOBBYWERK
VAN TRAXIO, BESLOOT
DE VLAAMSE REGERING DE
PREMIE VOOR ECOLOGISCHE- EN
VERKEERSVEILIGE VRACHTWAGENS
NIET AF TE SCHAFFEN MAAR
VOOR MINSTENS NOG
EENS DRIE JAAR TE
BEHOUDEN.”

STEUNMAATREGELEN VOOR ECOLOGISCHE EN VERKEERSVEILIGE TRUCKS

De Vlaamse Regering wou aanvankelijk snoeien in het voorziene budget dat bedrijven steunt in de aankoop van ecologische en/of verkeersveilige vrachtwagens. Dankzij het lobbywerk van TRAXIO werd deze beslissing terugschroefd en blijft de premie de komende drie jaar sowieso overeind.

De Vlaamse overheid voorziet in een systeem van steun voor bedrijven die investeren in ecologische en verkeersveilige vrachtwagens. In totaal wordt hiervoor 36 miljoen euro uitgetrokken. Bekeken op bedrijfsniveau gaat het om een steunaanvraag die één keer per kalenderjaar kan worden ingediend. De subsidie per voertuig bedraagt maximaal 5.000 euro. Het subsidiebedrag per onderneming is maximaal 100.000 euro voor drie opeenvolgende kalenderjaren samen. De steun bedraagt 30 % of 80 % van de uitgaven (aankoop, huur of leasing) van de in aanmerking komende maatregelen.

Welke maatregelen?

Concreet gaat het om volgende maatregelen:

- Rij-assistentiesystemen ter bevordering van energiezuinig en verkeersveilig rijgedrag;
- Extra veiligheidsvoorzieningen die verder gaan dan de wet voorschrijft;
- Extra voorzieningen met een positieve impact op het milieu en op de geluidslast;

- Maatregelen ter bevordering van de efficiëntie;
- Maatregelen ter bevordering van de ergonomische vormgeving van de bestuurdersplaats
- Maatregelen ter vermijding van diefstal.

Dit betekent in de praktijk dat we spreken over veiligheidsvoorzieningen zoals dodehoekdetectoren, camera'systemen, aslastmeters en remsystemen. Komen ook in aanmerking: aerodynamische maatregelen en rij-assistentiesystemen zoals een alcoholslot en 'lane keeping assistance', die vrachtwagens op koers houden.

Druk TRAXIO

De nieuwe Vlaamse Regering zocht een besparing van 6 % en was aanvankelijk van plan deze regeling te beëindigen. Als TRAXIO zijn we er echter in geslaagd dit te verhinderen. Uiteindelijk werd op 23 december 2019 in extremis besloten deze maatregel voor zeker drie jaar te behouden. Uiteraard is dit goed nieuws voor de hele sector, en zeker voor de bandencentrales en carrossiers.

ONDERWIJS

DRINGEND DE LEERPLANNEN BIJWERKEN

TRAXIO werkt binnen het kader van EDUCAM al een paar jaar aan de ontwikkeling van beroepsprofielen van de werknemers in onze talrijke sectoren. Deze profielen geven een overzicht van de diverse kernactiviteiten die nodig zijn voor een goede uitvoering van de werkzaamheden in onze werkplaatsen, showrooms, kantoren en andere werkplekken. Op het terrein is het duidelijk dat onze vakgebieden volop aan het veranderen zijn en dat de profielen mee moeten evolueren. TRAXIO heeft zich hier in 2019 bijzonder voor ingezet.

Deze kernactiviteiten vormen de basis voor het bepalen van vaardigheden, kortom de kennis en kunde waarover de vaklui in onze sectoren moeten beschikken. Deze lijsten vormen dan het uitgangspunt voor de ontwikkeling van opleidings- en onderwijsprogramma's. André Sommereyns, Senior Training & Education Consultant bij TRAXIO, is al vele jaren betrokken bij de complexe omzetting van beroepsprofielen naar 'opleidingsprofielen'.

Iedereen heeft een rol te spelen. Werkgevers- en werknemersvertegenwoordigers bepalen samen de beroepsprofielen met de hulp van EDUCAM-deskundigen. Vervolgens nemen de deskundigen uit de onderwijs- en opleidingswereld (Forem, IFAPME, Bruxelles-Formation, EFP, IAWM enz.) de fakkel over om de opleidingsprofielen en -programma's op te stellen. Tot slot wordt de professionele sector gevraagd het resultaat te beoordelen en eventueel goed te keuren of zelf verbeteringen aan te brengen.

Bijna 40 beroepen zijn op deze manier behandeld en bevestigd met een besluit van de gewest- en gemeenschapsregeringen.

Triaal leren is een succesformule

Uit de praktijk blijkt dat onze vakgebieden snel veranderen en dat de beroepsprofielen mee moeten evolueren, iets waar TRAXIO zich in 2019 bijzonder voor heeft ingezet. Deze actualisering is essentieel om een opleidingsniveau te garanderen dat overeenstemt met de realiteit op de werkvloer. En daar wringt het schoentje want terwijl de sector zijn profielen vaak en nauwgezet bijwerkt, heeft het onderwijs moeite om te volgen en loopt het soms aanzienlijk achter.

Niet alleen moeten de aanbevelingen van de sector dringend worden uitgevoerd, er zal ook een versnelling hoger moeten worden geschakeld op het gebied van leerplannen, bijscholing van docenten, uitrusting en infrastructuur van werkplaatsen enz. om ervoor te zorgen dat deze adviezen worden geconcretiseerd.



“TERWIJL DE SECTOR
ZIJN PROFIEL EN
NAUWGEZET BIJWERKT, HEEFT
HET ONDERWIJS MOEITE OM TE
VOLGEN EN LOOPT HET SOMS
AANZIENLIJK ACHTER.”

Daarom hecht TRAXIO veel belang aan het samenwerkingsprogramma dat in 2018 met EDUCAM werd gelanceerd. Het heeft tot doel bilaterale overeenkomsten met scholen te sluiten om het schoolonderwijs weer in overeenstemming te brengen met de actuele behoeften van de diverse vakgebieden. EDUCAM maakt daarbij de balans op van de school, van het verstrekte onderwijs en van de motivatie van de leerlingen, om vervolgens eventuele leemtes te identificeren. Na de diagnose worden verschillende concrete voorstellen gedaan om de situatie te verbeteren, leerkrachten verder op te leiden of materiaal ter beschikking te stellen. In dezelfde geest werd vorig jaar het project voor ‘trial’ leren opgestart. Een intense samenwerking met scholen en centra voor alternerende opleiding enerzijds en verschillende automerken anderzijds leverde een succesvolle beleidsdriehoek op. De jongeren volgen de theoretische cursussen in centra of scholen, leren de praktijk in de ondernemingen van de netwerken die aan het project deelnemen en profiteren

ook van de opleidingen die door de importeurs van de merken van diezelfde netwerken worden georganiseerd, evenals van de ondersteunende opleidingen die door EDUCAM worden aangeboden. Op het einde van deze cyclus krijgen de jongeren een onderwijsdiploma, samen met het sectorcertificaat dat door EDUCAM wordt uitgereikt en bovendien de attesten van de opleidingen van de merken. Deze jongeren hebben dan alle troeven in handen om de arbeidsmarkt in onze branche te betreden. De eerste experimenten zijn alvast een groot succes en zetten aan tot andere succesvolle varianten voor al onze sectoren.

COMMISSIERESULTATEN

COMMISSIE VOOR OPLEIDING EN ONDERWIJS

2019 WAS EEN RECORDJAAR VOOR EDUCAM

In 2019 ondertekenden de sociale partners nieuwe collectieve arbeidsovereenkomsten. Het accent lag daarbij duidelijk op de wil een antwoord te bieden op de problematiek van de knelpuntberoepen binnen onze sectoren. Daartoe werden de bestaande maatregelen versterkt en werden tal van nieuwe initiatieven gelanceerd.

De kwalitatieve en kwantitatieve instroom binnen onze sectoren bevorderen

Opleiding van leerkrachten en leerlingen: EDUCAM zet massaal in op de ondersteuning en begeleiding van de initiële opleidingsverstrekkers om de toekomstige werknemers van onze sectoren op degelijke wijze voor te bereiden en de instroom van gekwalificeerde medewerkers in onze ondernemingen te bevorderen.

In 2019 verzorgde EDUCAM **57.457 opleidingsuren** voor leerkrachten en leerlingen, als volgt verdeeld:

- Meer dan 6.500 uren voor leerkrachten en begeleiders
- Bijna 51.000 uren voor leerlingen

Sectorale vakproeven: 1.000 leerlingen boden zich in 2019 aan voor de sectorale proeven georganiseerd door EDUCAM.

Begeleiding van werkzoekenden: in samenwerking met Forem en de VDAB begeleidde EDUCAM 225 werkzoekenden.

Opleidingsaanbod voor nieuwe werknemers: door werknemers van bij hun indiensttreding opleidingen aan te bieden, kunnen ze hun kennisniveau sneller op peil brengen en zich in een mum van tijd in het bedrijf integreren. Er zijn drie specifieke steunmaatregelen voor ondernemingen bij de opleiding van hun nieuwe medewerkers:

- 5 gratis opleidingsdagen uit het EDUCAM-aanbod bij de aanwerving van een nieuwe arbeider in de sector van het garagebedrijf, het koetswerk en de metaalhandel. 4 dagen naar keuze van de werkgever en 1 dag naar keuze van de arbeider na 6 maanden dienst
- opleidingspremies van 1.000 tot 3.000 euro voor de knelpuntberoepen in de sector van de metaalhandel
- 'on the job'-opleidingspremies voor de metaal- en rugwinningsector

De bedrijven begeleiden bij hun HR-beheer

Het aantrekken van nieuwe krachten blijft een uitdaging voor onze sectoren, maar er moet ook gewaakt worden over het behoud van de medewerkers die al binnen onze ondernemingen aan de slag zijn. Deze werknemers de mogelijkheid bieden zich te ontwikkelen en een opleiding te volgen, is allesbepalend voor hun motivatie en welzijn. EDUCAM profileert zich als een volwaardige partner om in te spelen op de opleidingsbehoeften binnen onze sectoren en zo werkgevers en werknemers te ondersteunen in hun ontwikkelingsplannen.

IN 2019 HEBBEN
WE VOOR **22.503**
DEELNEMERS **542.010** UREN
CONTINUE FORMING VERZORGD,
GEORGANISEERD IN **7.204**
OPLEIDINGSSESSIES EN OP
BASIS VAN **1.524** BEDRIJFS-
OPLEIDINGSPANNEN.



Werkbaar werk: werkbaar werk is een onvermijdelijk thema geworden binnen het hr-beheer. Ook onze sectoren kunnen er niet omheen. EDUCAM heeft in mei 2019 twee events in Vlaanderen en Wallonië georganiseerd om de werkgevers van onze sectoren bewust te maken van het thema werkbaar werk. Bij die gelegenheid werden ook de tools en opleidingen voorgesteld die EDUCAM in dat verband ontwikkelde.

Opleidings-cv: de gevolgde opleidingen up-to-date houden is van essentieel belang om het overzicht te behouden over de competenties die levenslang worden opgebouwd. In 2019 heeft EDUCAM de 'Opleidings-cv'-tool herzien die inmiddels meer dan 1.300 gebruikers telt.

Opleidingsplan: In 2019 werden 1.524 opleidingsplannen ingediend bij EDUCAM.

De competenties certificeren

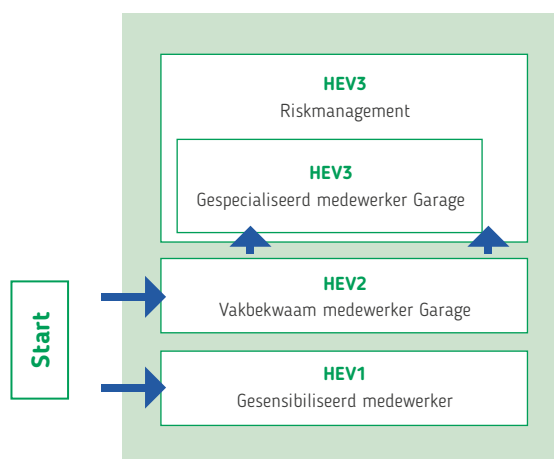
De sectorale HEV-certificering (Hybride en Elektrische Voertuigen) kende in 2019 een opmerkelijke groei. De grens van 20.000 uitgereikte certificaten werd overschreden, met de volgende opdeling:

HEV1	HEV2	HEV3
8.482	11.800	106

Continue vorming: in 2019 telde EDUCAM 542.010 opleidingsuren. Dat is een ongeziene stijging van bijna 6 %.

SECTOR	2019				
	# UREN	%			
Garagebedrijf	372.576	68,74 %			
Metaalterugwinning	4.402	0,81 %			
Koetswerk	14.031	2,59 %			
Metaalhandel	66.214	12,22 %			
Andere (onderwijs enz.)	84.787	15,64 %			
TOTAAL	542.010 UREN				

	2017	2018	2019	Δ 2017-2019	Δ 2018-2019
Opleidingsuren	525.084	511.765	542.010	3,22 %	5,91 %



VERZOENINGSCOMMISSIE AUTOMOTO

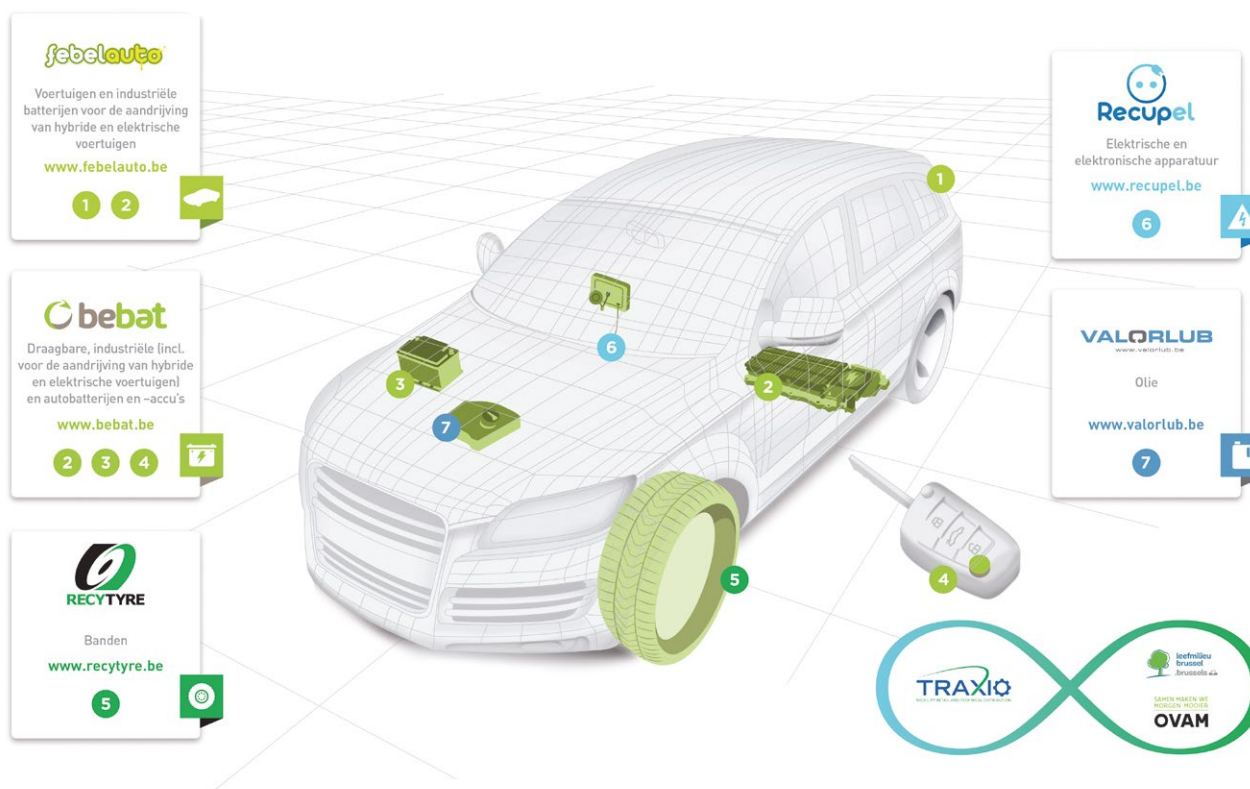
De Verzoeningscommissie AUTOMOTO is bevoegd voor consumentengeschillen over de uitvoering (of niet) van een verkoopovereenkomst en garantieclaims bij nieuwe of tweedehandswagens of -motors. De commissie bemiddelt als erkende sectorale entiteit, georganiseerd door TRAXIO, FEBIAC, Touring en VAB en probeert via een voorstel tot minnelijke schikking de meningsverschillen tussen de partijen op te lossen.

Tussen 1 januari 2019 en 31 december 2019 heeft het secretariaat 146 verzoeningsaanvragen ontvangen voor een geschil m.b.t. een motorvoertuig. 85 daarvan werden ons door tussenkomst van de Consumentenombudsdienst bezorgd en 3 via het onlineplatform BELMED. 43 consumenten dienden hun aanvraag in op de website van de Verzoeningscommissie AUTOMOTO, 40 per e-mail en 1 per post. De meeste dossiers werden in het Nederlands ingediend (92), tegenover 49 in het Frans en 5 in het Engels.

- **In 59 dossiers** beklagden consumenten zich over mechanische problemen bij tweedehandswagens. De belangrijkste problemen op onderdeelniveau waren remschijfslijtage, defecte turbo's, airbagstoringen, roestaantasting van de uitlaat en problemen met de roetfilter.
- **In 75 dossiers** uitten consumenten gevarieerde klachten over nieuwe wagens. Het betrof onder meer bestellingen die geannuleerd werden, de niet-overeenstemming van de geleverde wagen met het bestelde exemplaar, problemen met de gps en nog diverse andere technische problemen.
- **6 dossiers** betroffen nieuwe (3) of tweedehandsmotors (3).
- **28 klachten** werden onontvankelijk verklaard omdat ze problemen betroffen die buiten de feitelijke bevoegdheid van de Commissie vallen.
- **In 11 dossiers** leidde de neerlegging bij de Commissie ertoe dat de partijen tot een akkoord kwamen en er geen bemiddelaar moest worden aangesteld.



- **In 14 dossiers** weigerden de partijen de procedure voort te zetten en bij 3 daarvan heeft de consument het dossier overgemaakt aan een advocaat.
- **78 dossiers** werden bij gebrek aan een reactie van de partijen afgesloten. 48 daarvan betroffen dossiers die niet werden aangevuld door de aanvragers nadat het secretariaat om de documenten had verzocht die voorzien zijn in het reglement van de procedure. In 28 dossiers werd er geen gevolg gegeven aan de vraag van het secretariaat hun bijdrage aan de financiering van de verzoeningsprocedure te betalen.



COMMISSIE MILIEU

Om collectief in te spelen op de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid en meer bepaald op de verplichting van de producenten/invoerders, verdelers en verkopers om bepaald afval terug te nemen, werden verschillende beheersorganen opgericht onder de vorm van vzw's voor alle afvalstromen die onder de gewestelijke regelgevingen vallen. TRAXIO zet zijn engagement verder

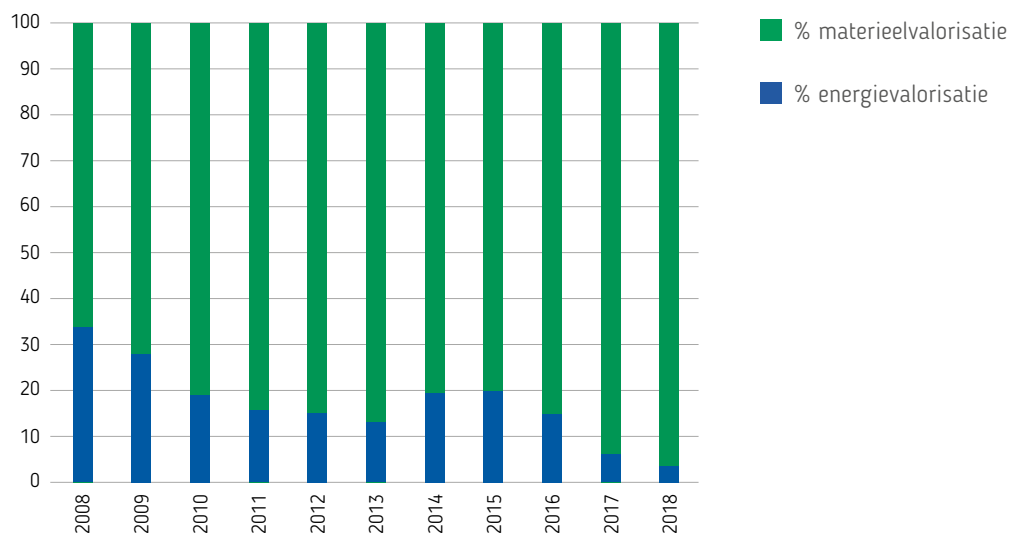
in de onderhandeling en het afsluiten van nieuwe overeenkomsten met de gewesten en de actieve deelname in de werking van deze beheersorganismen. Gezien ze nog steeds tot de beste collectieve systemen voor de inzameling en recyclage in Europa en zelfs wereldwijd behoren voor het afval dat zij beheren, loont het de moeite de cijfers even te overlopen.

RECYTYRE - Versleten banden

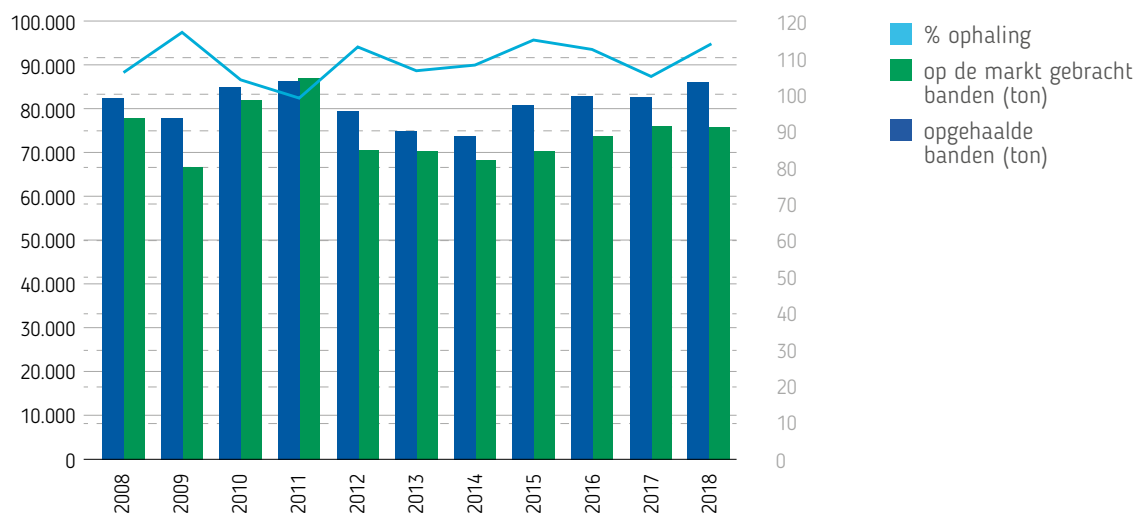
Opgericht in: 1998

Toepassingsgebied: alle rubberbanden, lucht, volrubber en bandages, met uitzondering van fietsbanden.

VALORISATIE



OPHALING EN VERWERKING

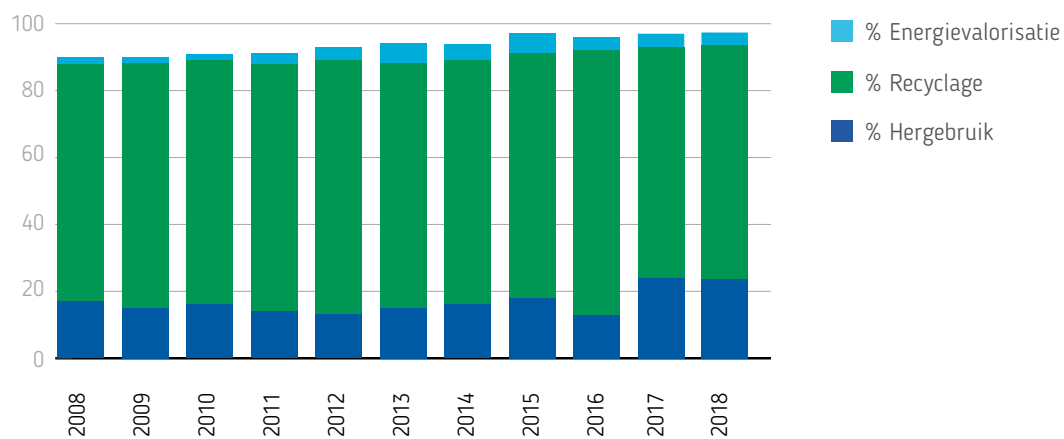


FEBELAUTO - Afgedankte voertuigen en tractiebatterijen van hybride en elektrische voertuigen (HEV)

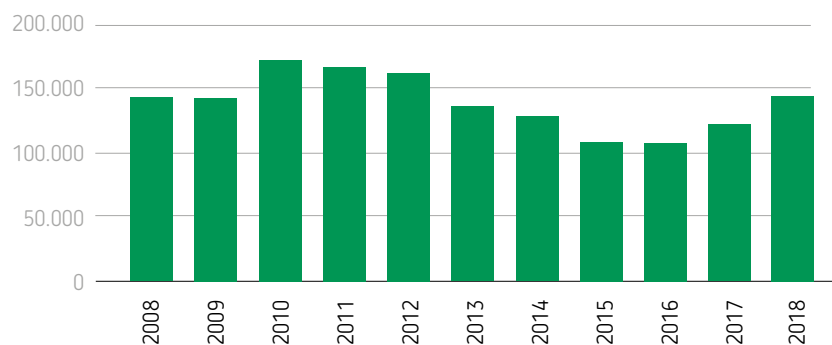
Opgericht in: 1999

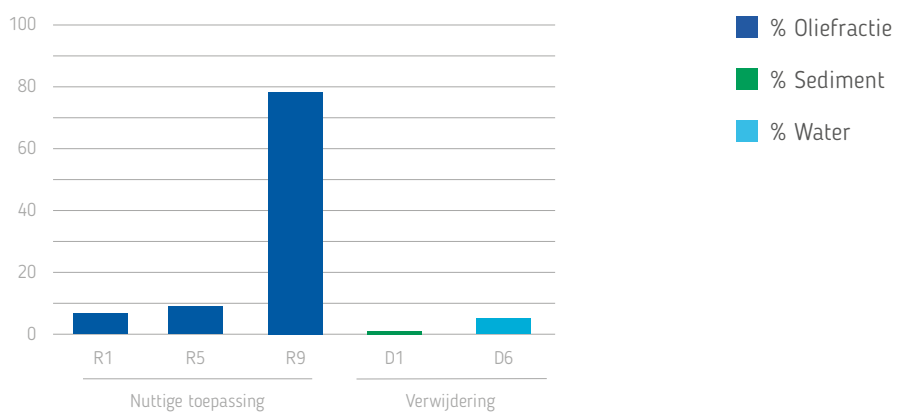
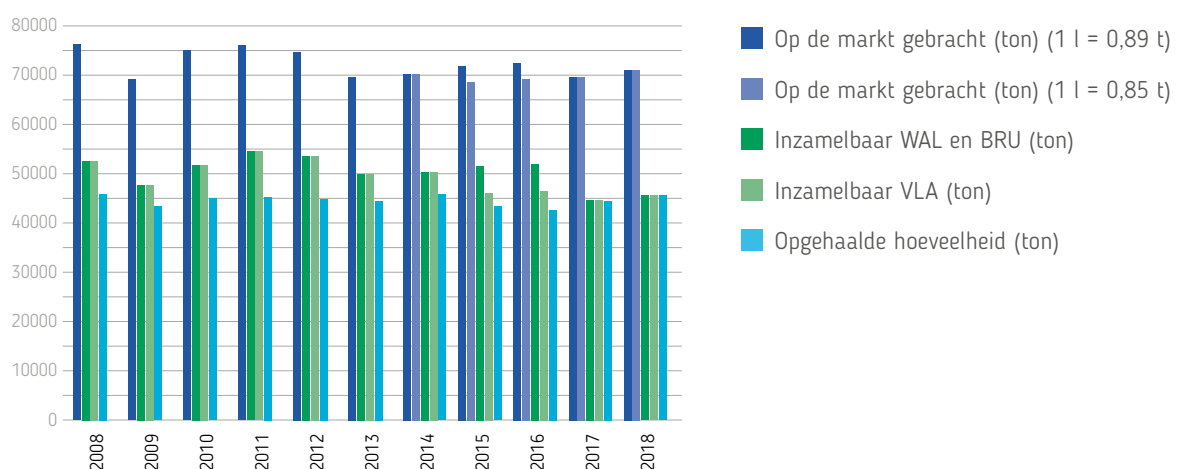
Toepassingsgebied: alle afgedankte voertuigen (personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen). Sinds 2018 staat Febelauto ook in voor de tractiebatterijen van hybride en elektrische voertuigen (HEV).

VALORISATIE VAN AFGEDANKTE VOERTUIGEN



AANTAL AFGEDANKTE VERWERKTE



VALORLUB – Afvalolie**Opgericht in:** 2007**Toepassingsgebied:** motorolie, transmissieolie, metallurgische oliën, hydraulische oliën, turbineoliën, transformatoroliën, met uitzondering van alle oliën die geen afvalolie genereren.**RESULTATEN VAN DE OPHALING EN RECYCLAGE:**

In 2018 werd in totaal 94 % van de ingezamelde afvalolie nuttig toegepast, waarvan 87,3 % gerecycleerd door regeneratie, herraffinage en hergebruik (R5 en R9) en 6,7 % via energierterugwinning (R1).

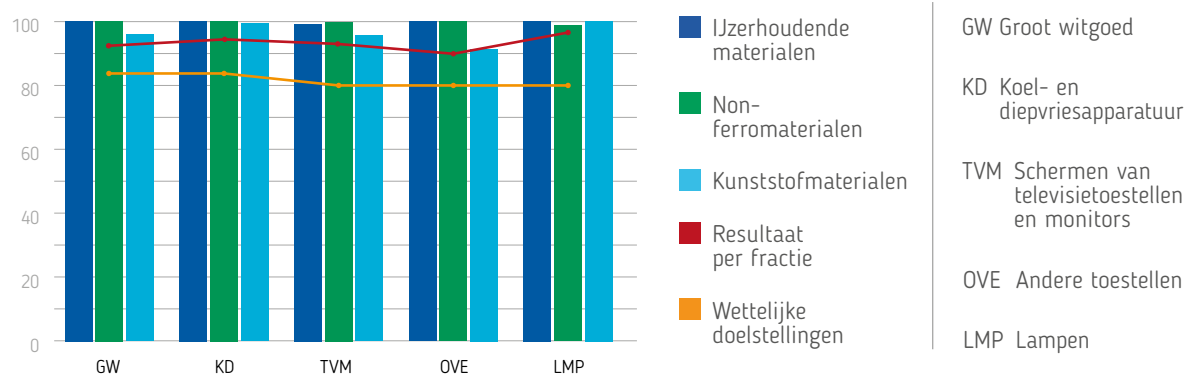
RECUPEL & RECUPEL E.T. & GARDEN - Elektrische en elektronische (tuin) gereedschappen

Opgericht in: 2001

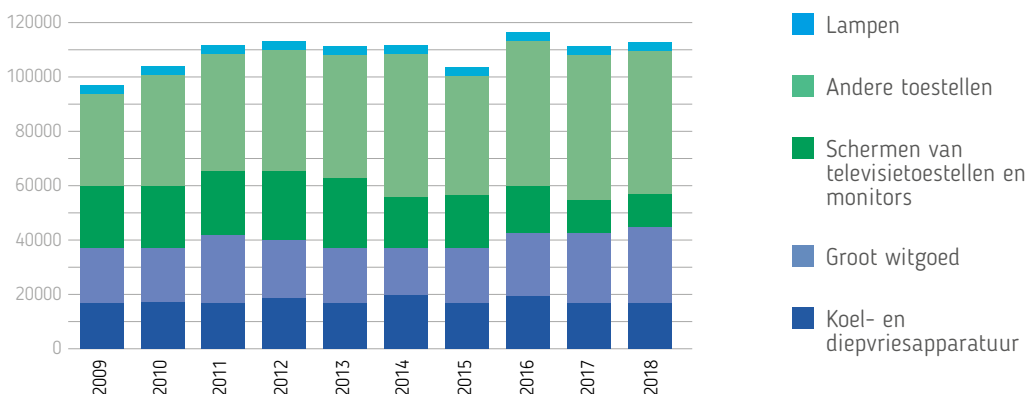
Toepassingsgebied: Elektrische en elektronische (tuin)gereedschappen

Resultaten van de ophaling en recyclage: het uitvoerend orgaan Recupel vzw heeft in 2018 meer dan 117.000 ton afgedankte elektrische en elektronische huishoudelijke apparaten (AEEA) ingezameld. De wettelijke minimumrecyclagepercentages die voor elke fractie van het afval (ferro-, non-ferro-, kunststoffen, andere) zijn vastgesteld, werden weer in grote mate overtroffen.

RECYCLINGRESULTATEN (%)



TOTALE HOEVEELHEID INGEZAMELDE TONNEN PER FRACTIE



BEBAT – Afgedankte draagbare, industriële en autobatterijen en -accu's

Opgericht in: 1995

Toepassingsgebied: de draagbare en industriële batterijen en accu's bestemd voor o.m. de aandrijving van hybride en elektrische voertuigen (HEV), fietsen, scooters, elektrische motors en vorkheftrucks. Sinds 1 december 2016, inclusief autobatterijen ((start)accu's) na de fusie door overname van RECYBAT vzw door Bebat vzw.

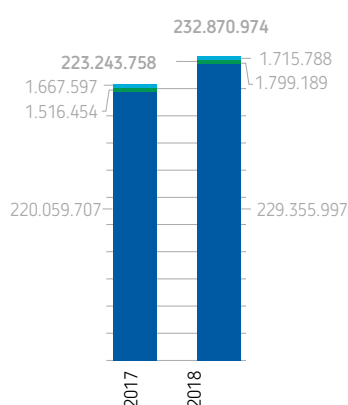
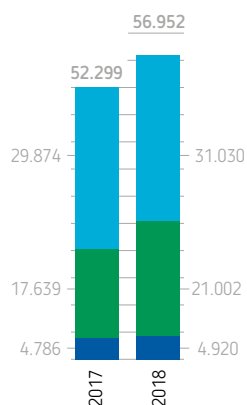
Resultaten van de ophaling en recyclage in 2018: het ophaalpercentage van de draagbare batterijen dat door Bebat in 2018 werd behaald, bedroeg 61,6 %. Op het vlak van inzamelingsefficiëntie behaalde Bebat in 2018 een score van 90 %.

BATTERIJEN EN CELLEN OP DE MARKT

Draagbare – Industrieel – Automotive

Gewicht (in ton)

Aantal (in eenheden)



■ Draagbare
■ Industrieel
■ Automotive

INZAMELRESULTATEN

Totale inzamelresultaten naar gewicht

Gewicht (in ton)





FIGIEFA

Fédération internationale des Grossistes, Importateurs & Exportateurs en Fournitures Automobiles (Internationale Federatie van Groothandelaars, Importeurs & Exporteurs van Autobenodigdheden)

FIGIEFA groepeer 20 nationale verenigingen en behartigt de belangen van meer dan 30.000 bedrijven actief in de handel van auto-uitrustingen, -wisselstukken en -accessoires bij de Europese en internationale instellingen. Deze bedrijven vertegenwoordigen een netwerk van meer dan 50.000 verkooppunten en hebben zowat 355.000 werknemers in dienst.

De doelstelling van FIGIEFA is de vrije concurrentie op de aftermarket voor auto's in stand te houden tegenover de autoconstructeurs, door voor opvolging en begeleiding te zorgen in het kader van de Europese wetgeving. De federatie vertegenwoordigt 500.000 bedrijven (voornamelijk kmo's) en 4,3 miljoen banen.

FIGIEFA maakt deel uit van AFCAR, de 'Alliance for the Freedom of Car Repair in the European Union'. Het is via deze alliantie, die de belangrijkste beroepen in de auto-aftermarket groepeer, dat veel beleidskwesties worden aangepakt.

De geconnecteerde auto. FIGIEFA heeft een lange strijd geleverd om ervoor te zorgen dat autoconstructeurs hun 'extended vehicle'-concept niet veralgemenen. Dat zou hen in staat stellen de volledige controle te verwerven over alle gegevens die automatisch door een voertuig worden gegenereerd. FIGIEFA en haar partners verdedigen daarentegen het recht op onafhankelijk ondernemerschap. Dat vereist een directe toegang tot het voertuig en zijn gegevens, functies en gebruikers, om innovatieve en competitieve digitale diensten en oplossingen te kunnen aanbieden. De Europese Commissie heeft van september 2019 tot maart 2020 een werkgroep georganiseerd om diepgaand te werken rond vragen als 'Wat voor soort voertuigfuncties en -gegevens zijn nodig voor de onafhankelijke aftermarket?', 'Hoe kan de privacy en cyberveiligheid worden gewaarborgd?', 'Wat is de rol van de Europese wetgever?'. FIGIEFA heeft samen met verschillende technische en juridische deskundigen een belangrijke bijdrage geleverd aan de beschouwingen. Het resultaat van al deze activiteiten zal worden meegenomen in de volgende stap, nl. een studie van de Commissie om de legislatieve opties te onderzoeken voor het reguleren van de toegang tot de onboardgegevens voor de onafhankelijke aftermarket.

Cyberveiligheid. Sinds 2018 is FIGIEFA met experts betrokken bij de besprekingen van de Verenigde Naties over de ontwikkeling van een mondiale wetgeving voor de cyberveiligheid van geconnecteerde en autonome voertuigen. Deze

wetgeving wordt in 2020/2021 in EU-wetgeving omgezet. FIGIEFA pleit er samen met haar partners voor bepalingen op te nemen waardoor de aftermarket onafhankelijke diensten en wisselstukken voor geconnecteerde voertuigen kan blijven leveren. Daar moeten de autoconstructeurs bij het bepalen van hun cyberveiligheidsstrategie dan rekening mee houden.

Groepsvrijstellingsverordening per categorieën, specifiek voor de auto-aftermarket. FIGIEFA pleit voor de uitbreiding en modernisering van deze cruciale wetgeving die in 2023 afloopt en die onafhankelijke operators in staat stelt competitief te blijven met wisselstukken en onderhouds- en reparatiediensten op de aftermarket. De evaluatie van deze wetgeving is opgestart door de Europese Commissie. FIGIEFA levert samen met haar leden en partners een actieve bijdrage aan de evaluatie door de voordelen op het gebied van mededinging en de beperkingen van de wetgeving aan te tonen in het licht van nieuwe technologische oplossingen en met name de toegang op afstand tot onboardgegevens.

Toegang tot technische informatie vereist voor onderhoud en reparatie. FIGIEFA heeft samen met AFCAR de Europese wetgever ervan kunnen overtuigen onafhankelijke marktpartijen van de aftermarket toegang te garanderen tot de informatie die nodig is voor een ondubbelzinnige identificatie van wisselstukken en tot de technische informatie voor de reparatie en het onderhoud van voertuigen. Die moet geleverd worden in een elektronisch verwerkbaar formaat. Bovendien heeft FIGIEFA van de Europese Commissie de verduidelijking gekregen dat haar bepalingen vanaf 1 september 2020 niet alleen van toepassing zijn op alle nieuwe voertuigen, maar ook op het bestaande wagenpark.

Voorzitter: Hartmut Röhl (D)
CEO: Sylvia Gotzen (D)



CECRA

Conseil Européen du Commerce et de la Réparation Automobiles (Europese Raad voor de Autohandel en -reparatie)

CECRA vertegenwoordigt ongeveer 336.000 bedrijven die in Europa actief zijn als distributeur of hersteller, erkend door een constructeur of onafhankelijk. De meeste van hen zijn kmo's met in totaal ongeveer 2.900.000 werknemers. CECRA bestaat uit 19 nationale verenigingen en 9 Europese merkengroeperingen. De raad zorgt ervoor dat de stem van de autodistributeurs en -herstellers wordt gehoord door de Europese beleidsmakers, de media en de belangengroepen zoals de consumenten- en beroepsverenigingen.

CECRA heeft de prioriteiten zoals uiteengezet in zijn Memorandum voor de Europese verkiezingen verder aangepakt. Met name de toegang tot de voertuiggegevens, de connectiviteit en de hernieuwing van de Groepsvrijstellingsverordeningen per categorie (GVV) vereisten veel werk.

- Het is bekend dat de Algemene Vrijstellingsverordening 330/2010 en de Groepsvrijstellingsverordening 461/2010 respectievelijk in mei 2022 en mei 2023 aflopen. CECRA heeft zijn leden bevraagd om een goed zicht te krijgen op welke punten ze belangrijk vinden om te behouden of nog verder te ontwikkelen binnen het kader van de toekomstige Europese regelgeving. CECRA werd ook door Ernst & Young, in opdracht van het DG Mededinging, gevraagd op te treden als vertegenwoordiger van de Europese dealers en reparatiebedrijven om in het kader van het door de Commissie op te stellen verslag over de Europese Verordening 461/2010, zoveel mogelijk cijfermateriaal te verzamelen over de sectorgegevens voor de jaren 2007 tot en met 2017. Dit alles voorafgaand aan de openbare raadpleging die de komende maanden zal plaatsvinden.
- Voor de eerste kwestie heeft CECRA op verzoek van de Europese Commissie samen met andere Europese verenigingen deelgenomen aan een **proof of concept** om op technisch niveau na te gaan of het 'extended vehicle'-concept (zoals voorgesteld en doorgevoerd door de fabrikanten) voldoende mogelijkheden biedt om

derden (alle actoren in de waardeketen behalve de constructeurs) in staat te stellen hun beroep uit te oefenen. Het rapport werd voorgelegd aan de Commissie, die op basis daarvan en van de werkzaamheden van de Motor Vehicle Working Group waaraan CECRA deelneemt, nu zal moeten beslissen of zij nieuwe wetgeving zal voorstellen, zoals herhaaldelijk gevraagd door het Europees Parlement tijdens de vorige zittingsperiode en zoals gevraagd door een groot aantal belanghebbenden, zoals consumenten, dealers en herstellende, vertegenwoordigers van de aftersales- en garage-uitrustingssector, leasing- en verzekeringsmaatschappijen, technische keuringsbedrijven enz.

- In dat verband heeft CECRA er ook hard aan gewerkt om ervoor te zorgen dat de Commissie op Europees niveau wetgeving aanneemt die **SERMI** verplicht stelt. Het gaat daarbij om alle handelingen die verband houden met de veiligheid van het voertuig en waarvoor een certificering nodig is volgens een vooraf beschreven schema. CECRA beheert de SERMI-website momenteel namens AFCAR en wacht op de validatie van deze wetgeving door de Europese Commissie. De implementatie van het systeem kan dan naar de operationele fase overgaan.
- CECRA heeft uiteraard ook advies verstrekt in het kader van de **Green Deal**, een belangrijke strategie van de huidige Commissie die bepaalt dat de hele autosector aan de **Green Deal** moet deelnemen en niet alleen de 'industrie'.



- Ook de **consumentenrechten** en de **bestrijding van kilometerfraude** waren belangrijke thema's en CECRA steekt op Europees niveau nu veel energie in **de herlancering van de autosector na de COVID-19-crisis**. Daarom heeft CECRA, samen met verschillende Europese verenigingen, de Commissie om een aantal concrete maatregelen verzocht om de auto-sector weer op gang te helpen in het licht van de ongekende crisis die we nu doormaken en die ons op het moment van dit schrijven allemaal hard treft.

Voorzitter: Jean-Charles Herrenschmidt (FR)
Voorzitter van de autodivisie (ECD): Peter Daeninck (BE)
Algemeen directeur: Bernard Lycke (BE)



336.000

Dit is het aantal bedrijven die in Europa actief is en dat door CECRA wordt vertegenwoordigd.



EGEA

European Garage and test Equipment Association

De Europese vereniging van garage- en testuitrustingen bestaat uit 11 nationale beroepsverenigingen en 2 bedrijven die fabrikanten en importeurs van garage-uitrusting vertegenwoordigen.

EGEA streeft ernaar de nieuwe autotechnologieën en wetgevings- en normalisatievereisten op te volgen om competitief te blijven op het vlak van toelevering, service en ijkking van garages en testapparatuur, door de aftermarket de beste uitrustingen en diensten te leveren.

EGEA neemt als erkend belanghebbende deel aan verschillende werkgroepen van de Europese Commissie die zich bezighouden met vervoer, industrie, infrastructuur, digitalisering, energie en milieubescherming, en draagt zo bij tot het wetgevingsproces door advies te verstrekken over moderne technologieën en praktijken die op de aftermarket beschikbaar zijn. EGEA neemt ook deel aan ISO en CEN, met de ontwikkeling van internationale normen.

De toegang tot technische informatie, up-to-date diagnosetechnieken, geavanceerde testapparatuur en verbeterde, regelmatige technische inspecties zijn de belangrijkste gebieden waarop EGEA actief is. Hefveiligheid, uitrustingen voor het onderhoud van banden en remtests, verbeterde inspectietechnieken zoals e-PTI, nieuwe ophangingstests, bijgewerkte uitlijningstests voor koplampen, geavanceerde reparatie en herijking van bestuurdersassistentiesystemen zijn enkele onderwerpen waar de EGEA-werkgroepen zich momenteel mee bezighouden.

Milieubescherming is ook een belangrijk werkt thema voor EGEA. Het is een hot issue bij de herziening van Euro 6 en de mogelijke veranderingen die voor Euro 7 worden besproken. De leden werken in het kader van de AGVES-groep actief samen met onderzoekslaboratoria en bevoegde autoriteiten om nieuwe testmethoden te definiëren, vooral voor het meten van NOx en fijnstof. EGEA helpt zodoende betere tests voor uitstootbeheersing te creëren en van Europa een gezondere plek te maken.

Tot slot heeft EGEA intensief met de Commissie samengewerkt in het domein van de toegang op afstand tot voertuiggegevens en de cyberveiligheid. Punten als vertrouwelijkheid en beschikbaarheid van gegevens voor de aftermarket worden besproken en zullen mee de uiteindelijke richtlijnen bepalen. Dit zal bijdragen aan de definitie van het wettelijk kader voor de ontwikkeling van nieuwe diensten op afstand, intelligente mobiliteit en autonome voertuigen.

Voorzitter: Dave Garratt (UK)

Algemeen secretaris: Jordi Brunet Garcia (ES)

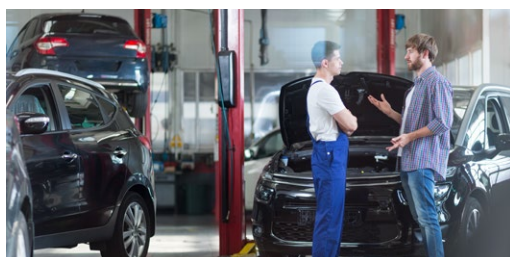


IAS Independent Automotive Specialists

Sinds eind 2018 verenigt deze beroepsvereniging binnen de onafhankelijke markt drie beroepen die verband houden met de autosector en die zo'n grondige kennis van hun toepassingsgebied vereisen dat ze enkel door echte specialisten kunnen worden uitgeoefend. De meeste mensen zijn zich daar niet van bewust als ze binnenstappen bij een lid van:

REPARAUTO

REPARAUTO vertegenwoordigt de onafhankelijke autoreparatiebedrijven die voertuigen van allerhande merken verkopen, onderhouden en herstellen, zonder contractuele overeenkomst met een specifieke autoproducent. Garagehouders moeten hun kennisniveau op peil houden aan een ritme dat de technologische evolutie van de motorvoertuigen en van de mobiliteit als dusdanig volgt.



GVO

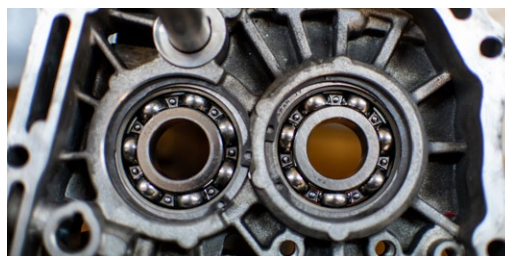
GVO vertegenwoordigt de ondernemingen die hoofdzakelijk actief zijn in de aan- en verkoop van tweedehands personenwagens en lichte bedrijfsvoertuigen. De verkoop van tweedehandsvoertuigen is erg strikt gereguleerd en wordt omkaderd door koninklijke uitvoeringsbesluiten die de consument beschermen. Het was op initiatief van hun leden dat in 2004 de befaamde TRAXIO-bestelbonnen gelanceerd werden, die in een uitgebreidere vorm sinds 1 november 2019 wettelijk verplicht zijn.



MOTORREVISIEBEDRIJVEN

Motorrevisiebedrijven houden zich hoofdzakelijk bezig met de revisie van motoren en mechanische onderdelen. Het is vaak het laatste alternatief wanneer een motor de geest wil geven en er niets in

nieuwstaat beschikbaar is. Het is dan noodzakelijk een beroep te doen op motorspecialisten om die weer tot leven te brengen.



MARKANTE FEITEN

- Het op punt stellen van een nieuwe taxeringstool
- Oprichting van de Commissie Vrachtwagens om specifieke thema's m.b.t. deze voertuigen te behandelen
- Oprichting van een Commissie van Professionals op het vlak van Oldtimers
- Nieuw KB dat het al verplichte gebruik van de Car-Pass® nog versterkt
- Nieuw KB dat alle verkopers van tweedehandsvoertuigen verplicht een verkoopovereenkomst af te leveren 'geïnspireerd' op de TRAXIO-bestelbon

PRIORITEITEN

- Alles wat tot administratieve vereenvoudigingen kan leiden stimuleren. De lijst is lang.
- Pleiten voor samenwerking tussen politiek en economie.
- De technische keuringen in de drie gewesten harmoniseren of ze liberaliseren.
- Ervoor zorgen dat verschillen met de buurlanden die de mededingingsregels verstoren, worden vermeden.
- Het bestelformulier – de verkoopovereenkomst bij de leden veralgemenen, ook in digitale vorm.
- Informatieavonden voor de leden organiseren.

Voorzitter: Patrick Godart

Algemeen secretaris: Michel Gillard



TRAXIO-FEBELCAR

De federatie van carrosserieherstellers

TRAXIO- FEBELCAR verdedigt de professionele, individuele en collectieve belangen van de carrosserieherstellers – en van alle carrosseriespecialisten, samen met TRAXIO Carrosserie. De federatie vertegenwoordigt de sector bij alle gesprekken met betrokken partijen zoals de overheid, de verzekeraars en andere belanghebbenden. De federatie beheert tevens het Sociaal Fonds voor de Koetswerkondernemingen. Ze onderhandelt toepasselijke collectieve overeenkomsten voor de werknemers van de sector en beheert het Europese label Eurogarant.

MARKANTE FEITEN

- Digitale newsletter (2 wekelijks) TRAXIO-FEBELCAR werd opgestart om de communicatie naar de leden te verbeteren. Analyse van de data leert dat deze ook uitgebreid worden gelezen en dus door de leden worden geapprecieerd.
- Eurogarant Congres “2030: Are you connected” waar een blik op de toekomst werd geworpen met

nadruk op technologische evolutie, maatschappelijke evolutie en de gevolgen van beiden voor onze bedrijven en de visie die Eurogarant hieromtrent ontwikkelt om de bedrijven te begeleiden.

PRIORITEITEN

- Verdere ontwikkeling van digitale communicatietools voor onze leden: bvb verdere uitrol van schadetool “mijnbluts.be” / “mabosse.be”
- Continue inzet naar opleiding en Instroom: meer mensen in de sector tewerkgesteld krijgen en het verder verbeteren en moderniseren van opleidingen voor jongeren via duale trajecten waarbij bedrijven samen met de scholen mee verantwoordelijkheid nemen in het opleiden van de jongeren om hen klaar te stomen voor een job in de sector.

Voorzitter: Eric Leyn

Algemeen secretaris: Krystof Eraly

TRAXIO CARROSSERIE

De federatie van carrosseriebouwers vertegenwoordigt de bedrijven die motorvoertuigen, aanhangwagens en opleggers ontwerpen, ombouwen en perfectioneren voor de weggebruikers. De sector fabriceert onder andere vrachtwagens, laadbakken, bestelwagens, mobiele kantoren, tankwagens, vuilniskarren, veewagens, kranen, betonpompen, takelwagens, ziekenwagens, politieauto's enz. en maakt de nodige aanpassingen voor het gebruik door bestuurders met een beperkte mobiliteit.

- Uiteindelijk is een akkoord gevonden om de restantvoorraden anders te behandelen. Daarmee volgt België de methodiek van de meeste buurlanden en laat het principe van een maximaal aantal voertuigen dat nog kan ingeschreven worden als restantvoorraad vallen. Sinds 1 januari 2020 kunnen enkel voertuigen op de restantvoorraadlijst worden gezet waarvoor op of na de fabricagedatum een geldige COC is afgegeven dat na de datum van afgifte ten minste 3 maanden geldig is geweest.
- De nieuwe homologatieplatformen draaien op volle toeren en hebben de laatste maanden verschillende

updates gekregen teneinde een hogere graad van gebruiksvriendelijkheid te bekomen. Stilaan wordt duidelijk welke regio welke specialiteit heeft en waar er naar meer complementariteit kan gestreefd worden. In Vlaanderen kunnen de erkende bedrijven sinds kort het “officieel” individueel goedkeuringscertificaat zelf afdrukken.

- Met de komst van de nieuwe verordening (EU) 2018/858 inzake de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens komen opnieuw enkele nieuwe verplichtingen op ons af die onze bijzondere aandacht zullen vergen. Het hoeft zeker geen betoog te stellen dat de emissienormen van zowel lichte als zwaardere voertuigen hier zwaar in gaan doorwegen. De groepering heeft inzake emissies het laatste jaar veel geïnvesteerd in uitwisseling van informatie met dealers en invoerders. Zo zullen de WLTP-calculatietools voor verbouwde voertuigen en de VECTO-waarden van vrachtwagens in 2020 verder onder de loep genomen worden.

Voorzitter: Hilaire Baetens

Algemeen secretaris: Luc Schets



Groothandel (vzw Federvelo) fabrikanten, importeurs, toeleveranciers

Voorzitter: Kristiaan De Belder
Algemeen secretaris: Guy Crab



Kleinhandel (vzw TRAXIO Mobiliteit) fietshandelaars

Voorzitter: Benny Mintjens
Algemeen secretaris: Guy Crab

In tegenstelling tot enkele andere sectoren vertegenwoordigt TRAXIO in België de belangen van de volledige fietssector. TRAXIO VELO bestaat dus uit twee groeperingen:

- *de groothandel enerzijds, via de vzw Federvelo;*
- *de kleinhandel anderzijds, als onderdeel van de vzw TRAXIO Mobiliteit.*

- Een verhoogde aandacht voor milieu en gezondheid, aangename weersomstandigheden, verkeerscongestie, inefficiënt openbaar vervoer... zijn alle oorzaken waarom de fiets een aangenaam en, in vele gevallen, het enige alternatief is voor koning auto. Mede door verbeterde technologieën en fiscale en parafiscale ondersteuning van bedrijfsfietsen is ook bij Jan Publiek de aandacht en goesting in de fiets toegenomen. Mede door de Corona-crisis, heeft de Belg de fiets herontdekt en gewaardeerd.
- Hoewel her en der nog wel eens, bij wijze van kennismaking, voor “goedkoop” wordt gekozen, gaat de consument meer en meer voor “beterkoop” en stijgt de gemiddelde prijs en kwaliteit, vooral bij elektrische modellen. Het is dus niet enkel de jaarlijkse Belgische fietsverkoop die in de lift zit, maar ook de gemiddelde prijs of omzet van de fietssector.
- De fietssector is en blijft een sector waar de handelaar-klantrelatie een absolute vereiste is. Met het toenemende aandeel van elektrische fietsen neemt dit belang nog toe en wordt de fietshandelaar een mobiliteitsleverancier, waarbij de verkoop van de nieuwe fiets slechts de start is van de aangeboden diensten.
- In het najaar van 2019 werd het eerste jaar van het fietsregistratiesysteem VELO-PASS geëvalueerd. VELO-PASS werd opgestart omdat andere systemen, al of niet mits gravure en/of gebruik van het rijksregisternummer, inefficiënt en onbetrouwbaar bleken.

VELO-PASS zorgt voor een eigendomsbewijs waardoor de fiets wordt geregistreerd, het onderhoud wordt opgevolgd en de fiets als verloren of gestolen kan worden gemeld in een nationaal register. Niet enkel de diefstal aangifte, maar ook de dialoog tussen de fietshandelaar en de klant worden daardoor eenvoudiger.

In 2020 zal VELO-PASS worden verbeterd en vereenvoudigd, kosteloos voor de fietshandelaar en zonder tijdverlies. VELO-PASS 2.0 dekt alle partijen en processen en zorgt naast gemoedsrust voor de klant, ook voor een communicatie tussen fabrikant, fietshandelaar, klant, leasingmaatschappij, werkgever, e.a.

- Begin 2020 werd Bikeform.be, het platform voor bedrijfsfietsen, geactualiseerd en kreeg de website ook een Franstalige versie. TRAXIO VELO-leden kunnen zich gratis als aanbieder registreren!
- Voor 2020 streeft TRAXIO VELO naar vereenvoudiging en verduidelijking op alle vlakken:
 - een verbeterde weginfrastructuur;
 - een vereenvoudigde en duidelijke wegcode;
 - duidelijke reglementeringen voor voortbewegingstoestellen;
 - dezelfde (para)fiscale voordelen voor het gebruik van de bedrijfsfiets in alle sectoren (bruto loonruil ook voor ambtenaren, onderwijzend- en verplegend personeel);
 - de beschikbaarheid van webDIV, het digitale platform voor inschrijving van speed pedelecs.



GDA

Groepering van autodealers en -agenten

GDA vertegenwoordigt de dealers en merkagenten uit alle voertuigsegmenten. Samen met TRAXIO zorgt GDA voor een proactieve opvolging van alle dossiers op alle niveaus, inclusief het Europese.

MARKANTE FEITEN

- Als gevolg van het nieuwe Wetboek van Vennootschappen en Verenigingen werd GDA op 13 juni 2019 van een feitelijke vereniging omgevormd tot een vzw, aangesloten bij TRAXIO.
- De GDA-vertegenwoordiging werd versterkt op Europees niveau: Peter Daeninck, voorzitter van GDA en vicevoorzitter van TRAXIO, werd vicevoorzitter van CECRA en voorzitter van de CECRA-divisie European Car Dealers.
- De hoge eisen van de constructeurs en de zware investeringen die ze vragen, blijven de brutomarge onder druk zetten. Die daalde opnieuw in 2018.
- De herstructurering van de distributienetwerken raakte samen met de intrede van buitenlandse groepen in een stroomversnelling, wat tot steeds grotere structuren leidt. Dit vermindert aantal partners betekent echter niet noodzakelijk ook een afname van het aantal verkooppunten.
- De Commissie Vrachtwagens die in 2018 werd opgericht, heeft haar werkzaamheden in 2019 voortgezet.

PRIORITEITEN

- Evolueren om de grote structuren dezelfde dienst aan te bieden als de huidige en de steun aan de dealerverenigingen uitbreiden.
- De mobiliteit van de toekomst vormt een permanente uitdaging voor de sector die geconfronteerd wordt met de ontwikkeling van elektrische auto's, connected cars en autonome voertuigen.
- In 2020 zullen we de rendabiliteitsstudie uitvoeren op de cijfers voor 2019 en een derde tevredenheidsenquête uitvoeren om de evolutie van de relatie tussen dealers en importeurs/constructeurs op te volgen.
- De relaties met andere actoren en automobielfederaties (FEBIAC, Renta enz.) versterken.

Voorzitter: Peter Daeninck

Algemeen secretaris:

Christian Rampelbergh

2,75 %

De brutowinstmarge van de distributeurs kende opnieuw een daling, tot gemiddeld 2,75 % in 2018. Ze bedroeg 3,11 % in 2017 en 3,78 % in 2016.

TRAXIO ROAD SUPPORT

Groepering van Takel- en Bergingsbedrijven van België

TRAXIO Road Support (TRS) vertegenwoordigt ongeveer 200 ondernemingen gespecialiseerd in het takelen en bergen van voertuigen. In België worden de takelbedrijven in het noorden en het zuiden van het land met twee verschillende systemen geconfronteerd, met name FAST (Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms) in Vlaanderen en SIABIS+ (Système Informatique Assistants – Bijstandsverleners Informatie Systeem) in Wallonië.

MARKANTE FEITEN

- Oprichting van de werkgroep FAST
- Oprichting van de werkgroep SIABIS+ en nieuw A.G.W. (Besluit Waalse regering) met officiële oprichting van een Opvolgingscomité
- Oprichting werkgroep voor een innovatief TRAXIO Certified 'Road Support' Label
- Dynamisering van de leden in Wallonië en van de Franstalige deelname aan de Raad van Bestuur van TRS

- Ontwikkeling van een kostprijsmodule specifiek voor het vak van takelaar.

PRIORITEITEN

- Lancering van het TRAXIO Certified 'Road Support' Label in zijn digitale versie.
- Informatiebijeenkomsten over de kostprijsmodule.
- Intensivering van de aanwezigheid binnen het opvolgingscomité van SIABIS+.
- Intensivering van de communicatie met de leden, met name over de FAST- en SIABIS+-systemen.
- Opstellen van een geografische kaart van de leden van TRAXIO Road Support.
- Initiëren van cursussen specifiek voor de Takelaar

Voorzitter: Yves Dombrecht

Algemeen secretaris: Michel Gillard

“Met het almaar drukker verkeer, oefent de takelaar een gevaarlijk beroep uit. Hij of zij bevindt zich in de frontlinie om de klant te helpen en het verkeer weer vlot te laten verlopen. Het vak van takelaar is gebaseerd op ervaring. Er bestaan uiteraard opleidingen gelinkt aan de autosector maar er is geen takelschool als dusdanig.”



FEDERMOTO

Groepering van de verdelers van motorrijwielen

Federmoto verenigt de Belgische motorverdelers.

De officiële dealernetten van vooral de volumemerken zijn de laatste jaren opvallend gesaneerd, in sommige gevallen tot meer dan de helft afgebouwd. Dit om meerdere redenen, stopzettingen, falingen, opzeg door het merk zelf enz. Op gebied van rentabiliteit zal dat waarschijnlijk voor een tijdelijke verbetering zorgen.

Het verhaal zal echter een drastische wending nemen op het moment dat de bestaande dealerinfrastructuur en/of personeelsbezetting niet meer volstaan om de gestegen verkoop op te vangen. Het simpelweg aanwerven van een bijkomende arbeidskracht kan dan al voldoende zijn

om de toegenomen rentabiliteit terug te laten instorten.

Hoewel we niet over cijfers beschikken hebben we de indruk dat starters in onze sector zich nu vooral als merkonafhankelijke vestigen. Op termijn zien we dan wat de aftersales-service betreft een bit-sige concurrentiestrijd ontstaan tussen merkgebonden en merkonafhankelijke.

Verder is er in de Europese regelgeving ook een tendens die maakt dat onafhankelijke:

- steeds meer aanspraak kunnen maken op materiaal en kennis die nu nog veelal wordt afgeschermd door de constructeurs/invoerders.

- meer werkaanbod zullen krijgen. Dit o.m. omdat met betrekking tot garantie die door de constructeur/invoerder gestelde voorwaarden aan banden wordt gelegd.
- gemakkelijker gebruik kunnen maken alternatieve en goedkopere onderdelen.

Kortom de toekomst van de onafhankelijke ziet er eigenlijk niet slecht uit.

Voorzitter: te benoemen

Algemeen secretaris: Luc Schets



FEDAGRIM

Belgische Federatie van
de Toeleveranciers van machines,
gebouwen en uitrustingen voor de
Landbouw en voor de Groenvoorzieningen

Fedagrim vzw groepeert zowel de fabrikanten, nationale invoerders en regionale invoerders van tractoren en landbouwmachines; tuin-, park-, en bosmateriaal als de stallenbouwers en stalinrichters.

MARKANTE FEITEN

- In 2019 organiseerde Fedagrim de tweejaarlijkse internationale beurs Agribex en het vierjaarlijkse PotatoEurope, dat succesvol werd afgesloten.
- Een belangrijke gebeurtenis was de inwerkingtreding van de Verordening 167/2013, de zogenaamde 'Mother Regulation'; i.e. een uniforme Europese wetgeving rond homologatie van tractoren en landbouwaanhangers. Dit betekende enerzijds dat alle Belgische fabrikanten voor hun productie een COP (Conformity Of Production) moesten halen en elk geleverd voertuig vergezeld moet gaan van een COC (Certificate Of Conformity). De inwerkingtreding van 167/2013 ging gepaard met heel wat praktische vragen.
- In samenwerking met Deloitte werden twee infosessies opgezet rond het overlaten van landbouwmechanisatiebedrijven, die typische kmo's zijn.
- Met het RTC (Regionaal Technisch Centrum) werd een project uitgewerkt om hedendaagse land- en tuinbouwmachines ter beschikking te stellen van de gespecialiseerde onderwijsinstellingen. Dit kon op veel bijval rekenen omdat het de dagelijkse praktijk dichterbij de schoolse opleiding brengt.

PRIORITEITEN

- 2020 zal waarschijnlijk voor altijd als het jaar van de Covid-19 pandemie herinnerd worden. Als essentiële sector kon de landbouw aanvankelijk goed standhouden. Er wordt op lange termijn wel een toenemende prijsdruk verwacht door het stremmen van de afname (o.a. restaurants dicht), nieuwe onderhandelingen over contracten voor melk door de grootdistributie, enz.
- Met de zusterorganisaties in Nederland, Polen, Hongarije en Zweden heeft Fedagrim een project ingediend voor samenwerking op het vlak van concentratie en internationaliseren van leermiddelen. Tot slot staat de vierjaarlijkse verkiezing van de raad van bestuur op de agenda.

Voorzitter: Johan Colpaert

Algemeen secretaris: Michel Christiaens

—
+
655 %

**EXPLOSIEVE GROEI VOOR
ACCUMACHINES**

Tussen 2015 en heden steeg de vraag naar accumachines explosief en werden nieuwe doelgroepen aangesproken.

Zo steeg de verkoop van trimmers op accu met 655 % tussen 2015 en 2020.



FAM Federatie Automateriaal

Deze groepering promoot, vertegenwoordigt en verdedigt de professionele belangen van haar leden zowel collectief als individueel.

MARKANTE FEITEN

- De medeorganisatie van de beurs AutoTechnica in 2018.
- Implementering van het Mobivis-project, een database aan de hand waarvan wisselstukken met het chassisnummer of de VIN-code van een voertuig kunnen worden opgezocht.
- Permanente monitoring van de Europese wetgeving: BER, homologatie, Online Sale of Goods & GDPR (AVG), e-call, SERMI en OTP enz.

PRIORITEITEN

- AutoTechnica 2020 met het TRAXIO Congress
- De activiteiten van de werkgroepen over tuning, de INCERT-certificering en de uitrusting van werkplaatsen versterken

- Certificering van de distributeurs in het kader van de implementering van Mobivis
- Project 'Eco-onderhoud' met het oog op een drastische verlaging van de CO₂-uitstoot door het gepaste onderhoud
- Lobbyacties: verhoging van het plafond voor de verplichte facturering tot € 125, behoud van de OBD-stekkers & de OTP, project Eco-onderhoud enz.

Voorzitter: Etienne Dubois

Algemeen secretaris: Maarten Voet

—
+/-
2.000

HET AANTAL OPZOEKINGEN
PER DAG IN DE MOBIVIS-
DATABASE VIA ONZE
SYSTEMEN BLIJFT OP EEN
UITSTEKEND NIVEAU.

—

GSS

Groepering van Servicestations

GSS verdedigt de belangen van brandstofverdelers en uitbaters van servicestations. België telt momenteel ongeveer 3.091 servicestations.

Omdat zowel de professionele autoverkopers als de brandstofverdelers het risico lopen aansprakelijk te worden gesteld, vond TRAXIO het absoluut noodzakelijk een dossier voor te bereiden om zijn leden

te helpen hun klanten tijdig te informeren. Er werd ook een sticker verspreid om het onder de aandacht te brengen en verwarring te voorkomen.

Voorzitter: nog aan te stellen

Algemeen secretaris: Maarten Voet

—
3.091

HET AANTAL SERVICESTATIONS
IN BELGIË OP 01/01/2019

—



FEDERTYRE

Groepering van bandenspecialisten

FEDERTYRE is een beroepsgroepering die ondernemingen verenigt gespecialiseerd in de aankoop, verkoop en het onderhoud van banden, velgen en wielen. Ze verdedigt de collectieve belangen van haar leden door een gunstig ondernemingsklimaat te creëren dat hen in staat stelt strategische keuzes te maken met hun eigen capaciteiten.

MARKANTE FEITEN

- De bandensector evolueert en de competenties die gevraagd worden van het personeel stijgen. Er moeten dus opleidingen voorzien worden die tegemoetkomen aan deze nood maar met aandacht voor de specificiteiten van de bandensector.
 - ADAS-opleiding i.s.m. EDUCAM ontwikkeld speciaal voor bandensector.
- Lobbyactiviteiten ontwikkeld rond winterbanden, depannage langs de snelweg en Car-Passvoordelen voor de sector.

PRIORITEITEN

- TRAXIO Certified Fastfit of Tyre Center.
- Perswerking uitbreiden.
- Netwerk- en infomomenten creëren voor de sector zoals TyreFacts op AutoTechnica 2020.

Voorzitter: Frank Lambrecht

Algemeen secretaris: Maarten Voet

700

HET AANTAL
BANDENSPECIALISTEN

IMCOBEL

Belgische Beroepsgroepering van Invoerders en Fabrieksagenten van Gereedschap

IMCOBEL verenigt en vertegenwoordigt de invoerders van gereedschap in het algemeen en van handgereedschap en draagbaar elektrisch gereedschappen in het bijzonder. Als enige representatieve en professionele organisatie voor deze activiteit, treedt IMCOBEL op als partner en woordvoerder van de federale en regionale overheden. De groepering onderhoudt nauwe contacten met officiële instanties. IMCOBEL ontwikkelt daarnaast ook tal van initiatieven naargelang de economische en sociale belangen van haar leden.

REALISATIES

- Tools Special Batibouw 2019.
- Versterking interne werking van de federatie met de aanwerving van een deeltijdse medewerker.

PRIORITEITEN

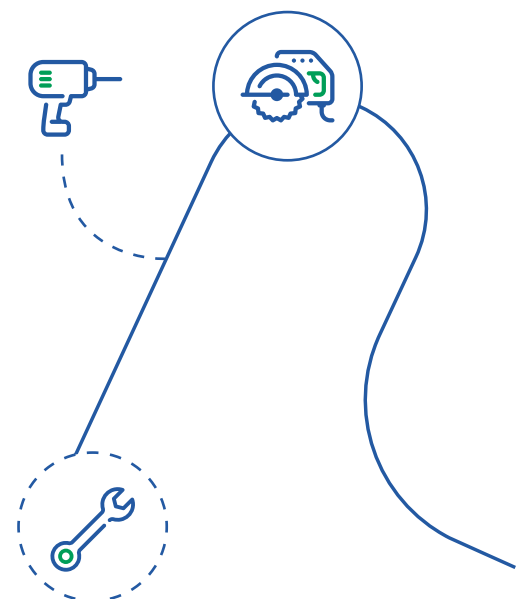
- Verder anticiperen op de bedreigingen die big data met zich meebrengen.
- Sectorstatistieken realiseren tegen eind 2020.
 - Conjunctuurstatistiek.
 - Sell-outstatistiek naar het niveau van de groothandels.

KERNZIN

- IMCOBEL ontwikkelt tal van initiatieven naargelang de economische en sociale belangen van haar leden.

Voorzitter: Patrick Van Minsel

Algemeen secretaris: Maarten Voet





SIGMA

Groepering van de vertegenwoordigers van materieel voor Burgerlijke Bouw, Bouw en Goederenbehandeling

SIGMA is de referentie in de sector van de machines voor de burgerlijke bouw, de bouw en de goederenafhandeling. In 2019 telde onze federatie 70 leden. De belangrijkste spelers op de Belgische markt zijn allemaal lid van onze federatie en zowat alle activiteitendomeinen zijn vertegenwoordigd.

MARKANTE FEITEN

- 2019 was opnieuw een grand-crujaar voor de sectie Burgerlijke Bouw. Door de forse eindsprint in december eindigen we zelfs nog een stuk boven de recordcijfers van 2018 en zetten weerom een 'all time high' cijfer neer. Met een stijging van 10 % is er dus opnieuw een record gebroken. Waarbij de groei van de minigravers spectaculair blijft. De markt is op enkele jaren verdubbeld met een groei van meer dan 1.000 stuks. Ook de verreikers deden het dit jaar zeer goed. Beide vervormen dan ook het beeld van de tendens, lichte groei op erg hoog niveau. Opvallend is dat er bijna geen dalers zijn dit jaar, bijna alle segmenten groeien, en daar waar er dalers zijn, zijn dit kleinere markten.
- Maar de generatoren blijven het zorgenkind. De verkoop van prime power generators is voor het zesde jaar op rij gedaald. Dat dubieuze bedrijven regelmatig generators verkopen die niet voldoen aan de geldende Europese richtlijnen is zorgwekkend. SIGMA zal controles organiseren samen met de FOD en de klanten informeren.
- De verkoop van noodaggregaten bleef dalen. De markt is met ongeveer 15 % geslonken vs. 2018.
- Voor de heftrucks was 2019 opnieuw een geweldig jaar. De marktomstandigheden bleven gunstig en zorgden voor spectaculaire cijfers. De cijfers van 2018 waren verbluffend en de lichte daling van 4 % hoeft dus niet te verbazen. De verkoop ligt nog altijd boven de 12.000 eenheden. De elektrische heftrucks blijven stabiel, terwijl de thermische modellen met 8 % zijn gedaald. Bij de magazijntechniektrucks is de daling beperkt tot 2,5 %.

SIGMA

- Als groepering hebben we een nieuwe dynamiek gevonden. Er worden heel wat bijeenkomsten georganiseerd op interessante locaties met boeiende sprekers. De opkomst bij die evenementen is aanzienlijk toegenomen.
- Het SIGMACert-programma, het veiligheidslabel voor de controle van heftrucks (goederenafhandeling), machines voor de burgerlijke bouwkunde en betonpompen, ontwikkeld om de veiligheid en efficiëntie van de werkkuitrusting te garanderen, kan rekenen op heel wat interesse.
- Op het HR- en sociaal-juridisch vlak waren we bijzonder actief. Bij het laatste sociaal overleg verkregen we dat onze onderhoudstechnici veel meer vrijwillige overuren kunnen maken. In die context hebben we onze HR-werkgroep nieuw leven ingeblazen en talrijke informatie- en uitwisselingssessies georganiseerd.

PRIORITEITEN VOOR 2020

- Onze leden ondersteunen doorheen de coronacrisis met informatie, oplossingen en lobbying
- De meerwaarde van onze federatie nog vergroten
- Onze leden helpen bij de energie- & digitale transitie en in samenwerking met EDUCAM zoeken naar technische profielen want daar is nog altijd een groot gebrek aan
- Het SIGMACert-programma bevorderen

Voorzitter: Dries Van Haut

Algemeen secretaris: Joëlle Germain

2019

WAS OPNIEUW
EEN GRAND-CRUJAAR

RAAD VAN BESTUUR

BAETENS Hilaire

voorzitter TRAXIO Carrosserie

CROKAERT Ronny

vicevoorzitter Federvelo

DAENINCK Peter

vicevoorzitter TRAXIO en voorzitter GDA

DE BELDER Kristiaan

voorzitter Federvelo

DE BRUECKER Antoon

vicevoorzitter TRAXIO Carrosserie

DE HEMPTINNE Henri

bestuurder GDA

DE WILDE Marc

vicevoorzitter TRAXIO Road Support

DE WULF Dirk

vicevoorzitter Federmoto

DOMBRECHT Yves

voorzitter TRAXIO Road Support

DUBOIS Etienne

vicevoorzitter TRAXIO en voorzitter Federatie Automateriaal

DUBOIS Jean-Paul

vicevoorzitter Sigma

GEENTJENS Eric

vicevoorzitter IAS

GENTILE Louis

bestuurder Febelcar

GODART Patrick

vicevoorzitter TRAXIO en voorzitter IAS

HOCKÉ Didier

vicevoorzitter Federatie Automateriaal

LAMBRECHT Frank

voorzitter FEDERTYRE

LEYN Eric

vicevoorzitter TRAXIO en voorzitter Febelcar

LOIX Johan

vicevoorzitter FederProCycle

MERCKX Joost

bestuurder FEDAGRIM (regionale verdelers)

MINTJENS Benny

voorzitter FederProCycle

PERWEZ Didier

voorzitter TRAXIO en bestuurder Federatie Automateriaal

SALMIN Benoit

bestuurder FEDERTYRE

SMEETS Jean-Christophe

bestuurder FEDAGRIM (nationale verdelers)

VAN HAUT Dries

voorzitter SIGMA

VAN KEER Jean-Pierre

vicevoorzitter IMCOBEL

VAN MINSEL Patrick

voorzitter IMCOBEL

EREVOORZITTERS

JACOBS Marcel †

DE SCHAEZTEN Alain †

VAN HOE Freddy

EREBESTUURDERS

DE COOMAN Jos

JAMOULLE Joseph

JANSSENS Ludo

VANDERHAEGHE Jean

WAARNEMERS

SPOREN Martine,

voorzitster gewestraad TRAXIO Vlaanderen

BULTOT Danny,

voorzitter gewestraad TRAXIO Wallonië

CORTOIS Eric,

voorzitter gewestraad TRAXIO Hoofdstedelijk Gewest Brussel

UITVOEREND COMITE

PERWEZ Didier,

voorzitter TRAXIO en
bestuurder Federatie
Automateriaal

DUBOIS Etienne,

vicevoorzitter TRAXIO en
voorzitter Federatie Automateriaal

LEYN Eric,

vicevoorzitter TRAXIO en
voorzitter Febelcar

DAENINCK Peter,

vicevoorzitter TRAXIO
en voorzitter GDA

GODART Patrick,

vicevoorzitter TRAXIO en
voorzitter IAS

VAN HAUT Dries,

voorzitter SIGMA

MISSANTE Luc,

algemeen directeur TRAXIO

STRATEGIC TEAM

SCHETS Luc,

algemeen secretaris TRAXIO
Carrosserie

ERALY Kristof,

algemeen secretaris FEBELCAR

RAMPELBERGH Christian,

algemeen secretaris GDA

CRAB Guy,

algemeen secretaris FederProCycle
en Federvelo

GERMAIN Joëlle,

algemeen secretaris SIGMA

VOET Maarten,

algemeen secretaris FAM,
FEDERTYRE en IMCOBEL

GILLARD Michel,

algemeen secretaris IAS
en TRAXIO Road Support

MANAGERSTEAM

MISSANTE Luc,

algemeen directeur

CORNET Frédéric,

Manager Kennis & Expertise

SCHETS Luc,

Manager Member Services

ONZE GESPREKSPARTNERS

OVERHEID

Centrale Raad voor het Bedrijfsleven
Europese Unie
Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid
Federale Overheid
Hoge Raad voor de Zelfstandigen en de kmo
Ondernemingsloketten
NOA (Autocriminaliteit)
Pararegionales (OVAM, BIM, OWD,...)
Parastatalen
Regionale Overheden
Vias institute
Werkgroepen (C.A.I.N. enz.)

WERKGEVERSORGANISATIESS

UCM
UEB
UNIZO
UWE
VBO
VOKA

FEDERATIES

Agoria
Assuralia
Belgische Petroleumfederatie
FEBETRA
FEBIAC
FEDIS
FEVAR
GEB
GOCA
IVP
RENTA
Transport en Logistiek Vlaanderen
UPEX
UPTR

CONSUMENTEN

Test-Aankoop

WERKNEMERSORGANISATIES

ABVV
ACLBV
ACV-METEA

AUTOMOBIELCLUBS

BFOV
KACB
RMU
Touring
VAB

OPLEIDING

AutoFORM
CEVORA
EDUCAM
EFP
IAWM
IFAPME
Job on wheels
Onderwijs
SERV
SFMQ
SYNTRA Vlaanderen
VDAB-FOREM-IBFFP

PARITAIRE COMITÉS

Carrosserie - P.C. 149.2
Garages - P.C. 112
Metaalhandel - P.C. 149.4

SOCIALE FONDSEN

Carrosserie
Garage
Metaalhandel

MEDIA

Geschreven en audiovisuele pers
Social media

MILIEUPARTNERS

BEBAT
BOFAS
Febelauto
FOSTPLUS
Recupel
RECYTYRE
TERSANA
VAL-I-PAC
Valorlub

INTERNATIONALE CONTACTEN

TRAXIO is actief op internationaal vlak. Elke federatie en groepering is aangesloten bij Europese verenigingen die zich buigen over de specifieke problemen binnen elke branche.

SECTOR MOBILITEIT



GDA

Groepering Autodealers en -agenten

GVO

Groepering Handelaars in Tweedehandse Voertuigen

REPARAUTO

Groepering van Autoreparatiebedrijven

GSS

Groepering Service-stations

FEBELCAR

Koninklijke Belgische Federatie van de carrosseriebedrijven

Motorrevisie-bedrijven

FEDERTYRE

Groepering van Bandenspecialisten

CECRA

Europese Raad voor de Automobielhandel en -herstelling

AIRC

Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie

FIRM

Fédération Internationale des Rectifieurs et Reconstructeurs de Moteurs

CETRO

Committee of European Tyre Retail Organisations

SECTOR ONDERDELEN, BANDEN, PRODUCTEN, ACCESSOIRES, GEREEDSCHAP EN UTRUSTING



FAM

GIAF

European Garage Equipment Association

Distributeurs

FIGIEFA

The International Federation of Automotive Aftermarket Distributors

ETRMA

European Tyre & Rubber Manufacturer's Association

ETO

European Tuning Organization

SECTOR BURGERLIJKE BOUWKUNDE EN GOEDERENBEHANDELING



SIGMA

ILC

International Liaison Committee Distributors, Hirers of Construction Plant Distributors, Hirers and Repairers

RF Belgium

Road Federation Belgium

ECED

European Federation of Equipment Distributors

SECTOR LAND- EN TUINBOUWMATERIEEL



Nationale en regionale verdelers van landbouw-, veeteelt en tuinmaterieel

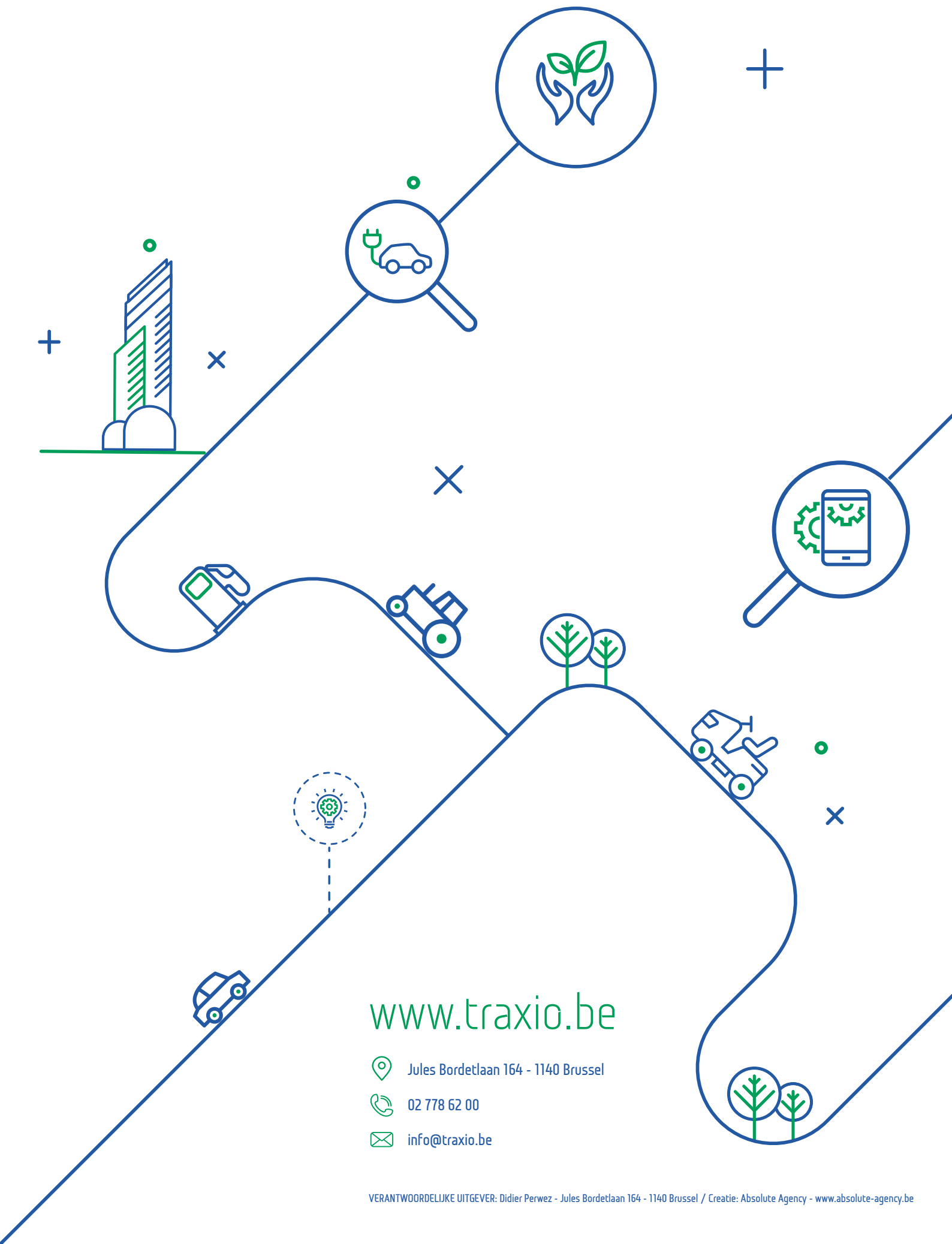
FECIMA

European Federation of International Trade in Agricultural Machines and related activities

Lokale verdelers van tractoren en landbouwmachines

CLIMMAR

Centre de Liaison International des Marchands de Machines Agricoles et Réparateurs



www.traxio.be

 Jules Bordetlaan 164 - 1140 Brussel

 02 778 62 00

 info@traxio.be