

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de
technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers
- principiële goedkeuring

Dit besluit voert technische keuringen in voor motorfietsen, driewielers en vierwielers bij overdracht, zoals bij verkoop, en na ongeval.
Het betreft de gedeeltelijk omzetting van richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weginfrastructuur en wegenbeleid”.

Het valt binnen de bevoegdheid die de gewesten hebben inzake het verkeersveiligheidsbeleid, krachtens artikel 6, §1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, voor *“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, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”*.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het bijgaande ontwerp van besluit werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2021/241 van 14 juni 2021.

Het advies van de Inspectie van Financiën werd ontvangen op 11 juni 2021 en was gunstig.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

1. Het ontwerp van besluit strekt tot de gedeeltelijke omzetting van de richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (hierna: richtlijn 2014/45/EU).

Dit ontwerp vormt slechts een gedeeltelijke omzetting van de richtlijn omdat het enkel betrekking heeft op het invoeren van een technische keuring voor motorfietsen, driewielers en vierwielers.

Het gedeelte van de richtlijn dat betrekking heeft op de technische keuring van motorvoertuigen werd reeds omgezet bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018 tot wijziging van diverse besluiten met betrekking tot de technische keuring.

Doordat de motorfietsen, driewielers en vierwielers met ingang van 1 januari 2022 onder het toepassingsgebied van de richtlijn 2014/45/EU vallen, dient de invoering van de technische keuring voor deze voertuigen te worden gerealiseerd tegen deze datum.

Met de invoering van de technische keuring voor motorfietsen, driewielers en vierwielers is de omzetting van de richtlijn 2014/45/EU dan ook compleet.

2. De richtlijn 2014/45/EU laat toe om voertuigen van categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, uit te sluiten van het toepassingsgebied daar waar de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor deze tweewielige voertuigen, drie- of vierwielers, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar.

Het ontwerp van besluit voert enkel niet-periodieke technische keuringen in bij overdracht, zoals bij verkoop, en na ongeval.

Er worden geen periodieke keuringen ingevoerd omdat de Vlaamse overheid, naast de voormelde niet-periodieke keuringen, alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen heeft genomen, zoals onder meer:

- het opzetten van sensibiliseringscampagnes over motorfietsen voor alle weggebruikers;
- het organiseren van sensibiliseringscampagnes voor motorrijders, met bijzondere de nadruk op de goede staat van het voertuig;
- het voorzien van praktijkopleidingen ter aanvulling van het rijbewijs georganiseerd en aangeboden aan bestuurders van motorfietsen (o.a. Ready to Ride), waarbij de nadruk ligt op defensief rijden;
- bij nieuwe wegenbouwproject wordt systematisch rekening gehouden met de veiligheidsdimensie in verband met motorfietsen; de bestaande infrastructuur wordt dus aangepast om de risico's van ongevallen te verminderen en de gevolgen ervan voor motorfietsen te beperken;
- het verplichten van een minimumuitrusting voor bestuurders en passagiers van motorfietsen op de openbare weg; deze uitrusting komt overeen met een complete uitrusting en meer in het bijzonder met handschoenen, een jas met lange mouwen, een broek of een pak, alsmede met laarzen of laarsjes die de enkels beschermen.

De verkeersveiligheidsstatistieken van de voorbije vijf jaren tonen aan dat het aantal motorongevallen in ons land in de loop van de jaren licht afneemt (studie Statbel). Motorongevallen

zijn verantwoordelijk voor ongeveer 8% van alle ongevallen met lichamelijke schade in België. Een diepgaande studie naar motor- en bromfietsongevallen, gevoerd door de Association of European Motorcycle Manufacturers (ACEM), met steun van de Europese Commissie en andere partners, getiteld MAIDS, wordt algemeen erkend als een van de meest onbetwistbare wetenschappelijke studies. In totaal werden 921 ongevallen in Frankrijk, Duitsland en Nederland, Spanje en Italië in detail onderzocht. Uit deze studie bleek dat een voertuigdefect slechts bij 0,3% van de ongevallen de belangrijkste bijdrage aan het ongeval was. Met andere woorden, van de 921 ongevallen (in 5 verschillende Europese landen) werden er slechts 3 veroorzaakt door een voertuigdefect. (ACEM, 2009). De MAIDS-studie hield ook rekening met de technische storingen die bijdroegen aan het ongeval. Een technische storing zijn alle gevallen waarin een tweewieleronderdeel kapot ging of niet goed functioneerde en waar deze storing of gebrek aan functie bijdroeg aan het ongeval. In totaal werden 47 van dergelijke situaties geregistreerd (5,1% van de ongevallen).

Naar schatting zullen er jaarlijks 30 000 tweedehandskeuringen en 200 keuringen na ongeval uitgevoerd worden.

Door de technische keuring bij overdracht, geniet de koper (zowel burgers als garagisten) van een motorfiets die valt binnen het toepassingsgebied, van een bescherming bij aankoop van een tweedehands motorfiets, omdat de motorfiets verkeersveiliger is en aan de milieueisen voldoet. De (ver)koper zal meer zorg dragen voor zijn motorfiets zodat zijn motorfiets bij een eventuele (door)verkoop niet afgekeurd wordt.

De verkoper van een motorfiets, die valt binnen het toepassingsgebied, verliest tijd om zich aan te bieden bij de keuring en zal de keuringskost betalen. Dit eerder gering nadeel weegt niet op tegen de positieve impact op de verkeersveiligheid en het milieu.

Erkende keuringsinstellingen dienen zich te organiseren om de extra motorfietskeuringen aan te bieden. Dit vraagt een financiële investering in nieuwe middelen maar ook het opleiden van het personeel. Hier tegenover staat dat ze meer inkomsten krijgen.

Door de extra inkomsten van de erkende keuringsinstellingen zullen er ook bijkomende middelen zijn voor verkeersveiligheidsdoeleinden.

De burgers zullen door de voorziene keuringen een positief effect ondervinden doordat luidruchtige motorfietsen boven de 125 cc bij een keuring, al of niet op verzoek van een bevoegd persoon, onderschept zullen worden en afgekeurd als ze niet voldoen aan de geluidsnormen. De controle op de uitlaatgassen zal tevens leiden tot minder luchtverontreiniging.

Het departement Mobiliteit en Openbare Werken zal toezicht houden op de correctheid en de uniformiteit van de uit te voeren controles.

3. 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 (hierna: het KB van 23 december 1994) wordt ook aangepast en vermeldt de apparatuur die vereist is om de technische keuringen van motorfietsen, drie- en vierwielers te kunnen uitvoeren.

4. Er werd gekozen om de bepalingen omtrent de technische keuringen van motorfietsen, drie- en vierwielers vast te leggen in een apart besluit van de Vlaamse Regering en deze niet te integreren in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (hierna: het KB van 10 oktober 1974).

Het bepalen van de technische eisen betreft een federale bevoegdheid, de controle op deze technische eisen komt toe aan de gewesten.

Een afzonderlijk besluit houdt dit onderscheid zuiver en komt de duidelijkheid en overzichtelijkheid ten goede.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Hoofdstuk 1. Inleidende bepaling

Artikel 1

Artikel 1 verduidelijkt dat dit besluit de gedeeltelijke omzetting vormt van de richtlijn 2014/45/EU.

Hoofdstuk 2. Definities

Artikel 2

In deze bepaling zijn de definities overgenomen uit de richtlijn 2014/45/EU die relevant zijn voor de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers. Inhoudelijk werden zij in overeenstemming gebracht met de bestaande interne regelgeving.

De termen motorfiets, driewieler en vierwielers worden apart gedefinieerd. Deze definities zijn onder meer van belang om het toepassingsgebied te bepalen. Voor de invulling van de definities wordt verwezen naar de begripsomschrijvingen uit het KB van 10 oktober 1974 dat de technische eisen voor deze voertuigen bevat.

Er wordt een definitie toegevoegd van “bevoegde persoon” Voor de invulling van dit begrip wordt teruggevallen op artikel 36 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974, dat op zijn beurt verwijst naar artikel 3 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Ook de term “erkende keuringsinstelling” is gedefinieerd. Het gaat om instellingen die erkend zijn overeenkomstig het KB van 23 december 1994 en die in minstens één van hun controlecentra technische keuringen op motorfietsen, driewielers en vierwielers uitvoeren.

Een erkende keuringsinstelling kan verschillende controlecentra hebben, zoals ook gedefinieerd in artikel 2.

Hoofdstuk 3. Toepassingsgebied

Artikel 3

Zowel motorfietsen, driewielers en vierwielers met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, als elektrische en hybride motorfietsen, driewielers en vierwielers met een nominaal continu maximumvermogen van meer dan 11 kW en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 45 km/uur, zijn onderworpen aan de keuringen.

Overeenkomstig het toepassingsgebied van de richtlijn 2014/45/EU, vallen bromfietsen dus niet onder het toepassingsgebied van dit besluit

Elektrische en hybride motorfietsen, die niet worden geïmplementeerd door de richtlijn 2014/45/EU maar waarvan het aantal de laatste jaren gemiddeld met zo'n 20% toeneemt, worden wel onderworpen aan de keuringen.

Ook motorfietsen, driewielers en vierwielers die sinds meer dan 25 jaar in gebruik zijn genomen en die ingeschreven zijn onder een van de kentekenplaten, vermeld in artikel 12, §3, van het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, vallen onder het toepassingsgebied. Zij worden niet uitgesloten.

In het tweede en de volgende leden wordt het territoriale toepassingsgebied bepaald.

De keuringsplicht geldt voor de motorfietsen, driewielers en vierwielers die ingeschreven zijn, zou ingeschreven moeten zijn of beoogt te worden ingeschreven op naam van personen met woonplaats in het Vlaamse Gewest. Ook voor rechtspersonen wordt een passende formulering opgenomen.

Daarnaast verduidelijkt het derde lid dat de voornoemde personen en rechtspersonen vrij zijn om hun motorfiets, driewieler of vierwielers te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest overeenkomstig art. 6, §1, XII, 4^e van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Tenslotte worden in het vierde lid de bepalingen die voorzien dat een keuring bevolen kan worden door een bevoegd persoon (artikel 6, §1, 1^o en artikel 8, eerste lid, 1^o), van toepassing verklaard ten aanzien van alle voertuigen die zich op de Vlaamse wegen bevinden. De bedoeling is dat een bevoegde persoon een motorfiets die in het buitenland of een ander gewest ingeschreven is, kan verplichten om tot keuring over te gaan (bv. wanneer het in slechte staat is).

Hoofdstuk 4. Technische keuring

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 4

Enkel erkende keuringsinstellingen, zoals gedefinieerd in artikel 2, kunnen motorfietsen, driewielers en vierwielers keuren.

Bijlage 1 omschrijft de verschillende controles die aan bod kunnen komen bij een technische keuring. Er wordt een delegatie opgenomen die de bevoegde instantie, gedefinieerd als de minister of zijn gemachtigde, toelaat om de modaliteiten van de verschillende uit te voeren controles te bepalen. Aangezien dit gaat om de gedetailleerde technische modaliteiten van de verschillende controles, is dit vatbaar voor delegatie.

Het initiatief om het voertuig aan te bieden voor keuring ligt bij de titularis van het voertuig. Hij moet het voertuig daarom niet zelf voorrijden, dit kan ook een andere persoon zijn, zoals de huurder van het voertuig of zijn garagehouder.

Paragraaf 4 beschrijft de staat waarin het voertuig aangeboden moet worden.

Naar aanleiding van de keuring dienen een aantal documenten te worden voorgelegd, die worden opgesomd in paragraaf 5.

Afdeling 2. Volledige en gedeeltelijke technische keuringen

Artikel 5

Het besluit voert twee types van keuringen in, namelijk volledige keuringen en gedeeltelijke keuringen.

Bij een volledige keuring controleert het keuringscentrum zowel de identiteit en de bijhorende documenten van het voertuig, als de technische staat van het voertuig, door het uitvoeren van de controles vermeld in bijlage 1.

Een gedeeltelijke keuring betreft enkel een administratieve keuring of administratieve herkeuring of elke andere technische herkeuring.

Artikel 6

Dit artikel somt de verschillende situaties op waarin een volledige keuring verplicht is.

Zo kan een bevoegd persoon een volledige keuring vragen wanneer hij, bijvoorbeeld, een luidruchtig of onveilig voertuig opmerkt op de openbare weg. Voor meer uitleg over het begrip "bevoegde persoon" wordt verwezen naar de artikelsgewijze commentaar onder artikel 2.

Daarnaast is een volledige keuring vereist bij belangrijke beschadigingen na ongeval, of wanneer het voertuig een totaal verlies is, en bij de overdracht van een voertuig naar een andere titularis, zoals bij verkoop.

Een volledige keuring is niet steeds verplicht bij de overdracht van een voertuig. Het tweede en derde lid van paragraaf 1 voorzien een aantal uitzonderingen. De uitzonderingen uit het tweede lid kaderen in de overdracht binnen het gezin. De uitzonderingen in het derde lid hebben betrekking op tijdelijke inschrijvingen.

Wat betreft de uitzonderingen binnen het gezin, wordt bepaald dat geen keuring is vereist indien de toekomstige titularis de echtgenoot, de wettelijk samenwonende partner of de persoon is waarmee de vorige titularis een feitelijk gezin vormt, of één van hun kinderen, op voorwaarde dat de toekomstige titularis de bestaande kentekenplaat, die voldoet aan de bepalingen getroffen in uitvoering van artikel 21 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, op zijn naam overbrengt. Indien de toekomstige titularis deze kentekenplaat niet overneemt, is een administratieve keuring vóór de inschrijving vereist.

In tegenstelling tot wat op heden het geval is bij de technische keuring van motorvoertuigen, geldt deze uitzondering ook voor feitelijk samenwonende partners en hun kinderen. Deze bijkomende uitzondering zal in de nabije toekomst ook worden voorzien bij de technische keuring van motorvoertuigen.

Het samenwonen van de vorige titularis en de persoon waarmee hij verklaart een feitelijk gezin te vormen, kan worden aangetoond met een attest van woonst uit het Rijksregister. Deze informatie mag niet ouder zijn dan twee maanden. Dergelijke attesten kunnen kosteloos en online worden opgevraagd.

Artikel 7

Dit artikel bevat een aantal specifieke bepalingen over de keuring bij overdracht.

De eerste paragraaf somt de verschillende mogelijke kentekenplaten (en bijhorend kentekenbewijs) op waarmee het voertuig moet uitgerust zijn bij de keuring.

De tweede paragraaf voorziet een uitzondering op het uitvoeren van een keuring op basis van de controles vermeld in bijlage 1. Er is enkel een visuele controle vereist indien voor het voertuig een geldig keuringsbewijs werd afgeleverd minder dan 2 maanden voor het moment van het aanbieden van het voertuig. Voor een in België ingevoerd voertuig dat ingeschreven was in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte, geldt dezelfde uitzondering indien een keuringsbewijs wordt voorgelegd waaruit blijkt dat het voertuig minder dan 2 maanden voordien met succes gekeurd werd in die andere lidstaat.

Als bij de visuele keuring gebreken worden vastgesteld, wordt het voertuig alsnog onderworpen aan een volledige keuring met de controles vermeld in bijlage 1.

Wanneer na voltooiing van deze visuele controle blijkt dat het voertuig geen technische gebreken of inbreuken op de reglementaire bepalingen vertoont, wordt een document met als titel "Visuele controle van het voertuig" afgeleverd. Dit document wordt aangehecht aan het keuringsbewijs en moet steeds dit keuringsbewijs vergezellen.

Artikel 8

Artikel 8 somt de gevallen op waarin een gedeeltelijke keuring verplicht is.

Een gedeeltelijke keuring is verplicht indien voor het voertuig na een voorgaande keuring een keuringsbewijs met geldigheidsduur van 3 maanden of 15 dagen werd afgeleverd of met de vermelding "VERBODEN TOT HET VERKEER".

Dergelijke keuring wordt eveneens uitgevoerd op verzoek van een bevoegde persoon. De politie kan dit bijvoorbeeld opleggen als bij nazicht van de boorddocumenten vastgesteld wordt dat de geldigheidstermijn van het keuringsbewijs verstreken is of de vermelding "VERBODEN TOT HET VERKEER" bevat.

Voor meer uitleg over het begrip "bevoegde persoon" wordt verwezen naar de artikelsgewijze commentaar onder artikel 2.

Afdeling 3. Vrijstellingen

Artikel 9

Zoals het geval is voor motorvoertuigen van de politie en de strijdkrachten, zijn ook motorfietsen van de politie en de strijdkrachten vrijgesteld van de technische keuringen. Ook motorfietsen, driewielers en vierwielers met een proefrittenkaart zijn vrijgesteld overeenkomstig de vrijstelling voor dat soort motorvoertuigen.

Afdeling 4. Keuringsbewijs

Artikel 10

De keuringen geven aanleiding tot de afgifte van een keuringsbewijs. Dit kan ofwel een keuringsbewijs "Staat van het voertuig" of een document "Visuele keuring van het voertuig" zijn. De modellen van deze documenten worden bepaald door de bevoegde instantie, zijnde de minister of zijn gemachtigde. Deze modellen bepalen het uitzicht van het document, waarvan de inhoud wordt vastgelegd in het besluit.

De gegevens die vermeld worden op het keuringsbewijs zijn grotendeels dezelfde als op het keuringsbewijs van motorvoertuigen.

Artikel 11

Artikel 11 somt de geldigheidsduur van de verschillende soorten keuringsbewijzen op. Wanneer het voertuig geen gebreken vertoont of enkel kleine gebreken, bevat het keuringsbewijs geen datum waarop het keuringsbewijs verstrijkt. Het heeft met ander woorden geen geldigheidsduur.

In de andere gevallen is wel een datum vermeld waarop het bewijs verstrijkt, zoals na 3 maanden of 15 dagen, afhankelijk van de aard van de vastgestelde gebreken of tekortkomingen.

Zoals bij de motorvoertuigen heeft het keuringsbewijs een groene of rode kleur. Als er geen of enkel kleine gebreken of administratieve tekortkomingen zijn vastgesteld, is het bewijs groen. Bij de vaststelling van grote of gevaarlijke gebreken is het keuringsbewijs rood.

Afdeling 5. Kosten

Artikel 12

De vergoedingen die de erkende keuringsinstellingen vragen voor het uitvoeren van de keuringen zijn bepaald rekening houdend met onder meer de technische tijden van de controles, de vereiste investeringen om de controles uit te voeren en om het informaticasysteem aan te passen, de diverse andere werkingskosten zoals de energiekost, het onderhouden, ijken en het kalibreren van de toestellen, het afleveren van het keuringsbewijs,...

Deze bedragen worden jaarlijks aangepast aan de gezondheidsindex omdat ook de onderliggende kosten van de keuringsinstellingen, zoals loonkosten, jaarlijks stijgen.

De keuringsinstellingen moeten deze kosten uithangen in elk van hun controlecentra.

Tenslotte wordt verduidelijkt dat het de persoon is die het voertuig voor keuring voorrijdt, die de kosten dient te betalen. Voornamelijk wanneer het niet de titularis van het voertuig is die het voorrijdt, kan deze bepaling discussies vermijden.

Hoofdstuk 4. Wijzigingen 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 13

Het invoeren van technische keuringen voor motorfietsen, driewielers en vierwielers vergt ook een aantal beperkte aanpassingen aan het KB van 23 december 1994.

Niet alle controlecentra voor motorvoertuigen zullen ook motorfietsen, driewielers en vierwielers keuren. Ze kunnen dat enkel indien ze beschikken over de uitrustingen vermeld in het nieuw ingevoerde tweede en derde lid van artikel 8, §2, van het KB van 23 december 1994.

Bij aanvang heeft de instelling de keuze tussen een verdragingsmeter of een rollenrembank. Op termijn zal de rollenrembank verplicht zijn. Het nieuw ingevoerde vierde lid geeft de minister een delegatie om het tijdstip te bepalen waarom de rollenrembank verplicht wordt.

Artikel 14

Het KB van 23 december 1994 is van toepassing op erkende keuringsinstellingen voor motorfietsen, driewielers en vierwielers. Het verwijst in het algemeen naar “voertuigen”. Enkel artikel 17 bevat een aantal verwijzingen naar “auto’s” of “autorijkschool”. Daarom worden deze termen vervangen door de term “voertuigen” of “een rijkschool voor de aan de technische controle onderworpen voertuigen.”

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 15

Op basis van artikel 2, punt 1, van de richtlijn 2014/45/EU is voor motorfietsen, driewielers en vierwielers de omzetting vereist tegen 1 januari 2022. Om deze reden moet het besluit in werking treden op 1 januari 2022.

Artikel 16

De Vlaamse minister voor de weginfrastructuur en het wegenbeleid is belast met de verdere uitvoering van het besluit.

3 BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, zoals laatst gewijzigd door het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, 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 btw en de bijdragen, vermeld in artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016”.

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 140.000 motorfietsen ingeschreven die vallen onder het toepassingsgebied van het besluit.

Deze voertuigen die tot op heden niet aan een technische keuring zijn onderworpen, met uitzondering van motorfietsen ingevoerd van buiten een EER-lidstaat en Zwitserland, zullen nu een keuring na overdracht of na ongeval moeten ondergaan.

De verhoogde opbrengsten die op basis van de hierboven vermelde bijdragen ten goede komen aan

het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds worden geschat op 112.000 euro/jaar.

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

B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

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

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit ontwerp van besluit, wordt advies ingewonnen bij de Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid en de Raad van State.

Parellel hiermee wordt er ook verder overleg gepleegd met de andere gewesten om zodoende een zo uniform mogelijke keuring voor motorfietsen te implementeren in de drie gewesten. Daarnaast zal er ook overleg zijn met de sector – en belangenorganisaties om het draagvlak voor deze maatregel te verhogen.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

2.1. te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid in te winnen;

2.2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit 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, als de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken oordeelt dat het

voornoemde advies geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- Ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers
- Bijlage bij het ontwerp Besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers
- Advies Inspectie van Financiën, dd. 11 juni 2021