



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - Ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring
- Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1.1 Context

Op 29 april 2014 werden drie Europese richtlijnen met betrekking tot *"the roadworthiness package"* gepubliceerd in het publicatieblad van de Europese Unie. Dit pakket inzake de technische controle van voertuigen bestaat uit drie onderdelen: periodieke technische controles (RL 2014/45/EU), technische controles van bedrijfsvoertuigen langs de weg (RL 2014/47/EU) en de inschrijving van motorvoertuigen (RL 2014/46/EU).

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 voert een aantal aanpassingen door ten opzichte van Richtlijn 2009/40/EG, zoals:

- de vrijstellingen voor een aantal voertuigcategorieën worden nader afgebakend;
- de controlefrequenties worden aangepast;
- er worden minimumeisen voor de controleapparatuur bepaald;
- de vereisten op gebied van kennis en vaardigheden van de inspecteurs worden bepaald;
- gemeenschappelijke voorschriften voor de beoordeling van de geconstateerde gebreken worden bepaald;
- er wordt toezicht door de lidstaten op de erkende particuliere controlecentra opgelegd;
- er worden duidelijke juridische regels opgesteld op vlak van fraude met kilometertellers.

Op heden regelt het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen de periodieke keuring van motorvoertuigen en aanhangwagens.

Het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen bepaalt de eisen waaraan de keuringsinstellingen moeten voldoen en de regels betreffende de controle van de keuringsinstellingen.

1.2. Adviezen

De uitnodiging voor de Vlaamse Commissie Administratie-Nijverheid werd verstuurd op 12 januari 2018.

De Vlaamse Commissie Administratie-Nijverheid heeft plaatsgevonden op 25 januari 2018.

Het verslag van de Vlaamse Commissie Administratie-Nijverheid is als bijlage bij deze nota gevoegd.

1.3. Samenvatting

Voorliggend ontwerpbesluit beoogt de omzetting van Richtlijn 2014/45/EU in Vlaamse regelgeving.

Hiertoe wijzigt het ontwerpbesluit het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen.

Naast de wijzigingen ter omzetting van Richtlijn 2014/45/EU, wijzigt het ontwerpbesluit ook een aantal andere bepalingen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen en het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen.

1.4. Artikelsgewijze bespreking

(a) Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

Artikel 1 geeft uitvoering aan artikel 23, lid 1 van Richtlijn 2014/45/EU, dat stelt dat wanneer lidstaten bepalingen vaststellen ter omzetting van de Richtlijn, in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar de Richtlijn moet worden verwezen.

(b) Hoofdstuk 2. Wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Artikel 2

Dit artikel wijzigt artikel 1, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Het voegt de begrippen "gebreken", "kleine gebreken", "grote gebreken" en "gevaarlijke gebreken" toe aan de lijst van definities van art 1, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Op deze manier zorgt dit artikel (deels) voor de omzetting van artikel 7 van Richtlijn 2014/45/EU. Dit artikel stelt dat, naargelang van de ernst, de gebreken die worden vastgesteld tijdens de periodieke controle van voertuigen worden ingedeeld in een van de volgende groepen:

- kleine gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;

- grote gebreken die de veiligheid van het voertuig in gevaar brengen of gevolgen hebben voor het milieu, of andere weggebruikers in gevaar brengen en andere belangrijke gevallen van niet-naleving;
- gevaarlijke gebreken die een direct en onmiddellijk gevaar voor de verkeersveiligheid vormen of gevolgen hebben voor het milieu.

De begrippen “kleine gebreken”, “grote gebreken” en gevaarlijke “gebreken” worden gebruikt in artikel 23decies van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, zoals gewijzigd door artikel 9 van dit ontwerpbesluit, om de geldigheidsduur van het keuringsbewijs te bepalen.

Artikel 3

Dit artikel wijzigt artikel 2, §2, 7° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Dit artikel maakt een aantal extra artikelen van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 van toepassing op oldtimers (i.e., de voertuigen die sedert meer dan vijftwintig jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, § 2 van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen).

Het gaat om de artikelen 23 (waarvan voordien paragraaf 2, betreffende uit te voeren keuringen, niet van toepassing was op oldtimers), 23bis §1, §2, §4 en §5, 23ter, 23quater, 23quinquies, 23sexies, 23septies, 23octies, 23novies §1, §3 en §4, 23decies, 23undecies en 24.

Hierdoor worden oldtimers onderworpen aan alle bepalingen die verband houden met de technische keuring. Voordien waren slechts een beperkt aantal bepalingen in verband met de technische keuring van toepassing op oldtimers. Hierdoor waren oldtimers slechts eenmalig, vóór de inschrijving onder een O-kentekenplaat, aan een technische keuring onderworpen. Oldtimers worden nu wél aan een periodieke keuring onderworpen, hoewel Richtlijn 2014/45/EU dit niet oplegt (zie artikel 5).

De keuze om oldtimers aan een periodieke keuring te onderwerpen zal leiden tot een verhoging van de verkeersveiligheid.

Artikel 4

Dit artikel wijzigt artikel 23, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De verwijzing naar bijlage 15, punt B.1 wordt vervangen door een verwijzing naar bijlage 15, punt C.1. Artikel 12 van dit besluit vervangt namelijk bijlage 15 door een bijlage die een andere indeling kent. Daarom is het nodig om de verwijzing naar punt B.1 van de vorige bijlage, dat de te controleren punten wat betreft de reminstallaties bevat, te vervangen door een verwijzing naar punt C.1 van de nieuwe bijlage, dat de te controleren punten wat betreft de remuitrusting bevat.

Artikel 5

a) Punt 1°

Punt 1° van dit artikel voegt een punt 7° en een punt 8° toe aan art. 23ter, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. Deze punten regelen wanneer oldtimers van ten minste dertig jaar oud, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, aan de keuring onderworpen zijn, en welke periodiciteit van keuring voor deze voertuigen geldt.

Voor alle oldtimers die jonger dan dertig jaar zijn, alle voertuigen ouder dan 30 jaar die niet onder een O-kentekenplaat zijn ingeschreven, oldtimers die een voertuig voor traag vervoer of een voertuig

uitgerust met rupsbanden zijn, gelden de punten 1° tot 7° van art. 23ter, §1, naargelang de voertuigcategorie waartoe ze behoren.

Punt 7° onderwerpt alle oldtimers, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, ingeschreven onder een O-kentekenplaat van 30 tot 50 jaar aan de keuring vóór de inschrijving onder O-kentekenplaat, en vervolgens om de twee jaar.

Punt 8° onderwerpt alle oldtimers, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden, ouder dan 50 jaar en ingeschreven onder een O-kentekenplaat, aan de keuring vóór de inschrijving onder O-kentekenplaat, en vervolgens om de vijf jaar.

Voertuigen voor traag vervoer zijn niet aan deze keuring voor oldtimers onderworpen, aangezien deze op grond van art. 23ter, §1, 7° sowieso niet aan een periodieke keuring onderworpen zijn. Het kan immers niet de bedoeling zijn om voertuigen die normaal gezien niet aan een periodieke keuring onderworpen zijn, wel aan een periodieke keuring te onderwerpen van zodra ze ingeschreven zijn onder een O-kentekenplaat.

Volgens art. 2, lid 2, tweede streepje van Richtlijn 2014/45/EU kunnen lidstaten voertuigen die onder bijzondere voorwaarden worden geëxploiteerd of gebruikt, en voertuigen die nooit of nauwelijks op de openbare weg worden gebruikt, uitsluiten van de toepassing van de richtlijn. Bijgevolg moet de periodiciteit die wordt vermeld in artikel 5, eerste lid van Richtlijn 2014/45/EU niet in acht genomen worden voor de voertuigen bedoeld in art. 2, §2, 8° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten.

Deze voertuigen worden immers onder bijzondere voorwaarden gebruikt, aangezien ze uitgesloten zijn van het volgende gebruik:

- commercieel en professioneel gebruik;
- woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer;
- bezoldigd vervoer en met bezoldigd vervoer van personen gelijkgesteld gratis vervoer;
- gebruik als werktuig of werkmiddel alsook voor interventieopdrachten.

Voertuigen met rupsbanden zijn evenmin aan deze keuring voor oldtimers onderworpen.

Voertuigen met rupsbanden die behoren tot de categorie voertuigen van traag vervoer zijn op grond van art. 23ter, §1, 7° sowieso niet aan een periodieke keuring onderworpen. Bovendien zijn ook voertuigen met rupsbanden die niet tot deze categorie behoren vaak niet aan een periodieke keuring onderworpen, aangezien deze meestal zijn ingeschreven als bedrijfsmaterieel. De regels betreffende de periodieke keuring zijn namelijk niet van toepassing op bedrijfsmaterieel, dat kan beschouwd worden als een voertuig van speciale constructie (art. 1, §2, 76 j° art. 2, §2, 4° koninklijk besluit van 15 maart 1968).

Het kan dan ook niet de bedoeling zijn om deze voertuigen wél aan een periodieke keuring te onderwerpen van zodra ze ingeschreven zijn onder een O-kentekenplaat.

Bovendien is het gebruik van voertuigen met rupsbanden die sedert meer dan vijftwintig jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten bedoeld in artikel 4, § 2 van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen uiterst beperkt.

Het gebruik van deze voertuigen wordt namelijk beperkt tot:

- oldtimermanifestaties;
- proefritten binnen een straal van 3 km vanaf de stallingsplaats van het voertuig.

b) Punt 2°

Punt 2° van dit artikel voegt een zesde paragraaf toe aan art. 23ter, die een overgangperiode invoert voor de voertuigen die op dit moment reeds zijn ingeschreven zijn onder een O-kentekenplaat, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer en voertuigen uitgerust met rupsbanden. Deze voertuigen zijn op dit moment immers niet onderworpen aan de periodieke technische keuring. Daarom geeft deze overgangsbepaling aan wanneer deze voertuigen zich voor het eerst ter keuring moeten aanbieden.

Om te vermijden dat te veel voertuigen in dezelfde periode ter keuring zouden worden aangeboden, en hierdoor tijdelijk een sterk verhoogde werklast voor de controlecentra veroorzaken, zijn twee keuzes gemaakt:

- ten eerste is er voor gekozen om deze voertuigen op te splitsen in twee groepen. De eerste groep, die de voertuigen bevat die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit minder dan dertig jaar geleden in verkeer zijn gesteld, zal zich ter keuring moeten aanbieden in 2019.

De tweede groep, die de voertuigen bevat die op het moment van inwerkingtreding van dit besluit ten minste dertig jaar geleden in verkeer zijn gesteld, zal zich ter keuring moeten aanbieden in 2020.

- ten tweede is er voor gekozen om de uiterste datum waarop deze voertuigen zich ter keuring moeten aanbieden te spreiden doorheen het jaar waarin ze zich voor het eerst ter keuring moeten aanbieden.

Zo zal ieder voertuig van de eerste groep zich ter keuring moeten aanbieden vóór de dag in 2019 waarop het voertuig een jaar ouder wordt, te rekenen vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.

Voor de voertuigen van de tweede groep geldt dan dat ze zich ter keuring moeten vóór de dag in 2020 waarop het voertuig een jaar ouder wordt, te rekenen vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.

Op die manier zal deze datum voor ieder voertuig anders zijn, in tegenstelling tot wanneer eenzelfde datum voor alle voertuigen zou gekozen zijn. Zo wordt vermeden dat de extra werklast die de eerste aanbieding ter keuring van oldtimers veroorzaakt de controlecentra te veel onder druk zet. Als daarentegen zou gekozen worden voor een bepaalde datum in 2019 en 2020 waarvoor deze voertuigen voor het eerst ter keuring moeten worden aangeboden, en die voor alle voertuigen dus dezelfde zou zijn, zou het gevaar bestaan dat vele eigenaars tot het laatste moment zouden wachten om hun voertuig aan te bieden. Zo zou een nauwelijks te beheersen piek in de werklast voor de controlecentra ontstaan in de periode voor deze datum.

Het blijft steeds mogelijk om deze voertuigen op een vroegere datum aan te bieden dan twee maanden voor de datum die door deze overgangsregeling bepaald wordt, conform artikel 23quater, §3. In dat geval zal de geldigheidsperiode beginnen te lopen vanaf de datum waarop het voertuig aangeboden is. Voor sommige oldtimers wordt immers enkel gedurende de zomermaanden een verzekering afgesloten. Het is mogelijk om zich in de zomer voorafgaand aan de vastgelegde datum in een keuringsstation aan te bieden.

Artikel 6

Dit artikel wijzigt artikel 23quinquies van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Artikel 23ter, §2, 7° en 8° worden toegevoegd aan de lijst van artikels die niet van toepassing zijn indien het voertuig nog over een geldig keuringsbewijs beschikt zoals bedoeld in artikel 23novies, § 3 en het een opnieuw in verkeer stellen betreft ten gevolge van een inschrijving van het voertuig op naam van de andere echtgenoot (of de andere wettelijk samenwonende) of op naam van één van hun kinderen.

Artikel 7

Dit artikel wijzigt artikel 23sexies, §4, 3° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968. De verwijzing naar Richtlijn 2009/40/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 mei 2009 betreffende de technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens wordt vervangen door een verwijzing naar 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.

Artikel 8

Dit artikel wijzigt artikel 23octies, §1, 3° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Hierdoor worden de voertuigen van alle politie-eenheden vrijgesteld van alle technische keuringen. Voordien konden alleen de voertuigen van de federale politie van deze vrijstelling genieten, en gold deze vrijstelling niet voor de voertuigen van de lokale politie. Het is niet logisch, gelet op de eengemaakte politie, dat een verschillende situatie bestaat voor voertuigen van de federale en de lokale politie.

Met de lokale politie wordt echter een protocol afgesloten, gelijkaardig aan het protocol dat momenteel in voege is voor de federale politie, waarbij afgesproken wordt om alle gewone politievoertuigen toch volgens de huidige normen te laten keuren.

In de praktijk bestaat de vrijstelling dan ook enkel voor uitzonderlijk aangepaste politionele voertuigen.

Artikel 9

a) Punt 1°

Punt 1° van dit artikel wijzigt de vermeldingen op een keuringsbewijs die artikel 23novies, §3 voorschrijft.

Hierdoor voldoet de wetgeving aan de eis van artikel 8, lid 1 van Richtlijn 2014/45/EU om op het keuringsbewijs minstens de gestandaardiseerde elementen van bijlage II van Richtlijn 2014/45/EU aan te duiden, voorafgegaan door de geharmoniseerde Unie-codes.

b) Punt 2°

Punt 2° van dit artikel voegt in artikel 23novies van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 een paragraaf 4 in.

- Het eerste lid van deze paragraaf beoogt de omzetting van artikel 10, lid 3 van Richtlijn 2014/45/EU, dat stelt dat elke lidstaat, met het oog op het vrije verkeer, een controlebewijs dat door een controlecentrum of bevoegde instantie van een andere lidstaat is afgegeven erkent.

Het eerste lid van deze paragraaf beheerst alle gevallen waarin een geldig keuringsbewijs is afgegeven in een lidstaat van de Europese Unie voor een in die lidstaat geregistreerd voertuig, waaruit blijkt dat het voertuig met goed gevolg een technische controle als bedoeld in Richtlijn 2014/45/EU heeft ondergaan.

In deze gevallen wordt dit keuringbewijs in het Vlaamse Gewest erkend. Of het keuringsbewijs nog geldig is wat betreft de in het Vlaamse Gewest geldende frequentie-intervallen, zoals beschreven in artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, is hierbij niet van belang.

- Het tweede en derde lid van deze paragraaf beogen de omzetting van artikel 8, lid 3 van Richtlijn 2014/45/EU. Artikel 8, lid 3 van Richtlijn 2014/45/EU stelt het volgende: "Wanneer een voertuig dat in

een andere lidstaat reeds is [ingeschreven], opnieuw wordt ingeschreven, erkent de lidstaat, onverminderd artikel 5, het technisch certificaat dat door die andere lidstaat is afgegeven als een zelf afgegeven certificaat, op voorwaarde dat het technisch certificaat nog geldig is wat betreft de frequentie-intervallen die voor periodieke technische controles zijn ingesteld door de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt ingeschreven. In geval van twijfel kan de lidstaat waar het voertuig opnieuw wordt [ingeschreven], de geldigheid van het technisch certificaat nagaan alvorens het te erkennen." Het hier vermelde artikel 5 van Richtlijn 2014/45/EU laat toe een voertuig te onderwerpen aan een periodieke keuring voor het verstrijken van het frequentie-interval, "wanneer de tenaamgestelde van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd".

Het tweede en derde lid van deze paragraaf beheersen het geval waarin een voertuig dat in een andere lidstaat van de Europese Unie reeds is geregistreerd, *opnieuw wordt ingeschreven in het Vlaamse Gewest op naam van dezelfde titularis*. In dit geval wordt het keuringsbewijs dat afgegeven is in een andere lidstaat van de Europese Unie enkel erkend wanneer het keuringsbewijs nog geldig is wat betreft de in het Vlaamse Gewest geldende frequentie-intervallen, zoals beschreven in artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Bovendien kan in dit geval, in geval van twijfel, de geldigheid van het keuringsbewijs worden nagegaan alvorens het te erkennen.

- Wanneer een voertuig dat in een andere lidstaat van de Europese Unie reeds is geregistreerd, *opnieuw wordt ingeschreven in het Vlaamse Gewest op naam van een andere titularis*, laat artikel 8, lid 3 j° artikel 5, lid 4, derde streepje van Richtlijn 2014/45/EU de mogelijkheid open om dit voertuig aan een technische keuring te onderwerpen. In dit geval moet het keuringsbewijs niet erkend worden onder bovenstaande voorwaarden.

In het koninklijk besluit van 15 maart 1968 maakt artikel 23sexies, §1, 3° j° artikel 23sexies, §4, 3° gebruik van deze mogelijkheid. Deze keuring beperkt zich voor een in België ingevoerd voertuig van de categorieën M1, met inbegrip van kampeervoertuigen (VC en kampeervoertuigen van de categorie M1), en N1, met inbegrip van lijkauto's, dat eerder in een andere lidstaat van de Europese Unie was ingeschreven, tot een visuele keuring van de technische staat van het voertuig, wanneer het voertuig beschikt over een keuringsbewijs afgeleverd door de bevoegde overheden van die lidstaat dat bewijst dat, minder dan twee maanden vóór de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, §1, 3°, het voertuig met succes een keuring heeft ondergaan waarbij minstens de bepalingen van Richtlijn 2014/45/EU in acht zijn genomen.

Een keuringsbewijs van een voertuig dat in een andere lidstaat is geregistreerd en opnieuw wordt ingeschreven in het Vlaamse Gewest op naam van een andere titularis, wordt in dit geval dus alleen erkend wanneer het keuringsbewijs minder dan twee maanden geleden is afgeleverd.

Artikel 10

Dit artikel vervangt artikel 23decies, §1 tot en met 4 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 en beoogt de omzetting van artikel 9 van Richtlijn 2014/45/EU.

De begrippen "kleine gebreken", "grote gebreken" en "gevaarlijke gebreken", die gedefinieerd worden in artikel 1, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (zie artikel 2), worden gebruikt om de geldigheidsduur van het keuringsbewijs te bepalen. Het gebruik van deze begrippen vervangt de omschrijvingen van de tekortkomingen die voordien gebruikt werden om de geldigheidsduur van het keuringsbewijs te bepalen.

Wanneer kleine gebreken worden vastgesteld, bedraagt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs de periode tussen het tijdstip van de keuring en de voorziene datum voor de eerstvolgende periodieke keuring, zoals bepaald in artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Wanneer kleine gebreken, in de vorm van bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving, bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie, voorkomen, wordt een geldigheidsduur van drie maanden toegekend.

Wanneer kleine gebreken worden vastgesteld die niet de vorm aannemen van bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving, bepaald door de bevoegde Vlaamse instantie, is de geldigheidsduur gelijk aan de periode tussen het tijdstip van de keuring en de voorziene datum voor de eerstvolgende periodieke keuring, zoals bepaald in artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Wanneer grote gebreken worden vastgesteld, bedraagt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs vijftien dagen.

Wanneer gevaarlijke gebreken worden vastgesteld is het keuringsbewijs zonder geldigheidsduur.

Wanneer kleine gebreken worden vastgesteld is de kleur van het keuringsbewijs groen; wanneer grote of gevaarlijke gebreken worden vastgesteld is de kleur van het keuringsbewijs rood.

Artikel 11

a) Punt 1°

Deze bepaling vervangt artikel 23undecies, §2 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

De te vervangen paragraaf bepaalde dat de minister tweejaarlijks de in paragraaf 1 vermelde bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuringen te innen vergoedingen aanpast, waarbij de stijging van het totaal van de bedragen niet meer mocht bedragen dan de evolutie van de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar.

De nieuwe paragraaf voert een jaarlijkse, automatische indexering in functie van de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar in, die plaatsvindt op 1 januari. Deze automatische indexering neemt de last om deze indexering tweejaarlijks per ministerieel besluit door te voeren weg.

Het jaarlijkse karakter van deze indexering zorgt ervoor dat de prijzen van de te innen vergoedingen nauwer blijven aansluiten bij de evolutie van de gezondheidsindex.

b) Punt 2°

Deze bepaling heft de volgende zinnen van artikel 23undecies, §3 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 op: "Overmacht kan inzonderheid een laattijdige aanbieding voor keuring dekken, wanneer er geen oproeping voor de keuring verstuurd werd. In dit opzicht zal het Departement bij de keuringsinstelling nagaan of de oproeping al dan niet verstuurd werd."

Door de opheffing kan een laattijdige aanbieding voor keuring niet meer gedekt worden door overmacht wanneer er geen oproeping voor de keuring verstuurd werd.

Deze bepaling kan voor discussies zorgen. Het is immers niet mogelijk om het bewijs te leveren dat geen uitnodiging werd ontvangen. Zelfs als een uitnodiging werd verstuurd, staat het nog altijd niet vast dat deze werd ontvangen.

Bovendien bepaalt artikel 23ter, §5 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 dat het voertuig ter keuring wordt aangeboden op initiatief van de titularis. Het is de verantwoordelijkheid van de titularis van het voertuig om er voor te zorgen dat zijn voertuig tijdig aangeboden wordt. De oproeping geldt louter als herinnering. Het is dan ook niet wenselijk om de regeling inzake "overmacht" te handhaven.

Artikel 12

Dit artikel vervangt bijlage 15 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 door bijlage 1 bij dit ontwerpbesluit, die overeenstemt met bijlage I van Richtlijn 2014/45/EU.

Ten opzichte van de te vervangen bijlage 15, bevat bijlage 1 bij dit ontwerpbesluit meer te controleren punten, wijken de redenen voor afkeuring op enkele plaatsen af en wordt de methode van de controle bepaald.

De nieuwe bijlage stemt niet helemaal overeen met bijlage I van Richtlijn 2014/45/EU. Zo worden de laatste kolommen in verband met de beoordeling van de gebreken weggelaten. Hoe deze gebreken beoordeeld dienen te worden, wordt bepaald in richtlijnen van de Minister of zijn gemachtigde, conform artikel 5 van het koninklijk besluit van 23 december 1994. Op deze manier kan vlotter worden ingespeeld op eventuele wijzigingen inzake de beoordeling van gebreken ten gevolge van technische evoluties.

Bovendien kent deze bijlage ten opzichte van bijlage I van Richtlijn 2014/45/EU een andere nummering van de hoofdstukken (met letters in plaats van cijfers). De bedoeling hiervan is om zo weinig mogelijk verwarring te scheppen wat betreft de verwijzingen naar bijlage 15 die in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 zijn opgenomen.

Artikel 13

Dit artikel vervangt bijlage 41 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 door bijlage 2 bij dit ontwerpbesluit.

Bijlage 41, die de te controleren punten bij de niet-periodieke keuring bedoeld in artikel 23sexies, paragraaf 1, 3^o beschrijft, is afgeleid van bijlage 15.

Aangezien bijlage 15 door artikel 12 van dit besluit vervangen wordt, zorgt deze vervanging van bijlage 41 ervoor dat bijlage 41 coherent blijft met bijlage 15.

(c) Hoofdstuk 3. Wijziging van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen

Artikel 14

Dit artikel voegt in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 een artikel 7/1 in.

Dit artikel voorziet in een soortgelijke erkenningsregeling voor de technische diensten als deze vermeld in artikel 16ter het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

Dit heeft tot gevolg dat de erkenningsregeling van technische diensten voor alle categorieën van voertuigen wordt geregeld en dat voldaan wordt aan de vereisten van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers.

Artikel 15

Dit artikel wijzigt bijlage 9 bij het koninklijk besluit van 10 oktober 1974.

Met het koninklijk besluit van 31 oktober 2017 bepaalde de federale overheid de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen. Het behoort echter tot de bevoegdheid van de gewesten om de technische eisen inzake de massa van het voertuig

te bepalen. De kolom "massa's" werd in de technische bijlage bij het koninklijk besluit van 31 oktober 2017 open gelaten. De massa's worden nu met het ontwerpbesluit toegevoegd.

(d) Hoofdstuk 4. Wijziging van het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen

Artikel 16

Dit artikel vervangt artikel 1, 4° van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Dit artikel voegt een nieuwe definitie van "technische tijd" in. Waar voordien verwezen werd naar een bijlage, die de technische tijden bevatte en die door dit ontwerpbesluit wordt opgeheven, wordt nu verwezen naar artikel 5 van het koninklijk besluit van 23 december 1994. Dat artikel stelt dat de instellingen hun activiteiten coördineren volgens de richtlijnen van de Minister of zijn gemachtigde.

Op deze manier kunnen de technische tijden flexibeler worden aangepast wanneer dit ten gevolge van technische evoluties nodig zou blijken te zijn.

Artikel 17

Dit artikel wijzigt artikel 3 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De woorden "het nationaal grondgebied" worden vervangen door "het grondgebied van het Vlaamse Gewest". Het geheel van de ambtsgebieden die door het Vlaamse Gewest aan de keuringsinstellingen worden toegekend bestrijken immers slechts het grondgebied van het Vlaamse Gewest, niet het nationaal grondgebied.

Artikel 18

a) Punt 1°

Deze bepaling wijzigt artikel 8, §1 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Deze wijziging zorgt ervoor dat de verwijzing naar paragraaf 2, die gewijzigd wordt door artikel 18, 2° van dit besluit, correct blijft.

b) Punt 2°

Deze bepaling vervangt artikel 8, §2 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Hierdoor wordt de lijst met de vereiste minimumuitrusting van een controlestation geactualiseerd.

Artikel 19

a) Punt 1°

Deze bepaling wijzigt artikel 10, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 december 1994. Er wordt uitgegaan van openingsuren van 45 uren per week.

b) Punt 2°

Deze bepaling wijzigt artikel 10, eerste lid, van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De technische tijd van de prestaties uitgevoerd op gedelokaliseerde keuringslijnen gebonden aan een station evenals deze lijnen worden uitgesloten van de berekening van de last van dit station.

Het is namelijk niet de bedoeling om de gedelokaliseerde keuringslijnen gebonden aan een station mee te nemen in de berekening van de last van dit station, De berekening van de last van een station wordt namelijk bepaald om het aantal lijnen *in het station* te bepalen. De gedelokaliseerde keuringslijnen zijn hierbij irrelevant.

c) Punt 3°

Deze bepaling wijzigt artikel 10, derde lid, van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De beperking van het aantal lijnen van een station tot tien wordt opgeheven.

Deze beperking was namelijk niet meer opportuun gezien de huidige evoluties.

Artikel 20

In artikel 11, §1, van het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden tussen de zinsnede "opdrachten," en het woord "dienen" de zinsnede "met uitzondering van, degene gebruikt in het kader van de keuring op verplaatsing," ingevoegd.

Een keuring op verplaatsing is een technische keuring, uitgevoerd door personeelsleden van een erkende instelling, in de lokalen van een onderneming.

De inrichting van de gedelokaliseerde keuringslijn is voor rekening van de onderneming.

Artikel 11, §1 het koninklijk besluit van 23 december 1994 bepaalt momenteel dat de instellingen de onroerende goederen bestemd voor de uitvoering van hun opdrachten in volle eigendom dienen te verwerven.

Om mogelijke twijfel omtrent de eigendom van de onroerende goederen bij een keuring op verplaatsing uit te sluiten, zal het nieuwe artikel 11, §1 thans expliciet vermelden dat de eigendomsverplichting in hoofde van de instelling niet geldt voor de onroerende goederen die worden gebruikt in het kader van de keuring op verplaatsing. Zij zijn immers eigendom van de onderneming waar de keuring op verplaatsing wordt uitgevoerd.

Artikel 21

Artikel 14 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt vervangen door een nieuw artikel betreffende de bekwaamheid van het personeel van keuringsinstellingen.

Hierdoor wordt artikel 13, eerste lid van Richtlijn 2014/45/EU, dat verwijst naar bijlage IV van Richtlijn 2014/45/EU, omgezet.

Dit artikel formuleert de voorwaarden waaraan inspecteurs moeten voldoen om periodieke technische controles uit te voeren. Deze voorwaarden zijn het volgen van een opleiding, het volgen van een stageperiode en het slagen voor examens.

Bovendien wordt de afgifte van een getuigschrift bij het slagen voor de examens ingevoerd. Daarnaast wordt de instelling verantwoordelijk gemaakt voor de opleiding en nascholing van haar personeel.

De modaliteiten en/of inhoud van de examens, het getuigschrift en de opleiding van het personeel worden verder beschreven in bijlage 2 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, die door artikel 30 van dit besluit wordt aangepast.

Artikel 22

Dit artikel voegt in artikel 17 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 een eerste lid in.

Dit lid beoogt de omzetting van artikel 13, vierde lid van Richtlijn 2014/45/EU.

Het bevat een bepaling die de onpartijdigheid en de objectiviteit bij de uitvoering van de technische controles garandeert.

Artikel 23

Dit artikel voegt in het koninklijk besluit van 23 december 1994 een artikel 26/1 in.

Dit artikel beoogt de omzetting van artikel 8, lid 5 van Richtlijn 2014/45/EU.

Het artikel verplicht de erkende instellingen voor autokeuringen uiterlijk 20 mei 2021 de in de door hen afgegeven keuringsbewijzen vermelde informatie langs elektronische weg mee te delen aan het Departement. Het Departement bepaalt de modaliteiten en de vormen volgens welke de informatie dient opgesteld en aan het Departement bezorgd dient te worden.

Artikel 24

Dit artikel wijzigt artikel 29, §1 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De bedragen vermeld in dit artikel, uitgedrukt in frank, worden vervangen door bedragen uitgedrukt in euro.

Bovendien worden deze bedragen verhoogd om tegemoet te komen aan de inflatie die sinds 1994 tot nu is opgetreden.

Artikel 25

Dit artikel wijzigt artikel 32 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De lijst van erkende instellingen wordt geactualiseerd.

Artikel 26

Dit artikel heft hoofdstuk 3, afdeling 4 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 op.

Deze afdeling verleende de door de minister aangewezen personeelsleden van het Departement de bevoegdheid om toezicht te houden op de naleving van hoofdstuk 3.

Aangezien artikel 27 een artikel invoert dat de door de minister aangewezen personeelsleden van het Departement de bevoegdheid toekent om toezicht te houden op de naleving van het volledige koninklijk besluit van 23 december 1994, wordt deze afdeling overbodig.

Artikel 27

Dit artikel voegt een hoofdstuk 3/1, dat bestaat uit artikel 33/16, in in het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Dit artikel beoogt de omzetting van artikel 14, lid 1 van Richtlijn 2014/45/EU.

Het geeft de door de minister aangewezen personeelsleden van het Departement de bevoegdheid om toezicht te houden op de naleving van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Artikel 28

Dit artikel heft bijlage 1 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 op.

Bijlage 1 bepaalde de technische tijden. Aangezien artikel 1, 4° van het koninklijk besluit van 23 december 1994, door de wijziging die artikel 15 van dit ontwerpbesluit doorvoert, niet langer verwijst naar deze bijlage voor het bepalen van de technische tijden, is de inhoud van deze bijlage overbodig geworden.

Artikel 29

Dit artikel wijzigt bijlage 2 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

Deze wijzigingen zorgen ervoor dat de eisen betreffende vakbekwaamheid, opleiding en certificering uit bijlage IV van Richtlijn 2014/45/EU worden opgenomen in de regelgeving van het Vlaamse Gewest. Op die manier beoogt dit artikel de omzetting van artikel 13 van Richtlijn 2014/45/EU.

Volgende wijzigingen worden doorgevoerd:

- de diplomavereiste voor de administratieve directeur wordt verstrengd. Een diploma van hoger, niet-universitair onderwijs volstaat niet meer; een universitair diploma is vereist;
- de beroepskwalificaties van de inspecteurs worden gewijzigd. Ze moeten beschikken over een diploma van het hoger secundair technisch onderwijs, over gecertificeerde kennis en begrip beschikken ter bevestiging van hun kennis inzake wegvoertuigen, en ze moeten minstens drie jaar gedocumenteerde ervaring hebben, of iets gelijkwaardigs, op het gebied van wegvoertuigen;
- de inhoud van de opleiding van het personeel wordt bepaald (zie artikel 18);
- de inhoud van het getuigschrift van vakbekwaamheid wordt vastgelegd (zie artikel 18).

Artikel 30

Dit artikel wijzigt bijlage 3 van het koninklijk besluit van 23 december 1994.

De vereisten voor het aantal kaderpersoneel per controlestation worden hierbij aangepast aan de huidige praktijk.

Artikel 31

Dit artikel vervangt bijlage 5 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 door bijlage 3 bij dit ontwerpbesluit.

Door deze vervanging wordt de lijst van ambtsgebieden bediend door de instellingen geactualiseerd. Naast de wijziging doorgevoerd door middel van het artikel 17 van het ontwerpbesluit (vervanging van "nationaal grondgebied" door "grondgebied van het Vlaamse Gewest"), worden de ambtsgebieden ingedeeld bij Vlaamse keuringsinstellingen.

Bij de wijziging worden de geografische ligging en de bevolkingsaantallen van de gemeenten in acht genomen.

(e) Hoofdstuk 5. Wijziging van het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen

Artikel 32

Dit artikel wijzigt de bijlage van het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen.

Een eerste wijziging zorgt ervoor dat de tarieven voor het homologeren van voertuigen van de categorieën L1e en L2e worden verlaagd, van 535 euro naar 191 euro (geïndexeerde tarieven 2018). Onder de voornoemde categorieën vallen o.a. de speed-pedelecs en de bromfietsen. De belemmering van de kostprijs voor het individueel homologeren van dergelijke voertuigen wordt op die manier weggewerkt.

Een tweede wijziging zorgt ervoor dat een ongelijkheid wordt weggewerkt bij de tarieven voor het homologeren van voertuigen aangepast met het oog op het besturen door personen met een beperkte mobiliteit.

In de huidige situatie moet de persoon met een beperkte mobiliteit zijn goedkeuringsaanvraag zelf indienen via de technische keuring om van het gratis tarief te kunnen genieten. Wanneer de goedkeuringsaanvraag wordt ingediend via een erkende fabrikant kost dit 73 euro (geïndexeerde tarief 2018).

Door de wijziging worden alle aanvragen tot individuele goedkeuring van voertuigen aangepast met het oog op het besturen door personen met een beperkte mobiliteit gratis.

(f) Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

Artikel 33

Hoofdstuk 3, dat het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen wijzigt, en hoofdstuk 5, dat het koninklijk besluit van 28 april 2011 tot vaststelling van het bedrag en de betalingswijze van de vergoedingen te innen voor de goedkeuring van motorvoertuigen wijzigt, treden in werking op de dag na de bekendmaking van dit besluit in het Belgisch Staatsblad.

De bepalingen van deze hoofdstukken moeten namelijk zo snel mogelijk in werking treden. Om de homologatie van deze voertuigen mogelijk te maken (een voorwaarde om te kunnen worden ingeschreven in het register van voertuigen) zijn deze bepalingen dringend nodig.

De overige hoofdstukken van dit besluit, die hoofdzakelijk dienen ter omzetting van Richtlijn 2014/45/EU, treden in werking op 20 mei 2018. Deze datum is eveneens de toepassingsdatum van de omzettingbepalingen van Richtlijn 2014/45/EU.

Op deze manier wordt een tijdige omzetting van Richtlijn 2014/45/EU gegarandeerd.

Daarnaast geeft deze vaste datum van inwerkingtreding de keuringsinstellingen een houvast om hun werking aan te passen aan deze wijziging van de regelgeving.

Artikel 34

De bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, valt onder artikel 6, §1, XII, *“wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft”* van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Bijgevolg is de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, belast met de uitvoering van dit besluit.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE BEGROTING VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP

De tarieven voor het homologeren van voertuigen van de categorieën L1e en L2e worden verlaagd, van 535 euro naar 191 euro (geïndexeerde tarieven 2018). Op dit ogenblik worden geen dossiers behandeld van deze voertuigcategorieën. Deze tariefverlaging zal daardoor geen weerslag hebben op de begroting.

Alle tarieven voor alle aanvragen tot individuele goedkeuring van voertuigen aangepast met het oog op het besturen door personen met een beperkte mobiliteit worden gratis. Tot nu toe werd een tarief van 73 euro (geïndexeerd tarief 2018) aangerekend per goedkeuringsaanvraag die werd ingediend via een erkende fabrikant. In 2017 werden 180 van dit type dossiers behandeld, wat op een geschatte inkomstenvermindering van 13.140 euro per jaar neerkomt.

Artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, zoals gewijzigd door artikel 71 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 bepaalt: “De instelling draagt bij tot de financiering van de uitgaven voor de werking, de subsidies en de investeringen ten bate van de verkeersveiligheid. Die bijdrage bedraagt zes procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de B.T.W. en de bijdragen vermeld in dit artikel en in artikel 23.”

Art. 8 van het Decreet van 8 juli 2016 bepaalt:

“De instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen stort in het fonds, bedoeld in artikel 42, § 1, van het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2015 een financiële bijdrage voor de regularisatie van de exploitatievoorwaarden van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen teneinde de organisatie van deze controle over het hele grondgebied te verzekeren. De bijdrage bedraagt 0,25 euro per prestatie die voortvloeit uit de door de Vlaamse Regering aan de instelling toevertrouwde opdrachten.”

In het Vlaamse Gewest zijn op dit ogenblik ongeveer 100.000 voertuigen ingeschreven als oldtimer. Deze voertuigen, die tot op heden enkel vóór inschrijving werden gekeurd, zullen nu jaarlijks, tweejaarlijks of vijfjaarlijks gekeurd moeten worden, afhankelijk van hun leeftijd.

De verhoogde opbrengsten die op basis van de hierboven vermelde bijdragen ten goede komen aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds worden geschat op 45.000 euro/jaar nadat de overgangperiode voor deze voertuigen in 2020 volledig is afgelopen .

De indexering van de bedragen van de door de erkende instellingen voor autokeuring te innen vergoedingen gebeurde tot op heden elke twee jaar. Dit besluit voorziet in een jaarlijkse automatische indexering.

Artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, zoals gewijzigd door artikel 71 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 bepaalt: “De instelling draagt bij tot de financiering van de uitgaven voor de werking, de subsidies en de investeringen ten bate van de verkeersveiligheid. Die bijdrage bedraagt zes procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de B.T.W. en de bijdragen vermeld in dit artikel en in artikel 23.”

Een jaarlijkse automatische indexering zal door een toename van de netto-ontvangsten ook ten goede komen aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 13 februari 2018.

Het begrotingsakkoord werd verkregen op 6 maart 2018.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Het voorstel heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het voorstel heeft geen weerslag op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2018-42 van 5 februari 2018.

2 Het ontwerpbesluit voorziet in hoofdzaak in de omzetting van Richtlijn 2014/45/EU, welke quasi geen vrije beleidsruimte biedt. Verder betreffen de wijzigingen actualiseringen en aanpassingen ten gevolge van de zesde staatshervorming.

De opmaak van een reguleringssimpactanalyse brengt derhalve geen meerwaarde.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring;
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor het verkeersveiligheidsbeleid, te gelasten over voornoemd ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben Weyts

Bijlagen:

- het principieel goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering
- het advies van de Inspectie van Financiën
- het begrotingsakkoord
- het verslag van de CAIN