

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- ontwerp besluit van de Vlaamse Regering tot 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 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, wat betreft de technische keuring van voertuigen
 - Tweede principiële goedkeuring

Met dit besluit worden een aantal wijzigingen aangebracht wat de technische keuring van voertuigen betreft.

Als voornaamste wijzigingen wordt enerzijds de periodiciteit van de technische keuring voor het merendeel van de personenvoertuigen verruimd en anderzijds worden decentrale keuringen ook mogelijk gemaakt voor personenvoertuigen, lichte vracht en lichte aanhangwagens.

Minder vereiste periodieke keuringen en meer decentrale keuringen zullen bijdragen aan het beperken van wachttijden en wachtrijen. Door zich, mits een beperking van ouderdom en afgelegde kilometers, te richten op de minimumvereisten van de Europese richtlijn in dit verband blijft de verkeersveiligheid gegarandeerd.

Daarnaast wordt opgenomen dat dieselveertuigen die falen op de deeltjestellertest een keuringsbewijs met geldigheid van 3 maanden krijgen.

Tenslotte wordt het begrip gedeeltelijke keuring aangepast en verduidelijkt zodat bevoegde personen niet enkel volledige of technische herkeuringen kunnen bevelen, maar ook technische keuringen van bepaalde voertuigonderdelen.

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 van de gewesten 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

De Vlaamse Regering verleende op 9 februari 2024 haar eerste principiële goedkeuring aan het voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering (VR 2024 0902 DOC.0163/1TER, VR 2024 0902 DOC.0163/2BIS, VR 2024 0902 DOC.0163/3, VR 2024 0902 DOC.0163/4, VR 2024 0902 DOC 0163/7).

Op 27 februari 2024 bracht de Vlaamse commissie administratie-nijverheid haar advies uit.

Naar aanleiding van dit advies werden in de volgende artikelen wijzigingen aangebracht:

- Artikel 1 ontwerp: in artikel 23bis, §1, van het KB Technische Eisen wordt het begrip gedeeltelijke keuring aangepast zodat hier ook technische keuringen onder vallen. Bijkomend wordt een vierde lid toegevoegd waarin wordt verduidelijkt dat de technische keuringen op vraag van een bevoegd persoon, conform artikel 23sexies, §1, 1°, van het KB Technische Eisen, betrekking kunnen hebben op één of meer specifieke onderdelen of controlepunten. Zonder deze toevoeging kan de misvatting ontstaan dat deze technische keuringen steeds alle controlepunten uit bijlage 41 dienen te omvatten.

- Artikel 3 en 4 ontwerp: bijlage 15 en 41 bij het KB Technische Eisen worden in die zin aangepast dat er voortaan bij de derde opeenvolgende overschrijding van het toegelaten aantal deeltjes een rood keuringsbewijs “verboden tot het verkeer” wordt uitgereikt, in plaats van bij de vierde controle. Hierdoor beschikt de klant over maximaal zes maanden om zijn voertuig te laten herstellen.

- Artikel 13 ontwerp: er wordt een gefaseerde inwerkingtreding opgenomen van de nieuwe periodiciteitsregels in artikel 23ter van het KB Technische Eisen, die worden gewijzigd middels artikel 2 van het ontwerp.

- Bijlage 1 ontwerp: in bijlage 7 bij het KB van 23 december 1994 wordt een schrijffout rechtgezet en een aanvulling voor aandrijfbrandstoffen/aandrijfbronnen opgenomen.

- Bijlage 2 ontwerp: in bijlage 8 bij het KB van 23 december 1994 wordt enerzijds een zone voor het uitmeten van de dodehoekspiegel toegevoegd aan de lijst van aanwezige toestellen en wordt tevens bij de opmerking opgenomen dat dit van toepassing is op bussen goedgekeurd door een nationaal Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG). Anderzijds worden de verwijzingen naar bijlage 7 weggelaten.

De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bracht op eigen initiatief advies uit op 11 maart 2024.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Door verschillende factoren (stijgende tendens aantal keuringen, personeelsuitval en – tekorten,...) die elkaar versterken, is er sinds enige tijd binnen de technische keuring een onevenwicht tussen vraag en aanbod met wachttijden voor afspraak en wachtrijen bij keuring tot gevolg. Ook het spanningsveld tussen de burger en de erkende keuringsinstellingen neemt toe. Dit leidt onder meer tot onvrede bij de klant, het personeel van de erkende keuringsinstellingen en de bijhorende verzuchtingen van de burger naar een meer passende capaciteit.

Eerder werden al een aantal directe optimalisaties (“quick wins”) doorgevoerd in de dagelijkse werking van de technische keuring (optimalisatie van bepaalde controlepunten, tijdelijke schrapping van de toeslag voor laattijdig voorrijden in de eerste maand, verruiming van de opleidingsprofielen werkzaam bij de erkende keuringsinstellingen).

Met dit voorstel worden er bijkomende meer structurele wijzigingen ingevoerd om de technische keuring van voertuigen binnen de bestaande erkennings- en werkingsvoorwaarden verder te optimaliseren. Daarnaast worden nog twee andere wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de deeltjestellertest en de gedeeltelijke keuring.

1. Aanpassing van de periodiciteit voor personenvoertuigen van de voertuigcategorie M1

Voorliggend ontwerp schrapt het huidige complexe bonussysteem van toepassing op personenvoertuigen die vallen onder voertuigcategorie M1 (personenvoertuigen, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's) zoals opgenomen in artikel 23ter 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 (hierna: KB Technische Eisen).

Het huidige bonussysteem, dat gevoelig strenger is dan de Europese richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (hierna: de Europese richtlijn 2014/45/EU), wordt vervangen door een eenvoudige regeling die veel nauwer aansluit bij de basisvereiste van voormelde richtlijn.

In de ontworpen regeling wordt een periodieke keuring vereist vanaf dat het voertuig 4 jaar oud is, nadien om de twee jaar tot het voertuig een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt of 10 jaar oud is en vervolgens jaarlijks. De grenzen van 10 jaar oud en van 160.000 km worden met andere woorden de nieuwe drempels voor een jaarlijkse periodiciteit.

Men verwacht met dit voorstel een verwaarloosbare impact op de verkeersveiligheid aangezien de Europese richtlijn 2014/45/EU de mogelijkheid van de tweejaarlijkse periodiciteit toelaat, zelfs onbegrensd in de tijd.

Ten opzichte van haar voorganger Richtlijn 2009/40/EC bracht de Europese richtlijn 2014/45/EU geen wijzigingen aan in de minimale periodiciteit en behielden de lidstaten flexibiliteit in het opleggen van nauwere periodiciteiten. De meeste lidstaten - waaronder ook België - behielden dan ook de eerder reeds ingestelde periodiciteiten¹. Het art 23ter dat personenvoertuigen van de voertuigcategorie M1 onderwerpt aan de periodieke keuring “de dag dat ze vier jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens elk jaar” werd inderdaad met ingang van 1 januari 1999 ingevoegd in

¹ [COM_COM\(2020\)0699_EN.pdf \(europa.eu\)](#)

het koninklijk besluit van 15 maart 1968². Bij koninklijk besluit van 26 april 2006 werd daar de bonusregeling aan toegevoegd die voor een deel van de voertuigen de periodiciteit reeds op 2 jaar bracht (leeftijd minder dan 6 jaar, minder dan 100.000 km, tijdig aangeboden, geen of enkel gebreken zonder herkeuring, geen trekhaak +750kg)³.

De huidige periodiciteit voor personenvoertuigen van 1 jaar, alsook de bonusregeling, is een historisch gegeven (van 1999 respectievelijk 2006) en dateert uit een tijdperk waarbij de staat van het toenmalig wagenpark niet te vergelijken valt met het huidig wagenpark. De veiligheids- en milieueisen voor voertuigen zijn zeer sterk geëvolueerd. Voertuigen zijn ondertussen uitgerust met zeer betrouwbare rem-, stuur- en ophangingsystemen en zijn nauwelijks nog onderhevig aan corrosie. Bovendien wordt het wagenpark steeds groener.

Zoals uit onderstaande tabel blijkt is de periodiciteit van twee jaar na een eerste keuring op vier jaar na ingebruikname intussen geen uitzondering meer binnen de Europese Unie.

Land		Eerste keer	Nadien
AU	Oostenrijk	3 jaar	+2jr / +1jr herh
BE	België	4 jaar	+ 1jr – mits bonus + 2jr
BG	Bulgarije	3 jaar	+ 2jr / + 1jr herh
HR	Kroatië	1 jaar	+ 1jr herh
CY	Cyprus		Geen info beschikbaar
CZ	Tsjechië	4 jaar	+ 2jr herh
DK	Denemarken	4 jaar	+ 2jr herh
EE	Estland	4 jaar	+ 2jr herh tot 10 jr / + 1 jr herh
FI	Finland	4 jaar	+ 2jr herh tot 10 jr / + 1 jr herh
FR	Frankrijk	4 jaar	+ 2jr herh
DE	Duitsland	3 jaar	+ 2jr herh
GR	Griekenland	4 jaar	+ 2jr herh
HU	Hongarije	4 jaar	+ 2jr herh
IE	Ierland	4 jaar	+ 2jr herh tot 10 jr / + 1 jr herh
IT	Italië	4 jaar	+ 2 jr herh
LV	Letland	4 jaar	+ 2 jr herh
LT	Litouwen	3 jaar	+ 2 jr herh
LU	Luxemburg	4 jaar	+ 2 jr / + 1 jr herh
MT	Malta	1 jaar Huur/lease 4 jaar	+ 1 jr herh + 2 jr herh tot 160.000 km / + 1 jr herh
NL	Nederland	Benzine 4 jaar Diesel 3 jaar	+ 2 jr herh tot 8 jr / + 1 jr herh + 1 jr herh
	<i>Noorwegen</i>	<i>4 jaar</i>	<i>+ 2jr herh</i>
PL	Polen	3 jaar	+ 2jr / + 1 jr herh
PT	Portugal		Geen info beschikbaar
RO	Roemenië	3 jaar	+ 2jr herh tot 12 jr / + 1 jr herh
SK	Slovakije	4 jaar	+ 2 jr herh
SV	Slovenië	4 jaar	+ 2jr herh tot 8 jr / + 1 jr herh
ES	Spanje	4 jaar	+ 2jr herh tot 10 jr / + 1 jr herh
SE	Zweden	3 jaar	+ 2jr / + 1 jr herh

Bron

https://road-safety.transport.ec.europa.eu/road-safety-member-states/roadworthiness-certificate-and-proof-test_en

² <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/bsluit/1968/03/15/1968031501/justel>

³ https://www.ejustice.just.fgov.be/mopdf/2006/04/28_3.pdf#Page13

Uit bovenstaand overzicht mag blijken dat de in het ontwerp voorziene ouderdomsgrens van 10 jaar gangbaar is in die Europese landen die ten opzichte van de richtlijn meer gestrengheid hanteren op basis van “ouderdom” van het voertuig.

De in het ontwerp voorziene grens van 160.000 km wordt in de Europese richtlijn 2014/45/EU gehanteerd als een drempelwaarde voor mogelijke bijkomende keuringen en is derhalve een objectieve (en, dankzij Car-Pass betrouwbare) maatstaf, om ook onder de verruimde periodiciteit de verkeersveiligheid te blijven garanderen.

De bij keuring vastgestelde “grote gebreken” blijven onverminderd aanleiding geven tot een keuringsbewijs met beperkte geldigheid waarbij binnen de 15 dagen een herkeuring is vereist. Het herstel van een groot gebrek blijft dus evenzeer als nu van nabij opgevolgd. Dit geldt ook voor de gebreken die aanleiding geven tot een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid van 3 maanden.

Bovendien zal de nieuwe regeling de keuringsinstellingen helpen om de wachttijden en wachtrijen sterk te reduceren en bijgevolg bijdragen tot de verbetering van de dienstverlening.

Het ontwerp brengt de periodiciteit van de keuring van trekhaken van personenwagens van voertuigcategorie M1 in lijn met de vernieuwde periodiciteit. Op die manier wordt vermeden dat eigenaars van personenwagens van voertuigcategorie M1 met een trekhaak zich toch jaarlijks bij technische keuring zouden moeten aanbieden.

Men verwacht dat het voorliggend ontwerp een impact kan hebben op het keuringstoerisme. Aan de gewestgrenzen zal het aanzuigeffect vanuit Wallonië en Brussel groter zijn.

Door de 6^{de} staatshervorming is de technische keuring een gewestelijke bevoegdheid geworden. De gewesten kunnen dus een eigen beleid voeren. Natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest zijn wel vrij om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen (artikel 6, §1, XII, 4^o BWHI). Er is geen juridische verplichting om te overleggen met de andere gewesten. Toch werd het voornemen voor voorliggende aanpassing van de periodiciteit van personenwagens van de voertuigcategorie M1 aan de andere gewesten reeds aangekondigd op het Interministerieel Comité van 15 november 2023. De vooropgestelde wijzigingen werden opnieuw besproken op het Interministerieel Comité van 5 maart 2024. Naar aanleiding van deze bespreking werd het voornemen aan de andere gewesten toegelicht en besproken tijdens een overleg op 14 maart 2024. Gelet op het bovenstaande is het dan ook opmerkelijk dat de Brusselse Hoofdstekelijke Regering via het overlegcomité van 24 april 2024 hierover alsnog verder overleg wenst af te dwingen. De uiteindelijke notificatie, na bespreking op het overlegcomité, zal over dit opmerkelijke verzoek nog klaarheid dienen te brengen.

Op Europees niveau wordt een Roadworthiness Package verwacht met daarin een herziening van de Europese richtlijn 2014/45/EU. Het Europees Parlement stelt in haar resolutie van 2021 bij het onderdeel “frequentie en inhoud controles” het volgend voor: *“verzoekt de Commissie te beoordelen of de frequentie van de controles van deze voertuigen dienovereenkomstig moet worden verhoogd, door de mogelijkheid van een verplichte jaarlijkse keuring op te nemen of door bijvoorbeeld rekening te houden met de gebruiksintensiteit in aantal afgelegde kilometers en de daarmee gepaard gaande slijtage van onderdelen, alsook met de hoeveelheid vervoerde passagiers”*.

Het voorliggend ontwerp sluit met drempels van 10 jaar ouderdom en van 160.000 km aan bij de tweede door het Europees Parlement ter overweging gelegde mogelijkheid.

In de door de Commissie Q4 2021 opgestelde roadmap voor de herziening werd vooral nadruk gelegd op (nieuwe) geharmoniseerde testmethodes (ADAS, deeltjestellertest, NOX-test,...), aanpassingen van het toepassingsgebied en data-uitwisseling tussen lidstaten. In de beleidsopties die de Commissie sindsdien in de expertenwerkgroepen voorstelde, mikte de strengste beleids optie o.a. op verder geharmoniseerde keuringsfrequenties (niet strengere), het geharmoniseerd uitbreiden naar vooral 2-

& 3-wielige voertuigen en het harmoniseren en uitbreiden van milieutesting (denk aan deeltjestellertest maar ook NOX-test).

We verwachten dat het ontwerp van herziening van de Europese richtlijn 2014/45/EU, zoals het door de Commissie zal worden uitgebracht, deze beleids optie in sterke mate zal volgen.

Het is op dit moment onzeker of het commissievoorstel nog deze legislatuur verwacht kan worden.

2. Optimalisatie en uitbreiding van het toepassingsgebied van decentrale keuringen

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 : KB van 23 december 1994) voorziet reeds een systeem van decentrale keuringen (keuring op verplaatsing) voor zware bedrijfsvoertuigen (afdeling 3). Daarbij wordt de keuringslijn ingericht (door een derde partij) buiten een bestaand controlestation van een erkende keuringsinstelling en worden de keuringen ter plaatse verricht door controleurs van de erkende keuringsinstelling.

In het ontwerp van besluit wordt het systeem van decentrale keuringen uitgebreid naar personenvoertuigen, lichte vracht en aanhangwagens. Vanuit de professionele sector is er vraag om te investeren in dergelijke decentrale keuringslijnen. Het ontwerp voegt daartoe aan het bestaande kader specifieke erkenningsvoorwaarden toe om keuringen van personenvoertuigen, lichte vracht en aanhangwagens op een decentrale keuringslijn mogelijk te maken. Dit ontwerp van besluit legt eveneens de bijhorende aangepaste aanvraagprocedure vast.

Het systeem wordt eveneens uitgebreid wat de uit te voeren keuringen betreft. Ook de tweedehandskeuring zal voortaan mogelijk zijn.

Daarnaast wordt de aanvraag- en erkenningsprocedure efficiënter gemaakt. Zo is, onder meer, niet meer vereist dat de beslissing met een aangetekend schrijven ter kennis wordt gebracht van de aanvrager en kan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de vorm en het model bepalen van de documenten die ingediend moeten worden bij een aanvraag.

De vereiste uitrusting wordt beter afgestemd op het type voertuig en soort keuring waarvoor een erkenning wordt gevraagd. De termijnen van toepassing tijdens de evaluatieprocedure worden ook nader gespecificeerd, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen de termijn om een aanvraag volledig te maken en de termijn voor evaluatie (waarbinnen ook minstens één inspectie ter plaatse wordt voorzien).

Tot slot worden er twee wijzigingen aangebracht aan de maatregelen die genomen kunnen worden wanneer een gedecentraliseerde keuringslijn niet meer voldoet aan de voorwaarden. Bij bepaalde tekortkomingen zoals vermeld in art. 33/10 van het KB van 23 december 1994, wordt de mogelijkheid voorzien dat ook het bevoegd personeel van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de gedecentraliseerde keuringslijn kan stilleggen. Ook aan de gevolgen van cumulatieve waarschuwingen worden wijzigingen aangebracht.

3. Keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maand voor diesellootvoertuigen die falen op de deeltjestellertest.

Sinds 1 juli 2022 worden de modernere diesellootwagens onderworpen aan de deeltjestellertest om de werking van de roetfilter te controleren. Na een evaluatieperiode van meer dan een jaar is gebleken dat de garagesector bij een afkeur van de roetfilter meer tijd nodig heeft dan de huidige voorziene 15 dagen om de herstelling uit te voeren.

Wanneer een voertuig wordt afgekeurd op basis van de deeltjestellertest zal daarom voortaan een keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maand worden uitgereikt. De eigenaar van het voertuig krijgt dus 3 maanden de tijd in plaats van 15 dagen om het gebrek te herstellen.

Ook moet dit zorgen voor een goed evenwicht tussen enerzijds de nodige ademruimte voor de garagesector die al grote inspanningen gedaan heeft om zich hierop te organiseren en anderzijds de rechtmatige doelstelling om via de roetfiltertest milieuoverlast een halt toe te roepen.

Om de eigenaar van het voertuig te stimuleren het gebrek ook effectief te laten herstellen, wordt het aantal opeenvolgende controles omwille van een slecht resultaat op de deeltjestellertest beperkt. Bij de derde controle wordt een rood keuringsbewijs met verboden tot het verkeer afgeleverd. Op die manier wordt vermeden dat de voertuigen die falen op de deeltjestellertest zich onbeperkt blijven aanbieden voor keuring en verder blijven rijden.

Met deze ingreep maken we het voorliggend ontwerp auto-corrigerend wat betreft het potentieel risico dat een personenwagen onder een ruimere periodiciteit met zich zou kunnen brengen met betrekking tot de milieuprestaties.

De reden hiervoor is de oorspronkelijke insteek van deze deeltjestellertest, namelijk de roetfilterfraude en milieuoverlast door partikels aan banden te leggen. Een goed werkende roetfilter genereert immers 50 tot 200 keer minder uitstoot van fijnstof dan een defecte of verwijderde roetfilter. Voertuigen die meer dan 1 miljoen deeltjes per cm³ stoten zijn een gigantische bron van luchtvervuiling en hoe meer kilometers ze doen, hoe groter de luchtvervuiling. Onderzoek⁴ toonde recent nog aan dat baby's nog voor hun geboorte al roetdeeltjes in hun longen en hersenen hebben. De bedoeling van deze test is om de impact van deze enorme vervuilers op de algemene gezondheid zo snel mogelijk te verminderen. Vlaanderen is één van de pioniers van de invoering van deze moderne test en het zou zonde zijn als we het potentieel van deze test niet ten volle zouden benutten. Verschillende andere landen binnen Europa gebruiken reeds dezelfde test. In Duitsland is de afkeurgrens zelfs aanzienlijk lager nl. 250.000 i.p.v. 1.000.000 deeltjes per cm³.

4. Uitbreiding van de gedeeltelijke keuring

Het begrip gedeeltelijke keuring wordt aangepast en verduidelijkt, zodat bevoegde personen niet enkel volledige of technische herkeuringen kunnen bevelen, maar ook technische keuringen van bepaalde voertuigonderdelen, zoals vb. uitlaatmissies of geluid.

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

Hoofdstuk 1. Wijzigingen 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 1

Onder de huidige regeling van artikel 23bis, §1, derde lid, van het KB Technische Eisen kan een bevoegde persoon, zoals politie en wegeninspecteurs, enkel volledige technische keuringen of een gedeeltelijke keuring bevelen. Een gedeeltelijke keuring bestaat ofwel uit een administratieve

⁴ Onderzoek van Universiteit Hasselt en de Universiteit van Aberdeen. (Bongaerts E., Lecante L.L., Bové H., Roeffaers M.B.J., Ameloot A., Fowler P.A. & Nawrot T.S. (2022) Maternal exposure to ambient black carbon particles and their presence in maternal and fetal circulation and organs from two independent population-based observational studies. Lancet Plan. Hlth. 2022.)

(her)keuring of een technische herkeuring. Hierdoor is het niet mogelijk om de technische keuring van een specifiek onderdeel te bevelen, zoals vb. de roetfilter.

Door de wijziging wordt het begrip “gedeeltelijke keuring” uitgebreid met technische keuringen. Daarnaast wordt verduidelijkt dat de technische keuring op vraag van een bevoegde persoon betrekking kan hebben op één of meer specifieke onderdelen of controlepunten.

Dit maakt het mogelijk voor bevoegde personen om niet enkel een volledige keuring of een technische herkeuring te bevelen conform artikel 23sexies, §1, 1° van het KB Technische Eisen, maar ook de technische keuring van bepaalde onderdelen van het voertuig te bevelen. Hierdoor worden gerichte controles mogelijk.

Artikel 2

De periodiciteit voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's wordt aangepast. Door deze aanpassing zijn ze onderworpen aan een periodieke keuring de dag dat ze vier jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens om de twee jaar, tot ze een kilometerstand van 160.000km hebben bereikt op het moment van de technische keuring of 10 jaar oud zijn geworden en vervolgens elk jaar.

De periodiciteit voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die aangewend worden voor het slepen van een aanhangwagen, en die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting voor het slepen van een aanhangwagen waarvan de maximaal toegelaten massa meer bedraagt dan 750 kg wordt eveneens aangepast. Door deze aanpassing zijn ze onderworpen aan periodieke keuring voor de eerste in verkeerstelling in België of de datum van het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de twee jaar en vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden, elk jaar.

De periodiciteit voor de koppelingsinrichting van de personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, die een aanhangwagen slepen waarvan de maximaal toegelaten massa 750 kg niet overtreft of de koppelingsinrichting gebruiken als fietsendrager of motordrager wordt in lijn gebracht met de nieuwe periodiciteit van het trekkend voertuig. Dit houdt in dat ze onderworpen zijn aan een periodieke keuring voor de in verkeerstelling in België van het voertuig dat ermee is uitgerust, en vervolgens om de twee jaar vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden tot het voertuig op het moment van de periodieke keuring een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt of tien jaar oud is geworden, en vervolgens elk jaar.

De vermelde ouderdom van 4 en 10 jaar wordt berekend vanaf het moment van de eerste inverkeerstelling in België of in het buitenland.

Het bonussysteem dat vandaag bestaat voor personenauto's, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's wordt geschrapt. Dit bonussysteem houdt in dat deze voertuigen onder bepaalde voorwaarden een geldigheid van twee jaar krijgen in plaats van één jaar. Door bovenstaande aanpassingen in de periodiciteit is dit bonussysteem overbodig geworden.

De verwijzing naar het bonussysteem wordt geschrapt in artikel 23ter, §2, 1°ter tot en met 1°quinquies en telkens vervangen door een verwijzing naar de voorwaarden van de periodiciteit in artikel 23ter, §1, 1° van het KB Technische Eisen.

Artikel 3

Met dit artikel wordt bijlage 15 van het KB Technische Eisen aangepast wat betreft de deeltjestellertest bij periodieke keuringen.

Wanneer de deeltjesuitstoot 1 miljoen deeltjes overschrijdt, heeft dit voortaan tot gevolg dat er een

klein gebrek wordt toegekend in plaats van een groot gebrek. De termijn waarbinnen het gebrek moet worden opgelost wordt daardoor verlengd van 15 dagen naar 3 maanden.

Er wordt onder 8.2.2.3. een nieuw punt c) toegevoegd waarbij een rood keuringsbewijs met verboden tot het verkeer wordt afgeleverd als de uitstoot bij de derde opeenvolgende controle nog steeds de bovenvermelde grens overschrijdt. Dit moet de eigenaar van het voertuig stimuleren het gebrek ook effectief te laten herstellen.

Artikel 4

Voor de niet-periodieke keuringen wordt voor de deeltjestellertest eenzelfde aanpassing doorgevoerd als bij de periodieke keuringen. Bijlage 41 van het besluit wordt daarom overeenkomstig aangepast.

Voor het overige wordt verwezen naar de artikelsgewijze bespreking bij artikel 3.

Hoofdstuk 2. 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 5

In artikel 33/4 wordt het eerste lid vervangen. Voortaan kan de aanvraag voor een gedecentraliseerde keuringslijn enkel op elektronische wijze worden ingediend, aan de hand van het formulier dat het Departement ter beschikking stelt. De gegevens die moeten worden meegedeeld zijn opgenomen in bijlage 7, die eveneens door dit ontwerpbesluit wordt gewijzigd. Het Departement kan de manier bepalen waarop de aanvraag wordt ingediend. In eerste instantie wordt gedacht aan email. Maar in de toekomst kan het vervangen worden door een webapplicatie.

Bij het indienen van de aanvraag dient het toepassingsgebied van de gedecentraliseerde keuring meegedeeld te worden. Met het ontwerp van besluit worden hieraan drie voertuigcategorieën toegevoegd. Het gaat om personenwagens (M1), lichte vrachtwagens (N1) en lichte aanhangwagens (O2).

De aanvraag vermeldt eveneens welke soort keuringen uitgevoerd zullen worden op de lijn in kwestie. Hieraan wordt de keuring toegevoegd die plaatsvindt voor de inschrijving van een voertuig op naam van een andere titularis zoals vermeld in artikel 23sexies, §1, 3°, eerste lid. Het gaat dan vb. om tweedehandskeuringen.

Ten slotte is voorzien dat het Departement het model en formaat van de documenten die bij de aanvraag moeten worden gevoegd, kan bepalen. Op die manier wordt er gestreefd naar meer uniformiteit, wat de behandelingstijd van de aanvraag positief zal beïnvloeden.

Artikel 6

Met dit artikel worden een aantal wijzigingen aangebracht aan de beslissingsprocedure vermeld in artikel 33/7 van het KB van 23 december 1994.

Als het ingediende dossier onvolledig is, vraagt het Departement de ontbrekende informatie op.

Wanneer de aanvrager de ontbrekende informatie pas op het einde van de periode van 3 maanden, zoals voorzien in paragraaf 1, tweede lid, overmaakt, wordt de termijn voor de evaluatie heel kort. Tijdens deze evaluatie moet er ook een inspectie ter plaatse te gebeuren. Daarom wordt toegevoegd dat het Departement, van zodra ze beslist dat de aanvraag volledig is, 3 maanden te tijd heeft om het aanvraagdossier te evalueren.

De woorden “positief inspectieverslag” worden vervangen door de woorden “positieve evaluatie”. Op die manier wordt verduidelijkt dat de evaluatie niet enkel bestaat uit het inspectieverslag.

Daarnaast worden de woorden “volledige aanvraag” vervangen door de woorden “positieve evaluatie van het Departement”. Deze aanpassing is het gevolg van het feit dat het Departement aan de evaluatie start nadat het dossier volledig is.

Volgens de huidige regeling vermeld in artikel 33/7, §1, zesde lid, dient de Minister de erkenning of de weigering tot erkenning te betekenen aan de aanvrager. Omdat de term “betekenen” tot verwarring kan leiden, wordt er in de nieuwe regeling gesproken van “ter kennis brengen”.

Door de laatste wijziging aan artikel 33/7, is het niet meer nodig om de erkenning of weigering met een aangetekende brief ter kennis te brengen. Op die manier kan de kennisgeving ook digitaal gebeuren.

Artikel 7

Dit artikel heeft betrekking op het plannen van een keuring op een gedecentraliseerde keuringslijn (artikel 33/8 van het KB van 23 december 1994).

Als de onderneming meer dan 4 keer per jaar de geplande keuring op verplaatsing annuleert, kan het forfait worden aangerekend door de keuringsinstelling. Door het ontwerp van besluit wordt voorzien dat een annulatie ten gevolge van overmacht niet meetelt.

Artikel 8

Artikel 33/9, eerste lid, 2°, van het KB van 23 december 1994, wordt aangepast.

Hiermee wordt verduidelijkt dat de documenten, waaruit moet blijken dat voldaan is aan de verplichtingen vermeld in artikel 33/5, eerste lid, 3°, zowel in papieren als in digitale vorm ter beschikking gesteld kunnen worden van de controleurs.

Bepaalde documenten kunnen immers in digitale vorm beschikbaar zijn op een computer van de onderneming.

Artikel 9

Met dit artikel worden twee wijzigingen aangebracht aan de maatregelen die genomen kunnen worden bij een overtreding, vermeld in artikel 33/15 van het KB van 23 december 1994.

Momenteel kunnen drie waarschuwingen binnen een termijn van twee jaar leiden tot een schorsing. Door de aanpassing van artikel 33/15 wordt de termijn verkort naar één jaar. Er zal echter sneller overgegaan worden tot het geven van een waarschuwing. Op die manier kan er vlugger ingegrepen worden als de verplichtingen niet worden nageleefd.

Om diezelfde reden wordt de mogelijkheid voorzien om een gecentraliseerde keuringslijn tijdelijk stop te zetten wanneer tijdens een inspectie ter plaatse blijkt dat er tekortkomingen zijn. Op die manier kan het Departement krachtadiger en sneller optreden.

Artikel 10

Aangezien de informatie die bezorgd moet worden bij de aanvraag wijzigt (zie artikelsgewijze bespreking bij artikel 6), zijn er ook aanpassingen nodig aan het aanvraagformulier.

Om die reden wordt bijlage 7 van het KB van 23 december 1994 vervangen door een nieuw model,

opgenomen in bijlage 1 bij het ontwerp van besluit.

Artikel 11

Bijlage 8 bij het KB van 23 december 1994 bevat de lijst van de aanwezige toestellen op de gedecentraliseerde keuringslijn.

Door het uitbreiden van het toepassingsgebied van de gedecentraliseerde keuring dient deze lijst aangepast te worden en wordt zij vervangen door bijlage 2 bij het ontwerp van besluit.

Hoofdstuk 3. Slotbepalingen

Artikel 12

Met dit artikel wordt de inwerkingtreding van artikel 2 (aanpassing periodiciteit) en artikel 5 tot en met 11 (uitbreiding keuring op gedecentraliseerde keuringslijn) vastgelegd op een vaste datum, met name op 1 juli 2024.

Op die manier weten de keuringsinstellingen tegen welke datum ze hun systemen e.d. moeten aanpassen en kunnen ze zich daar op voorbereiden.

Artikel 13

In dit artikel wordt bepaald vanaf wanneer de verruimde periodiciteit zal worden toegepast in de tijd.

Naar aanleiding van de opmerkingen tijdens de Vlaamse commissie administratie-nijverheid van 27 februari 2024 werd ervoor geopteerd om de verruimde periodiciteit gefaseerd in te voeren.

De verruimde periodiciteit uit artikel 23ter, eerste lid, §1, 1°, 3°, a) en b), §2, 1°ter, 1°quater en 1°quinquies, van het KB Technische Eisen, zoals van kracht vanaf 1 juli 2024, zal van toepassing zijn op voertuigen waarvan het tijdstip van de periodieke keuring, vermeld in de voormelde punten, plaatsvindt vanaf:

- 1 september 2024 voor voertuigen met een ouderdom van ten hoogste zes jaar, te rekenen vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling;
- 1 september 2025 voor voertuigen met een ouderdom van ten hoogste acht jaar, te rekenen vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling;
- 1 september 2026 voor voertuigen met een ouderdom van ten hoogste tien jaar, te rekenen vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.

Voorbeeld: het besluit treedt in werking op 1 juli 2024, dan kan een voertuig van vijf jaar oud (en minder dan 160.000 km) met een keuringsbewijs met geldigheidsdatum van 1 september 2024 vanaf 1 juli 2024 voorgereden worden om te genieten van de nieuwe regeling. Eenzelfde voertuig met een keuringsbewijs met een geldigheidsdatum van 31 augustus 2024 of vroeger kan nog niet genieten van de nieuwe regeling.

Voor voertuigen die nog nooit gekeurd geweest zijn, wordt rekening gehouden met de referentiedatum. In het geval van een personenvoertuig is dit 4 jaar na de datum eerste inschrijving.

Voorbeeld: het besluit treedt in werking op 1 juli 2024, dan moet een voertuig met een datum eerste inschrijving op 1 september 2020 ten laatste naar de periodieke keuring op 1 september 2024. De referentiedatum is in dit geval dus 1 september 2024. Dat voertuig kan vanaf 1 juli 2024 voorgereden worden om te genieten van de nieuwe regeling. Een voertuig met een referentiedatum van 31 augustus 2024 of vroeger kan nog niet genieten van de nieuwe regeling.

De termijn van 2 maanden volgt uit het feit dat de houder van een voertuig zich 2 maanden voor het verstrijken van de geldigheid van het keuringsbewijs al kan aanbieden voor keuring, met behoud van de oorspronkelijke datum (artikel 23quater KB Technische Eisen).

De trapsgewijze invoering naargelang de leeftijd van het voertuig beoogt grote fluctuaties in het aantal aangeboden voertuigen te beperken en een betere spreiding van de keuringsactiviteiten te bekomen in de eerste jaren na het uitrollen van de verruimde periodiciteit. Dit maakt een efficiënte inzet van personeel in de keuringsinstellingen mogelijk, wat een positieve impact zal hebben op de wachttijden.

Artikel 14

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

De keuringsprestaties genereren financiële stromen zowel voor de algemene ontvangsten (MBO-9MHHANA-OW) als voor het Verkeersveiligheidsfonds (MBO-9MHHTNA-OW), via afdrachten zoals voorzien in volgende regelgeving:

- Artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, zoals laatst gewijzigd door het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, dat 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, dat 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”.

Bij de principiële goedkeuring werden 2 scenario's beschreven:

- Scenario 1: impact onder normale evolutie van de vraag
- Scenario 2 worst-case scenario – impact van de maatregel onder stand still

Beide scenario's worden hierbij herzien ingevolge het advies van de CAIN, op basis waarvan werd besloten om in het ontwerpbesluit een gefaseerde invoering van de verruimde periodiciteit op te nemen en worden dan ook scenario 1 bis en 2 bis genoemd

Scenario 1 bis: impact van de gefaseerde maatregel onder normale evolutie van de vraag

De financiële impact van de huidige wijzigingen hangt hoofdzakelijk af van het aantal keuringen die zullen wegvallen voor de erkende keuringsinstellingen. Zonder diepgaande analyse van de keuringsgegevens blijft dit moeilijk te kwantificeren. Hierbij werd bijgevolg uitgegaan van een rudimentaire inschatting van het gewijzigd aantal keuringen na doorvoering van de aangepaste periodiciteit en de uitbreiding van de keuring op gedecentraliseerde keuringslijnen.

Het huidige tekort aan capaciteit van de keuringsstations – wat zich uit in lange wachttijden en wachtrijen – wordt ingeschat op 400.000 te keuren voertuigen.

Het decentraal keuren van personenwagens zal keuringscapaciteit toevoegen die als eerste helpt de achterstand weg te werken. Dit komt vanaf 2025 vertraagd op kruissnelheid door de nodige opstarttijd van dergelijke lijnen.

Het verruimen van de periodiciteit wordt ingeschat als een volumedaling die gradueel met de invoeringsbepalingen van art. 12 oploopt tot 500.000 keuringen per jaar. De impact zal aangroeien (van 2025 tot 2027) naarmate de betrokken voertuigen overeenkomstig de gefaseerde invoering nog een “laatste keer” (vanaf sept 2024 / 2025 / 2026) zoals huidig geregeld periodiek gekeurd zijn.

Finaal, en zeker eens de verhoogde periodiciteit zijn volle uitwerking heeft, wordt het decentraal keuren van personenwagens ook letterlijk gedecentraliseerde capaciteit (vanuit de centrale keuringsstations van de erkende instellingen verplaatst naar de decentraal ingerichte lijnen waar hun controleurs keuringsactiviteiten gaan verrichten).

Het totaal aantal gerealiseerde keuringen zal zich stabiliseren in functie van de evolutie van de omvang van het te keuren wagenpark (en de lichte groei ervan) naar een aantal dat zeer vergelijkbaar is met de huidige keuringsvolumes.

	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
geraamd aantal keuringen	3.422.867	3.491.324	3.548.824	3.721.324	3.516.195	3.354.704	3.431.798	3.510.434

De inschatting geeft in grootteorde een indicatie van de financiële impact waarbij ervan uitgegaan wordt dat het aantal keuringen zal evolueren volgens bovenstaande tabel.

Op basis van bovenstaande veronderstellingen worden de onderstaande financiële stromen verwacht waarbij:

- geen rekening gehouden werd met de jaarlijkse indexering van de keuringstarieven;
- in eerste instantie zowel alle elementen van opbrengst als alle elementen van kost pro rata aan het fluctuerend geraamd aantal keuringen werden aangepast;
- bijkomend, met name in 2026 een eenmalige bijkomende kost in de uitgaven opgenomen werd als sociaal passief kost i.f.v. de mogelijke personeelskrimp door de structurele volumedaling tgv de gewijzigde periodiciteit)

Totaal bestaande 6 keuringsinstellingen (enkel autokeuring)	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uitgevoerde keuringen	3.422.867	3.491.324	3.548.824	3.721.324	3.516.195	3.354.704	3.431.798	3.510.434
Bruto ontvangsten	171.141.985	174.564.825	177.439.802	186.064.733	175.808.334	167.733.871	171.588.545	175.520.312
0,25 € afdrachten (VKV-fonds)	2.653.309	2.706.375	2.750.947	2.884.664	2.725.654	2.600.471	2.660.232	2.721.188
Netto ontvangsten	168.488.676	171.858.450	174.688.854	183.180.069	173.082.680	165.133.400	168.928.313	172.799.123
6% afdrachten (alg ontv/VKV-fonds) (*)	10.109.321	10.311.507	10.481.331	10.990.804	10.384.961	9.908.004	10.135.699	10.367.947

Netto ontvangsten basis bezoldiging	158.379.356	161.546.943	164.207.523	172.189.264	162.697.719	155.225.396	158.792.614	162.431.176
Uitgaven (jaarheffing incl*)	129.524.802	132.115.298	134.291.157	140.818.734	138.856.418	126.945.451	129.862.770	132.838.436
Bezoldiging instelling	7.764.639	8.077.347	8.210.376	8.609.463	8.134.886	7.761.270	7.939.631	8.121.559
Exploitatieoverschot (VKV-fonds)	21.089.915	21.354.298	21.705.990	22.761.067	15.706.415	20.518.676	20.990.213	21.471.181
totale inningen	33.852.544	34.372.180	34.938.269	36.636.536	28.817.029	33.027.151	33.786.144	34.560.317

(*) pro memorie voor MBO- 9MHHANA-OW (alg.ontvangsten) = 6% afdrachten <5.539.000 € + jaarheffing

Worden bovenstaande inningen verdeeld over de respectievelijke begrotingsartikelen en afgezet tegen het basisjaar 2022, dan leidt dit tot volgende impact:

MBO - 9MHHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID (alg ontvangst)	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
6% afdracht schijf <= 5.539K	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000
jaarheffing	€ 496.000	€ 525.760	€ 541.533	€ 557.779	€ 574.512	€ 591.748	€ 609.500	€ 627.785
TOTAAL	€ 6.035.000	€ 6.064.760	€ 6.080.533	€ 6.096.779	€ 6.113.512	€ 6.130.748	€ 6.148.500	€ 6.166.785
cum verschil	€ 0	€ 29.760	€ 75.293	€ 137.072	€ 215.584	€ 311.331	€ 424.831	€ 556.616
MBO-9MHHTNA-OW - VKV-fonds	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
0,25 € afdracht	€ 2.653.309	€ 2.706.375	€ 2.750.947	€ 2.884.664	€ 2.725.654	€ 2.600.471	€ 2.660.232	€ 2.721.188
6% afdracht schijf > 5.539K	€ 4.570.321	€ 4.772.507	€ 4.942.331	€ 5.451.804	€ 4.845.961	€ 4.369.004	€ 4.596.699	€ 4.828.947
exploitatieoverschot	€ 21.089.915	€ 21.354.298	€ 21.705.990	€ 22.761.067	€ 15.706.415	€ 20.518.676	€ 20.990.213	€ 21.471.181
TOTAAL	€ 28.313.544	€ 28.833.180	€ 29.399.269	€ 31.097.536	€ 23.278.029	€ 27.488.151	€ 28.247.144	€ 29.021.317
cum verschil	€ 0	€ 519.635	€ 1.605.360	€ 4.389.351	-€ 646.164	-€ 1.471.558	-€ 1.537.958	-€ 830.185

De globale vermindering van het aantal keuringen – en dus de omzet van de erkende keuringsinstellingen – zal geen invloed hebben op de inkomsten MBO-9MHHANA_OW Verkeersveiligheid (algemene ontvangsten). Immers de afdrachten van 6% zijn nog voldoende hoog om de schijf van 5.539.000 euro vol te storten. De jaarheffing voor toezicht is een bij KB van 16 april 2007 bepaald bedrag met jaarlijkse indexering (hier geraamd op 3%).

Voor het Verkeersveiligheidsfonds (MBO-9MHHTNA-OW) daarentegen is er wel een impact. In de jaren dat er nog geen globaal negatieve impact op het aantal keuringen is (inloopfase waarin decentrale capaciteit en vrijgekomen volumes door structurele achterstand opgevuld worden) blijven de bijdrages op niveau. Wanneer de volumes effectief ook globaal dalen duwt dit - mede door de kost van het sociaal passief de bijdrages in het deficit. Tegen 2030 bedragen de geraamde minder inkomsten cumulatief 830k euro.

Gelijklopend met het aantal keuringen zullen ook de inkomsten zich doorheen de tijd herstellen en stabiliseren. Dit cumulatief tekort zal met andere woorden daarna niet meer substantieel verder oplopen. Bovenstaand overzicht laat dit ook zien. Tegen 2030 worden, op basis van vrij vergelijkbare keuringsaantallen als huidig, opnieuw vrij vergelijkbare afdrachten (in alle onderdelen ervan) verwacht zelfs abstractie gemaakt van de jaarlijkse indexering van de keuringstarieven.

Tot slot wordt voor de volledigheid benadrukt dat bovenstaande cijfers enkel en alleen de financiële stromen vanuit de erkende instellingen naar de Vlaamse Overheid in relatie tot hun prestaties “technische keuring” betreffen. Daarnaast leveren deze instellingen ook “prestaties rij-examens” die door hetzelfde stelsel van opdrachten gevat zijn. Op zichzelf staand zijn deze prestaties rij-examen deficitair en laten ze met andere woorden een exploitatietekort – grootteorde 6.000 K euro-optekenen.

Zoals uit bovenstaande cijfers mag blijken is het exploitatieoverschot “technische keuring” ook op zijn geraamd dieptepunt (15.700 K euro in 2027) ruim voldoende, zowel om dit af te dekken als om nog steeds een finaal batig saldo ten gunste van het Verkeersveiligheidsfonds op te leveren. Op zichzelf zullen de voorgestelde maatregelen in dit ontwerp van besluit dan ook geen noodzakelijke corrigerende ingreep in de tarieven rijexamen met zich brengen.

Scenario 2 bis: worst-case scenario : impact van de maatregel onder stand-still

De financiële impact van de huidige wijzigingen is dan zuiver het effect van enkel en alleen het aantal keuringen die zullen wegvallen voor de erkende keuringsinstellingen.

De financiële impact van de huidige wijzigingen is dan zuiver het effect van enkel en alleen het aantal keuringen die zullen wegvallen voor de erkende keuringsinstellingen.

Het verruimen van de periodiciteit wordt ingeschat als een volumedaling die gradueel met de invoeringsbepalingen van art. 12 oploopt tot 500.000 keuringen per jaar. De impact zal aangroeien (van 2025 tot 2027) naarmate de betrokken voertuigen overeenkomstig de gefaseerde invoering nog een “laatste keer” (vanaf sept 2024 / 2025 / 2026) zoals nu geregeld periodiek gekeurd zijn. Dit aantal zal zuiver komen weg te vallen.

Het wordt nergens gecompenseerd: er wordt geen groei voorzien in het wagenpark (groei vraag), er wordt geen extra capaciteit in rekening gebracht door de decentrale keuringen, er worden geen extra keuringen verwacht uit de niet- en/of te laat gekeurde voertuig, geen influx door keuringstoerisme.

	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
geraamd aantal keuringen	3.422.867	3.422.867	3.322.867	3.222.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867

Op basis van bovenstaande veronderstellingen worden de onderstaande financiële stromen verwacht waarbij:

- geen rekening gehouden werd met de jaarlijkse indexering van de keuringstarieven;
- in eerste instantie zowel alle elementen van opbrengst als alle elementen van kost pro rata aan het fluctuerend geraamd aantal keuringen werden aangepast;
- bijkomend, met name in 2027, een eenmalige bijkomende kost in de uitgaven opgenomen werd (sociaal passief kost i.f.v. de mogelijke personeelskrimp door de structurele volumedaling tgv de gewijzigde periodiciteit).

Totaal bestaande 6 keuringsinstellingen (enkel autokeuring)	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Uitgevoerde keuringen	3.422.867	3.422.867	3.322.867	3.222.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867
Bruto ontvangsten	171.141.985	171.141.985	166.142.025	161.142.065	146.142.184	146.142.184	146.142.184	146.142.184
0,25 € afdrachten (VKV-fonds)	2.653.309	2.653.309	2.575.792	2.498.274	2.265.723	2.265.723	2.265.723	2.265.723
Netto ontvangsten	168.488.676	168.488.676	163.566.233	158.643.790	143.876.461	143.876.461	143.876.461	143.876.461

6% afdrachten (alg ontv/VKV-fonds) (*)	10.109.321	10.109.321	9.813.974	9.518.627	8.632.588	8.632.588	8.632.588	8.632.588
Netto ontvangsten basis bezoldiging	158.379.356	158.379.356	153.752.259	149.125.163	135.243.874	135.243.874	135.243.874	135.243.874
Uitgaven (jaarheffing incl*)	129.524.802	129.524.802	125.740.699	121.956.596	116.404.288	110.604.288	110.604.288	110.604.288
Bezoldiging instelling	7.764.639	7.918.968	7.687.613	7.456.258	6.762.194	6.762.194	6.762.194	6.762.194
Exploitatieoverschot (VKV-fonds)	21.089.915	20.935.586	20.323.947	19.712.308	12.077.392	17.877.392	17.877.392	17.877.392
totale inningen	33.852.544	33.698.215	32.713.713	31.729.210	22.975.702	28.775.702	28.775.702	28.775.702

(*) pro memorie voor MBO- 9MHHANA-OW (alg.ontvangsten) = 6% afdrachten <5.539.000 € + jaarheffing

Worden bovenstaande inningen verdeeld over de respectievelijke begrotingsartikelen en afgezet tegen het basisjaar 2022, dan leidt dit tot volgende impact:

MBO - 9MHHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID (alg ontvangst)	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
6% afdracht schijf <= 5.539K	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000
jaarheffing	€ 496.000	€ 525.760	€ 541.533	€ 557.779	€ 574.512	€ 591.748	€ 609.500	€ 627.785
TOTAAL	€ 6.035.000	€ 6.064.760	€ 6.080.533	€ 6.096.779	€ 6.113.512	€ 6.130.748	€ 6.148.500	€ 6.166.785
cum verschil	€ 0	€ 29.760	€ 75.293	€ 137.072	€ 215.584	€ 311.331	€ 424.831	€ 556.616
MBO-9MHTNA-OW - VKV-fonds	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
0,25 € afdracht	€ 2.653.309	€ 2.653.309	€ 2.575.792	€ 2.498.274	€ 2.265.723	€ 2.265.723	€ 2.265.723	€ 2.265.723
6% afdracht schijf > 5.539K	€ 4.570.321	€ 4.570.321	€ 4.274.974	€ 3.979.627	€ 3.093.588	€ 3.093.588	€ 3.093.588	€ 3.093.588
exploitatieoverschot	€ 21.089.915	€ 20.935.586	€ 20.323.947	€ 19.712.308	€ 12.077.392	€ 17.877.392	€ 17.877.392	€ 17.877.392
TOTAAL	€ 28.313.544	€ 28.159.215	€ 27.174.713	€ 26.190.210	€ 17.436.702	€ 23.236.702	€ 23.236.702	€ 23.236.702
cum verschil	€ 0	-€ 154.329	-€ 1.293.160	-€ 3.416.495	-€ 14.293.337	-€ 19.370.179	-€ 24.447.021	-€ 29.523.863

De globale vermindering van het aantal keuringen – en dus de omzet van de erkende keuringsinstellingen – zal geen invloed hebben op de inkomsten MBO-9MHHANA-OW Verkeersveiligheid (algemene ontvangsten). Immers de afdrachten van 6% zijn nog voldoende hoog om de schijf van 5.539.000 euro vol te storten. De jaarheffing voor toezicht is een bij KB van 16 april 2007 bepaald bedrag met jaarlijkse indexering (hier geraamd op 3%).

Voor het Verkeersveiligheidsfonds (MBO-9MHTNA-OW) daarentegen is er wel een impact met geraamde minder inkomsten die naarmate de impact van verruimde periodiciteit zich gradueel (cfr de invoeringsbepalingen van art.12) van 1 tot 5 miljoen euro op jaarbasis en tegen 2030 een cumulatief totaal van ruim 29,5 miljoen euro bereikt.

Ook hier zijn bovenstaande cijfers enkel en alleen de financiële stromen vanuit de erkende instellingen naar de Vlaamse Overheid in relatie tot hun prestaties “technische keuring” betreffen. Daarnaast

leveren deze instellingen ook “prestaties rij-examens” die door hetzelfde stelsel van opdrachten gevat zijn. Op zichzelf staand zijn deze prestaties rij-examen deficitair en laten ze met andere woorden een exploitatietekort – grootteorde 6.000 K euro- optekenen.

Zoals uit bovenstaande cijfers mag blijken is het exploitatieoverschot “technische keuring” ook in het worst-case scenario ruim voldoende, zowel om dit af te dekken als om nog steeds een finaal batig saldo ten gunste van het Verkeersveiligheidsfonds op te leveren. Op zichzelf zullen ook dan de voorgestelde maatregelen in dit ontwerp van besluit geen noodzakelijke corrigerende ingreep in de tarieven rijexamen met zich brengen.

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 9 februari 2024 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2024 0902 DOC.0163/2BIS).

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Op dit onderdeel zijn geen wijzigingen ten opzichte van de nota waaraan de Vlaamse Regering op 9 februari 2024 haar eerste principiële goedkeuring verleende (VR 2024 0902 DOC.0163/2BIS).

4. VERDER TRAJECT

Na de tweede principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, zal advies worden ingewonnen bij de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot 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 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, wat betreft de technische keuring van voertuigen en aan de bijhorende bijlagen 1 en 2;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken te gelasten over voornoemd ontwerp 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.

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Lydia PEETERS

Bijlagen:

- ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot 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 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, wat betreft de technische keuring van voertuigen + bijlagen 1 en 2;
- advies van de CAIN dd. 27/02/2024;