

Visietekst werkgroep ‘keuringen’

Over BERA

De **Belgian Equipment Rental Association VZW** (hierna: “BERA”) is een organisatie die belangen van de professionele machineverhuursector in België vertegenwoordigt en deze ondersteunt door onder meer **gezamenlijke standaarden en richtlijnen** te ontwikkelen, **innovatie** te stimuleren, en **duurzame praktijken** te bevorderen.

De toegevoegde waarde van BERA is **drieërlei**.

BERA heeft als kernmissie het actief **behartigen** van de **belangen** van de Belgische machineverhuurindustrie. BERA vertegenwoordigt de sector bij beleidsmakers en wetgevende instanties, waar zij zich inzet voor regelgeving die zowel economische aspecten als de veiligheid en duurzaamheid binnen de Belgische machineverhuurindustrie ondersteunt. Door als **spreekbuis** te fungeren voor verhuurbedrijven, creëert BERA een sterke gezamenlijke stem in discussies over wetgeving, fiscaliteit en arbeidsomstandigheden.

Daarnaast heeft BERA als doelstellingen: het **informer**en van haar leden over relevante ontwikkelingen, het bieden van een platform voor kennisdeling en opleiding en het faciliteren van samenwerking tussen verhuurbedrijven. Hierdoor helpt BERA haar leden om efficiënter en veiliger te werken en de kwaliteit van verhuurdiensten te verhogen, wat leidt tot een duurzamere en betrouwbaardere sector.

Ten slotte vertegenwoordigt BERA ook de Belgische sector binnen de **European Rental Association IVZW** (hierna: “ERA”), en participeert zij actief in een aantal werkgroepen van de ERA.

Probleemstelling: keuringstermijnen

De keuringsverplichtingen voor hef- en hijswerktuigen vinden hoofdzakelijk hun oorsprong in artikel 280 en 281 van het “**Algemeen Reglement van 11 februari 1946 voor de Arbeidsbescherming**” (ofwel: “ARAB”).

In het ARAB worden hefwerktuigen gedefinieerd als: “*de hijswerktuigen, de hoogwerkers, de personenliften, de goederenliften, de personenbouwliften, de materiaalliften en de toestellen die tijdelijk of bij gelegenheid als dusdanig gebruikt worden*”. Hijswerktuigen worden gedefinieerd als: “*werktuigen met intermitterend bedrijf ingericht en bestemd voor het hijsen en het eventueel verplaatsen van opgehangen lasten*”.

Artikel 281 van het ARAB schrijft zowel een **onderzoek bij indienstelling** als **periodieke onderzoeken** voor. Hefwerktuigen moeten **jaarlijks** worden gecontroleerd, terwijl onderdelen zoals kabels, kettingen, haken, stangen en remmen **driemaandelijks** aan een onderzoek moeten worden onderworpen om hun veiligheid en operationele betrouwbaarheid te waarborgen.

Gezien de aanzienlijke **operationele impact** van deze regelgeving op de bedrijfsvoering, de **geringe meerwaarde** van de hoge keuringsfrequentie op de **veiligheid** en de **kosten** die deze keuringen met zich meebrengen voor bedrijven in de sector, willen wij namens onze leden via deze visietekst een dialoog opstarten om de regels met betrekking tot de keuringsfrequentie te moderniseren.

Praktische noodzaak voor een modernere keuringsaanpak

Stand van de techniek

Sinds de totstandkoming van de specifieke keuringswetgeving in 1946 (zie hieronder), heeft de technologische vooruitgang en innovatie binnen de **productie** van hijs- en hefwerktuigen ervoor gezorgd dat de hedendaagse hijs- en hefwerktuigen ontzettend veel **betrouwbaarder** en **duurzamer** zijn.

Moderne toestellen zijn standaard uitgerust met **hoogstaande sensoren** en **geavanceerde diagnostische systemen**, waarmee de prestaties en de toestand van ieder systeem op een continue basis kan worden gemonitord. Deze technologie stelt bedrijven in staat om **zelfstandig** potentiële problemen **proactief** te **detecteren** en vervolgens te **voorkomen**, waardoor de nood aan recurrente externe keuringen beduidend lager is geworden.

Verbeterde onderhoudspraktijken

Daarnaast zijn de **onderhoudspraktijken** binnen de sector **significant verbeterd**. Verhuurbedrijven voorzien omvangrijke **budgetten** voor zowel **preventief onderhoud** als **opleiding** van hun personeel. Dankzij de focus op **periodieke inspecties** en **structurele onderhoudsschema's** worden verhuurvloten in uitstekende conditie gehouden, wat de **operationele veiligheid** van de systemen waarborgt, zelfs in het geval dat er een lagere keuringsfrequentie zou worden geïntroduceerd.

Economische overwegingen

Daarenboven zou het verlengen van de keuringstermijn aanzienlijke **economische voordelen** met zich meebrengen. Frequente keuringen brengen immers **hoge kosten** met zich mee, zowel wat betreft directe kosten (bv. kost inspectie) als indirecte kosten (bv. stilstand machine). Simplistisch voorgesteld zou een halvering van de keuringfrequentie een **halvering van de kosten** met zich meebrengen. Bedrijven zullen de vrijgekomen middelen kunnen herinvesteren in **innovatie**, **groei** en **additionele veiligheids- en efficiëntiemaatregelen**.

Veiligheidsoverweging

In diverse andere Europese landen, waaronder Nederland, Frankrijk en Duitsland, gelden al langere keuringstermijnen voor vergelijkbare machines. Desondanks, tonen de **statistieken** aan dat dit **geen impact** heeft op een stijging van het aantal **ongevallen** of **technische problemen**.

Juridisch kader voor keuringsherziening

In aanvulling op de hierboven vermelde argumenten, spitst deze sectie zich toe op de **juridische aspecten** die de wijziging van de Belgische wetgeving omtrent keuringen van hijs- en hefwerktuigen verantwoorden.

Aangezien het ARAB een bundeling van uitvoeringsbesluiten is die tussen 1947 en 1993 tot stand zijn gekomen, zijn de gedetailleerde beweegredenen van vele specifieke verplichtingen moeilijk te achterhalen. Vele artikelen van het ARAB zijn echter extensief gewijzigd sinds de inwerkingtreding. De drijfveer van deze wijzigingen is echter allesbehalve onbekend. Wijzigingswetgeving verwijst **systematisch** naar de nood om de gedateerde wetgeving te **moderniseren** en te **conformereren** aan de **Europese regelgeving** en de **eengemaakte markt**.¹

Een uitermate relevant voorbeeld dat zich hier opdringt, is de opheffing van de toepasselijkheid van artikel 280 en 281 van het ARAB voor **personen- en goederenliften** via het koninklijk besluit van 9 maart 2003.² Beheerders van liften hebben sindsdien **flexibelere keuzes** wat betreft onderhoud en inspecties. Bijvoorbeeld, er kan vrij worden gekozen tussen driemaandelijks inspectie door een niet-gecertificeerde partij, als alternatief op een jaarlijkse keuze door een gecertificeerde partij. Daarnaast dient een individuele **risicoanalyse** worden opgemaakt door de producent van iedere lift die rekening houdt met het **type** en de **frequentie** van het gebruik. Op basis daarvan zullen andere onderhoudsinstructies van toepassing zijn. In de aanbeveling van de Hoge Raad voor Preventie en Bescherming op het werk omtrent deze wetwijziging werd de modernisering toegejuicht: *“De aanpak is vooruitstrevend: eerder werken met doelstellingen dan met technische bepalingen naar analogie met de Europese richtlijnen”*.³

Een ander voorbeeld, dat niet meteen een wijziging van het ARAB op zich met zich meebrengt, maar daarom niet minder relevant is, is de recente **verlaging** van de **keuringsfrequentie voor personenwagens**. Deze verlaging gaat geenszins ten koste van de veiligheid, gezien er specifieke situaties worden voorzien om onveilige situaties te ondervangen, zoals extra keuringen na ongevallen of het overschrijden van gebruikslimieten (bv. 160.000 km). In de **verslagen van de plenaire vergadering**⁴ is te lezen hoe de wetwijziging noodzakelijk was om meer **conformiteit** te creëren met het **Europees recht**⁵, alsook hoe rekening werd gehouden met een interessante combinatie tussen veiligheids- en economische overwegingen, namelijk: de wijziging zal de capaciteit (en indirect dus de kwaliteit) van de inspectiediensten verhogen.

Het spanningsveld tussen de moderne Europese aanpak en de (restanten van de) oude Belgische keuringswetgeving is het meest voelbaar in het verschil tussen het ARAB en de nieuwere **Codex van 28 april 2017 over het welzijn op het werk** (hierna de **“Codex”**). De Codex vormt de omzetting in het Belgisch recht van de **Europese Richtlijn 2009/104/EG betreffende het gebruik van arbeidsmiddelen door werknemers op de arbeidsplaats** (hierna de **“Richtlijn”**)⁶, en omvat onder andere de regels omtrent keuringen van arbeidsmiddelen. Arbeidsmiddelen worden gedefinieerd als alle op de arbeidsplaats gebruikte machines, apparaten, gereedschappen en installaties, waaronder hijs- en hefwerktuigen ressorteren.

¹ Bv. Koninklijk besluit van 5 mei 1995 tot wijziging van het koninklijk besluit van 31 december 1992 tot uitvoering van de Richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 21 december 1989 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der Lid-Staten betreffende persoonlijke beschermingsmiddelen; Advies nr. 72 van 12 december 2003 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de bescherming van de gezondheid en de veiligheid van de werknemers tegen de risico's van mechanische trillingen op het werk.

² Koninklijk besluit van 9 maart 2003 betreffende de beveiliging van liften.

³ Advies nr. 57 van 25 oktober 2002 over een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de beveiliging van liften.

⁴ Verslag plenaire vergadering woensdag 20 maart 2024.

⁵ Richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG.

⁶ Richtlijn 2009/104/EG van het Europees Parlement en de Raad van 16 september 2009 betreffende minimumvoorschriften inzake veiligheid en gezondheid bij het gebruik door werknemers van arbeidsmiddelen op de arbeidsplaats (tweede bijzondere richtlijn in de zin van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 89/391/EEG).

De Europese Richtlijn schrijft voor dat arbeidsmiddelen die door gebruik of omgevingsfactoren achteruitgang kunnen vertonen, **periodiek** moeten worden **gecontroleerd**. Daarnaast zijn er situaties gedefinieerd (net zoals bij de autokeuringen) waar extra controles noodzakelijk zijn. Noch de Richtlijn, noch de Belgische omzettingswetgeving bepaalt echter **de frequentie** van deze controle. De Europese regelgever achtte dit niet noodzakelijk, gezien ze erkende dat verschillende arbeidsmiddelen inherent andere risicoprofielen hebben en de werkelijke gebruiksomstandigheden van deze arbeidsmiddelen een grote impact hebben op de effectieve veiligheid en bijgevolg, de benodigde keuringsfrequentie. Enkel **het uiteindelijke doel** wordt omschreven, namelijk garanderen dat de regelmatige keuringen ervoor zorgen dat de **veiligheids-** en **gezondheidsvoorschriften** worden nageleefd, dat verslechtingen welke aanleiding kunnen geven tot het ontstaan van **gevaarlijke situaties**, worden **opgespoord** en dat zij tijdig worden **hersteld**.

Bijkomend toont een high-level rechtsvergelijkende studie met de buurlanden aan dat een minder rigide (lees: Europese) aanpak met betrekking tot de keuringsfrequentie van hefwerktuigen gangbaar is. Zo bepaalt het **Artikel 7.20 van de Nederlandse Arbeidsomstandighedenbesluit** dat hijs- en hefwerktuigen, afhankelijk van de feitelijke belasting, minstens **eenmaal per jaar** moeten worden onderzocht. Ook in **Duitsland** geldt op basis van **Artikel 14 van de Betriebsicherheitsverordnung** een minimuminterval van een jaar voor keuringen van veel hefwerktuigen, waarbij de frequentie van de inspecties verder wordt afgestemd op de intensiteit van het gebruik en het werkelijke risico van de machine.⁷ Ten slotte geldt in **Frankrijk** eveneens de algemene regel van een **jaarlijkse periodieke keuring voor hefwerktuigen**. Slechts voor een beperkt aantal specifieke hefwerktuigen wordt een halfjaarlijkse keuring vereist.

Ten slotte leidt de wisselwerking tussen de huidige Belgische driemaandelijks keuringsverplichting en de soepelere buitenlandse wetgeving tot een **niet te verantwoorden concurrentieel nadeel** voor **Belgische bedrijven**, met name door de werking van artikel 281^{quater} van het ARAB. Dit artikel stelt dat hefwerktuigen die in het buitenland geldig zijn gekeurd, onder bepaalde voorwaarden, **zonder bijkomende keuring in België mogen worden gebruikt**. Concreet zorgt dat ervoor dat een hefwerktuig dat in januari in bv. Nederland haar jaarlijkse keuring heeft doorstaan, zonder bijkomende keuring in augustus of september in België kan worden gebruikt, zolang het dan maar minder dan drie maanden wordt gebruikt. Naar Belgische normen zou dit hefwerktuig echter al **sinds maart** als **onveilig** worden bestempeld. Nederlandse (grens)spelers kunnen door dit verschil veel gemakkelijker de Belgische markt belevaren.

Er kan worden gesteld dat de Belgische keuringswetgeving voor hef- en hijswerktuigen **een archaisch restant** is waarvoor een wetswijziging zich opdringt. Meerdere onderbouwde wetwijzigingen qua keuringen en keuringsfrequenties werden zowel in België als in haar buurlanden reeds doorgevoerd, hetgeen niet alleen aantoont dat er **geen enkele juridische blokkade** bestaat om de keuringsfrequentie voor de hef- en hijswerktuigen niet op gelijkaardig niveau te brengen, maar zelfs dat deze wijziging van essentieel belang wordt ter waarborging van de Europese harmonisatie en de concurrentiële positie van Belgische bedrijven. De wetgeving in de buurlanden bewijst dat een **inherent lagere keuringsfrequentie**, met **uitzonderingen** gelet op **intensiteit** van het **gebruik** en het **werkelijke risico** van de hijs- en hefwerktuigen, de **veiligheid** niet hoeft in gevaar te brengen.

⁷ Betriebsicherheitsverordnung vom 3. Februar 2015 (BGBl. I S. 49), die zuletzt durch Artikel 7 des Gesetzes vom 27. Juli 2021 (BGBl. I S. 3146) geändert worden ist.

Voorstel tot aanpassing

In conclusie stellen we een herziening van de Belgische keuringsregelgeving voor die het huidige spanningsveld tussen Europese richtlijnen en de bestaande, verouderde nationale wetgeving adresseert. Ons voorstel legt de nadruk op het waarborgen van de **veiligheid** voor de **gebruiker**, zonder daarbij de **economische realiteit** en **technologische vooruitgang** uit het oog te verliezen. Het doel is om de verschillen ten opzichte van de wetgeving van onze buurlanden Nederland, Frankrijk en Duitsland op te heffen, waardoor België kan aansluiten bij de moderne Europese praktijk.

BERA verzoekt om de huidige controlefrequentie van driemaandelijks te herzien naar een **halfjaarlijks interval**, vergelijkbaar met de keuringstermijnen in Nederland, Frankrijk en Duitsland. Ons voorstel tot herziening omvat een **halfjaarlijks intern nazicht uitgevoerd door gekwalificeerd personeel**, aangevuld met een **jaarlijkse keuring door een extern keuringsorganisme**.

Het halfjaarlijks periodiek nazicht dient te worden uitgevoerd door personeel dat beschikt over de juiste kwalificaties. Deze kwalificaties, alsook de inhoud van de halfjaarlijkse keuring moeten nauwkeurig worden bepaald, waarbij er aansluiting kan worden gezocht bij de **geldende regels voor bijvoorbeeld heftrucks die kwalificeren als arbeidsmiddelen** en onder het toepassingsgebied van de Codex Welzijn op het Werk, Boek IV, Titel 2 vallen, namelijk:

A. Kwalificaties interne deskundige:

- Voldoende technische kennis en ervaring
- Opleiding en certificering
- Kennis van wetgeving en normen
- Interne aanstelling door de werkgever
- Regelmatige bijscholing

B. Inhoud periodiek nazicht:

- Visuele inspectie
- Mechanische en elektrische systemen
- Veiligheidssystemen
- Motor
- Functionaliteitstesten
- Documentatie en registratie

De jaarlijkse externe keuring dient nog steeds te worden uitgevoerd door een erkend keuringsorganisme. Het is van essentieel belang dat deze keuring plaatsvindt **in een werkplaats** en niet in een werfomgeving, om de kwaliteit en diepgang van de controle te garanderen. De inhoud van de keuring moet een **visuele inspectie van het toestel omvatten**, evenals een **mechanische controle van verborgen onderdelen**, zoals kettingen en kabels die zich binnenin de masten bevinden. De dragende onderdelen van het toestel moeten worden geïnspecteerd op **structurele integriteit**, met speciale aandacht voor lasverbindingen, eventuele scheuren en corrosie. Daarnaast moet de **werking van de overlastbeveiligingssystemen** worden getest, waarbij niet alleen de instellingen worden gecontroleerd, maar ook de effectieve werking van deze systemen. De **remprestaties** moeten worden getest en de afstelling van de remmen moet worden gemeten en waar nodig aangepast. Tot slot moet ook de **hellingsbeveiliging** worden gecontroleerd, inclusief het meten van de instellingen en het evalueren van de werking.

We willen dit voorstel beperken tot de keuringen van **nieuw aangeschafte toestellen** en sluiten tweedehandsmaterieel uit. Voor toestellen die ouder zijn dan acht jaar zou dan ook de huidige driemaandelijkse keuringsfrequentie van kracht blijven.

Daarnaast richten wij onze herzieningsvraag in eerste instantie op **professionele verhuurders van hijs- en hefwerktuigen**, aangezien professionele verhuurbedrijven hun diensten leveren als kernactiviteit en strikte operationele procedures hanteren voor het controleren en onderhouden van de toestellen na elke verhuuropdracht. Bovendien beschikken zij over **gekwalficeerd en afdoende opgeleid personeel** dat belast is met het onderhoud en de inspecties. De impact van de huidige wetgeving is voor deze bedrijven bijzonder groot, zowel op economisch als op operationeel vlak. De verschillen met de regelgeving van onze buurlanden veroorzaken namelijk een oneerlijke concurrentiepositie, vooral voor ondernemingen in de grensregio's. Niettemin kan het voorstel ook worden uitgebreid naar **andere eigenaars** van dergelijke toestellen dan professionele verhuurbedrijven, op voorwaarde dat zij eveneens beschikken over gekwalficeerd personeel en voldoen aan gelijkaardige voorwaarden voor een halfjaarlijks periodiek nazicht.

BERA is van oordeel dat dit voorstel een **evenwichtige benadering** biedt die de veiligheid waarborgt, terwijl het de economische en operationele efficiëntie voor bedrijven verbetert. Door deze herziening uit te voeren, kan de Belgische regelgeving in lijn worden gebracht met Europese normen en tegemoetkomen aan de hedendaagse behoeften en mogelijkheden van de sector.