

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

# NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de  
technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers  
- definitieve 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

#### 1. Principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 16 juli 2021 haar principiële goedkeuring aan een voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering (VR 2021 1607 DOC.0909/1, VR 2021 1607 DOC.0909/2 en VR 2021 1607 DOC.0909/3).

## 2. Advies van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid

Op 12 augustus 2021 bracht de Vlaamse commissie administratie-nijverheid haar advies uit. Naar aanleiding van het advies werd beslist om een aantal bepalingen aan te passen.

Meer concreet werden artikel 9, 13, 14 en 16 en de bijlage van het besluit aangepast en werd een nieuw artikel 12 toegevoegd.

## 3. Tweede principiële goedkeuring

De Vlaamse Regering verleende op 17 december 2021 haar tweede principiële goedkeuring aan een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering (VR 2021 1712 DOC.1570/1, VR 2021 1712 DOC.1570/2, VR 2021 1712 DOC.1570/3, VR 2021 1712 DOC.1570/4).

## 4. Advies Raad van State

De Raad van State bracht zijn advies 70.761/3 uit op 21 januari 2022.

In zijn advies stelt de Raad van State een aantal aanpassingen aan het ontwerp voor. Het betreft vaak voorstellen tot herformulering of verduidelijking. Deze aanpassingen aan de tekst vereisen geen toelichting.

Andere aanbevelingen van de Raad leiden dan weer tot de volgende opmerkingen of aanpassingen van de tekst.

a) De Raad van State heeft verschillende opmerkingen met betrekking tot de validatiekeuring.

Zo adviseert de Raad van State om in het ontwerp van besluit te verduidelijken wat de validatiekeuring inhoudt en hoe het zich verhoudt tot de volledige en gedeeltelijke keuring (opmerking bij artikel 12 van het ontwerp). De Raad van State merkt tevens op dat, indien de validatiekeuring verder zou gaan dan de controle van de overeenstemming van het voertuig met hetgeen in het te valideren gelijkvormigheidsattest wordt vermeld, deze ruimere keuring moet verantwoord worden in het licht van het vrije verkeer van goederen (opmerking 6.3.3.).

Aangezien deze opmerkingen een verregaander onderzoek vergen (zoals onder meer wat al dan niet mogelijk is in het kader van het vrije verkeer van goederen), wordt beslist de validatiekeuring voorlopig niet in te voeren. Artikel 12 en 13 §2, 5° (validatiekeuring : 48.10 euro) worden dan ook geschrapt, waardoor ook de nummering van de artikelen die volgen op artikel 11, wijzigen.

b) Een volgende opmerking betreft de rechtsgrond. De Raad van State merkt terecht op dat niet moet verwezen worden naar artikel 2, §2, van de wet van 21 juni 1985. Het ontwerp van besluit regelt immers de controle op de keuringsinstellingen niet. Deze verwijzing wordt geschrapt.

c) De derde opmerking betreft een vormvereiste. Volgens de Raad van State valt het ontwerp van besluit onder richtlijn (EU) 2015/1535 van het Europese Parlement en de Raad van 9 september 2015 betreffende een informatieprocedure op het gebied van technische voorschriften en regels betreffende de diensten van de informatiemaatschappij. De Raad van State is eveneens van oordeel dat geen beroep kan worden gedaan op de uitzondering van artikel 7, lid 1 van Richtlijn 2015/1535 volgens dewelke de mededelingsplicht niet geldt wanneer de lidstaten "*zich voegen naar bindende handelingen van de Unie die de aanneming van technische voorschriften of regels betreffende diensten tot gevolg hebben*".

De redenering van de Raad van State kan niet gevolgd worden om volgende redenen.

Artikel 2, lid 2, laatste lid Richtlijn 2014/45 bevat een specifieke kennisgevingsverplichting wanneer gebruik gemaakt wordt van de afwijkingsbepaling:

*“– voertuigen in categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup>, daar waar de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van dergelijke uitsluitingen.”*

Het staat geenszins vast dat artikel 2, lid 2, laatste lid van Richtlijn 2014/45, die lidstaten de mogelijkheid biedt om voertuigen uit te sluiten wanneer de lidstaten alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, geen “bindende handeling” is in de zin van artikel 7, lid 1, van Richtlijn 2015/1535.

Bovendien blijkt uit de rechtspraak van het Hof van Justitie dat bij het beoordelen van de vraag of voldaan is aan de mededelingsplicht, rekening gehouden wordt met het doel van de mededelingsplicht (vgl. bv. HvJ C-514/19, 43 omtrent de samenloop van de mededelingsplicht uit Richtlijn 2015/1535 en de kennisgevingsplicht uit artikel 71 Verordening nr. 1107/2009).

De doelstellingen van de kennisgevingsverplichting uit artikel 2, lid 2 Richtlijn 2014/45 en de mededelingsplicht uit Richtlijn 2015/1535 zijn verschillend:

- De mededelingsverplichting uit Richtlijn 2015/1535 is erop gericht om handelsbelemmeringen en belemmering van het vrij verkeer die voortvloeien uit technische voorschriften met betrekking tot producten te beperken. De mededeling is erop gericht om erover te waken dat technische voorschriften slechts ingevoerd worden om aan dwingende eisen te voldoen en een doelstelling van algemeen belang beogen waarvoor zij de essentiële waarborg vormen (zie bv. overweging 4 Richtlijn 2015/153).
- Richtlijn 2014/45 beoogt daarentegen de maatregelen inzake technische controles te versterken en beogen dus bij te dragen aan de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu (cf. verschillende overwegingen Richtlijn 2014/45). De kennisgevingsverplichting uit artikel 2, lid 2, laatste lid van Richtlijn 2014/45 moet ook in die zin gelezen worden. De kennisgevingsplicht beoogt de Commissie de mogelijkheid te bieden om na te gaan of de alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen voldoende zijn om voertuigen op grond van artikel 2, lid 2, laatste lid Richtlijn 2014/45 uit te sluiten van het toepassingsgebied.

Waar de Raad van State in punt 5.3 stelt dat wanneer een lidstaat beslist om toepassing te maken van artikel 2, lid 2, laatste lid van Richtlijn 2014/45, “*een grote appreciatievrijheid over de vorm van die alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen kunnen aannemen*”, is dit slechts ten dele juist en zeker niet absoluut. Het gebeurt steeds onder toezicht van de Commissie, waarbij de Commissie kan nagaan of voldaan is aan artikel 2, lid 2, laatste lid van Richtlijn 2014/45 en het doel van die Richtlijn voldoende bereikt wordt. De kennisgevingsprocedure aan de Commissie uit artikel 2, lid 2 beoogt de Commissie de mogelijkheid te geven om dit te controleren.

Het Waals Gewest heeft de Commissie op 6 juli 2021 op de hoogte gebracht van het intergewestelijk voornemen om gebruik te maken van de uitsluiting van artikel 2, lid 2 en om niet-periodieke keuringen in te voeren. Aangezien geen opmerkingen werden gemaakt door de Commissie naar aanleiding van dit schrijven, kan er vanuit gegaan worden dat de alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen die de lidstaten hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar (cf. art. 2, lid 2, laatste lid Richtlijn 2014/45) toereikend geacht worden vanuit het oogpunt van het verkeersveiligheidsoogmerk van Richtlijn 2014/45. In dat geval is immers zowel voldaan aan de tekst van artikel 2, lid 2, laatste lid Richtlijn

2014/45 (wat beschouwd kan worden als een “bindende bepaling”), als aan de finaliteit van Richtlijn 2014/45).

Wanneer een lidstaat ervoor kiest de procedure van artikel 2, lid 2, laatste lid Richtlijn 2014/45 toe te passen, voegt zij zich weldegelijk naar “*een bindende handeling van de Unie die de aanneming van technische voorschriften of regels betreffende de diensten tot gevolg hebben*” (in de zin van artikel 7, lid 1, a) Richtlijn 2015/1535). Daarbij is niet alleen artikel 2, lid 2, laatste lid Richtlijn 2014/45 (die de eigenlijk bindende handeling betreft) van belang, maar bijkomend ook het feit dat de appreciatiebevoegdheid van de lidstaat niet onbeperkt is vermits de Commissie via de kennisgevingsverplichting kan nagaan of voldaan is aan de voorwaarden van dit artikel.

Er kan dus gesteld worden dat het besluit past in het bindend juridisch kader van Richtlijn 2014/15 (met name artikel 2, lid 2, laatste lid) en de in de Richtlijn voorziene controlemechanismen (kennisgeving Commissie) gewerkt wordt. De omstandigheid dat er gebruik gemaakt wordt van een mogelijkheid die artikel 2, lid 2, laatste lid van de Richtlijn biedt om voertuigen uit te sluiten, maakt vanuit juridisch oogpunt niet dat er buiten de Richtlijn gewerkt zou worden.

Daarenboven is het zo dat ook de finaliteit van Richtlijn 2015/1535 (die dus beoogt om handelsbelemmeringen tegen te gaan, zie hierboven), hoe dan ook bereikt wordt. Wanneer een lidstaat twee- of driewielige voertuigen niet uitsluit van Richtlijn 2015/1535, dan moeten lidstaten een nog frequenter controle invoeren, met name een periodieke keuring. De toepassing van Richtlijn 2014/45 vormt dus vanuit het oogmerk van Richtlijn 2015/1535 een grotere handelsbelemmering en belemmering van het vrij verkeer, dan wanneer gebruik gemaakt wordt van de uitzondering van artikel 2, tweede lid, laatste lid Richtlijn 2014/45. Nochtans, wanneer Richtlijn 2014/45 toegepast wordt, zou dit wel onder de uitzondering van artikel 7, lid 1, a) Richtlijn 2015/1535 vallen.

d) Een volgende opmerking betreft de datum van inwerkingtreding. De Raad van State is van oordeel dat de inwerkingtreding van het ontwerp van besluit niet kan uitgesteld worden tot 1 januari 2023 en zo snel mogelijk moet gebeuren.

Zoals uiteengezet in 2.A., punt 2, hieronder zijn in het verleden reeds verschillende alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen genomen. Uit de statistieken blijkt dat de motorongevallen de laatste 5 jaar ook licht gedaald zijn.

Het wordt verwacht dat de niet-periodieke keuringen bij overdracht en na ongeval weliswaar zullen bijdragen tot een verdere daling van het aantal motorongevallen, maar het invoeren van deze keuringen zijn niet noodzakelijk om te voldoen aan de voorwaarde die de richtlijn 2014/45/EU voorziet om motorfietsen uit te sluiten van een periodieke keuring.

Om die reden kan de datum van 1 januari 2023 behouden blijven in artikel 15 (voorheen artikel 16).

e) Wat artikel 11, §2, betreft, stelt de Raad van State dat de delegatie aan de Minister of zijn gemachtigde enkel betrekking kan hebben op bijkomstige of detailmatige aangelegenheden..

De administratieve tekortkomingen of vormen van niet-naleving die hier worden bedoeld, zijn tekortkomingen die weliswaar geen gevaar inhouden voor de verkeersveiligheid, en dan ook niet als groot gebrek kunnen worden beschouwd, maar waarvan het wel nodig is dat deze in orde gebracht worden door de eigenaar en opnieuw worden onderzocht binnen een periode van 3 maanden.

Het betreft hier bijvoorbeeld een onleesbare inschrijvingsplaat of het ontbreken van het identificatieplaatje, een attest herinslag van chassisnummer dat ontbreekt ...  
Het betreft dus gevallen van eerder administratieve aard.

Een gelijkaardige bepaling bestaat voor motorvoertuigen in artikel 23*decies*, § 2, 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.

Om de homogeniteit te behouden met de keuring van motorvoertuigen, wordt artikel 11 §2 behouden, met een kleine aanpassing die de bepaling duidelijker maken.

f) Tenslotte adviseert de Raad van State om het woord "minstens" in artikel 4, §2, eerste lid, weg te laten omdat het niet de bedoeling is om nog andere controles uit te voeren dan vermeld in de bijlage.

Hiermee kan ingestemd worden. Het woord "minstens" wordt geschrapt.

## 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 periodieke technische keuring voor deze voertuigen te worden gerealiseerd tegen deze datum.

2. De richtlijn 2014/45/EU laat toe om voertuigen van categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup>, 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. Om de invoering en het verloop van de keuring vlot te laten verlopen, wordt ervoor gekozen om de controles voornamelijk te beperken tot essentiële veiligheidscontroles.

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 wegebouwproject 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 technisch 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 vierwieler met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm<sup>3</sup>, als elektrische en hybride motorfietsen, driewielers en vierwieler 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 geïmporteerd 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 vierwieler 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 vierwieler 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 vierde lid dat de voornoemde personen en rechtspersonen vrij zijn om hun motorfiets, driewieler of vierwieler te laten controleren in een centrum voor technische keuring in een ander gewest overeenkomstig art. 6, §1, XII, 4<sup>e</sup> van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

Tenslotte worden in het derde lid de bepalingen die voorzien dat een keuring bevolen kan worden door een bevoegd persoon (artikel 6, §1, 1<sup>o</sup> en artikel 8, eerste lid, 1<sup>o</sup>), 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 vierwieler keuren.

De bijlage aan het ontwerp van besluit 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 de bijlage aan het ontwerp van besluit. 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 motorfietsen die ingeschreven zijn onder een kentekenplaat bestemd voor het Ministerie van Defensie, vrijgesteld van de technische keuringen. Ook motorfietsen, driewielers en vierwielers met een proefrittenplaat of een beroepsplaat zijn vrijgesteld overeenkomstig de vrijstelling voor dat soort motorvoertuigen.

De vrijstelling voor motorfietsen, driewielers en vierwielers met een beroepsplaat betreft vooral de situatie waarbij men, na de herstelling van het voertuig, op de openbare weg moet kunnen rijden om te testen of de herstelling goed werd uitgevoerd.

#### 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.

De controlecentra beschikken reeds over een vertragsmeter. Het ontwerp van besluit heeft als doel om over te schakelen naar de rollenrembank. Omdat de datum van inwerkingtreding verlaat werd naar 1 januari 2023, hebben de erkende keuringsinstellingen voldoende tijd om een dergelijke rollenrembank aan te schaffen.

## 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 “aan de technische controle onderworpen voertuigen” of “een rijkschool voor de aan de technische controle onderworpen voertuigen.”

Hoofdstuk 6. Slotbepalingen

## Artikel 15

Er werd voor gekozen om de niet-periodieke keuringen in de verschillende gewesten op hetzelfde moment te laten starten. Op die manier wordt shoppinggedrag vermeden. Het besluit treedt daarom gelijktijdig in de drie gewesten in werking op 1 januari 2023.

## 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

In dit verband wordt verwezen naar de nota waaraan de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 1607 DOC.0909/1).

## B. ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

## C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 1607 DOC.0909/1).

## D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Op dit vlak zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 16 juli 2021 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2021 1607 DOC.0909/1).

## **4. VERDER TRAJECT**

Na de definitieve goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit ontwerp van besluit, wordt het besluit gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad.

In het kader van de praktische uitwerking van dit besluit (o.a. de vertaling naar de instructies voor de keuringsinstellingen toe) zal er overleg zijn met de sector – en belangenorganisaties.

## **5. VOORSTEL VAN BESLISSING**

De Vlaamse Regering beslist:

- 1° haar definitieve goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers;
- 2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten het voormelde besluit van de Vlaamse Regering in extenso te laten publiceren in het Belgisch Staatsblad.

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 van de Raad van State d.d. 21 januari 2022