

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: - 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
- Principiële goedkeuring

1. INHOUDELIJK

1.1 Algemeen

De Zesde Staatshervorming heeft binnen het domein van het verkeersveiligheidsbeleid de overdracht van een aantal nieuwe bevoegdheden aan de gewesten tot gevolg.

Sinds de Zesde Staatshervorming bepaalt artikel 6, §1, XII, 4^o van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat de gewesten bevoegd zijn 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”.

Het is met andere woorden de federale overheid die de technische eisen vastlegt waaraan een voertuig moet voldoen, terwijl de bevoegdheid om na te gaan of een voertuig aan deze technische eisen voldoet, voortaan bij de gewesten rust.

Gebeurt de controle met het oog op de inverkeerstelling van het voertuig, spreekt men van de goedkeuring of homologatie van dit voertuig. In de andere gevallen gaat het over de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden en reeds gehomologeerd zijn.

De reglementering inzake de goedkeuring en technische keuring van voertuigen vindt men

hoofdzakelijk terug in 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: het koninklijk besluit van 15 maart 1968) 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 (hierna: het koninklijk besluit van 23 december 1994).

Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 bevat onder meer de eigenlijke technische eisen, evenals een goedkeuringsprocedure en een stelsel van periodieke en niet-periodieke keuringen, waaraan de voertuigen worden onderworpen.

Het koninklijk besluit van 23 december 1994 omvat de reglementering die geldt voor de instellingen die belast zijn met de technische keuring van voertuigen.

Binnen deze reglementeringen dringen zich een aantal wijzigingen op.

Aangezien de verschillende wijzigingen allemaal betrekking hebben op de reglementering inzake de goedkeuring en technische keuring van voertuigen, werd ervoor geopteerd om deze wijzigingen te bundelen in eenzelfde besluit van de Vlaamse Regering.

1.2. Toelichting per hoofdstuk en artikelsgewijze bespreking

A. Hoofdstuk 1. Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

De wijzigingen in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 laten zich indelen in drie verschillende thema's.

A.1. Voorwaarden ter garantie van kwaliteit van technische diensten voor activiteiten voor de laatste fase van een meerasetypegoedkeuringsprocedure

Teneinde de vooropgestelde wijzigingen te kaderen, komt het passend voor een aantal begrippen te verduidelijken:

- "meerasetypegoedkeuringsprocedure": de procedure waarbij één of meer lidstaten certificeren dat een incompleet of voltooid type voertuig, al naar gelang de staat van voltooiing, aan de relevante administratieve bepalingen en technische voorschriften van Richtlijn 2007/46/EG voldoet;
- "basisvoertuig": een voertuig dat in de eerste fase van een meerasetypegoedkeuringsprocedure wordt gebruikt;
- "incompleet voertuig": een voertuig dat nog minstens één voltooiingsfase moet ondergaan om aan de toepasselijke technische voorschriften van Richtlijn 2007/46/EG te voldoen;
- "voltooid voertuig": een voertuig dat na de meerasetypegoedkeuringsprocedure te hebben doorlopen, aan de toepasselijke technische voorschriften van Richtlijn 2007/46/EG voldoet;
- "individuele goedkeuring": de procedure waarbij een lidstaat certificeert dat een bepaald voertuig, al dan niet uniek, aan de relevante bestuursrechtelijke bepalingen en technische voorschriften voldoet.

Veel voertuigen, waarvan het basisvoertuig over een Europese typegoedkeuring beschikt, worden in Vlaanderen verder opgebouwd door fabrikanten.

In België erkende fabrikanten, die beschikken over een certificaat “eerste beoordeling” of een certificaat “overeenkomst van productie” met toepasselijke toepassingsgebied, kunnen zelf de goedkeuringsaanvraag indienen op basis van eigen testrapporten. De niet-erkende fabrikanten moeten voor het uitvoeren van tests beroep doen op een in België erkende technische dienst.

De kwaliteit van de huidige technische diensten, erkend voor activiteiten van de laatste fase in een meerfasetypegoedkeuringsprocedure, is ontoereikend met als gevolg gebrekkige goedkeuringsaanvragen. Dit heeft negatieve gevolgen voor de dienstverlening naar de klant toe.

Omdat de huidige erkenning van deze technische diensten komt te vervallen, dringt een duidelijk reglementair kader zich op.

Technische diensten categorie A voor activiteiten voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure, zijn op basis van de Europese regelgeving vrijgesteld van de verplichting om te voldoen aan de normen van de ISO17025-certificering.

Niettemin is het noodzakelijk dat specifieke voorwaarden worden bepaald waaraan deze diensten moeten voldoen om erkend te worden en erkend te kunnen blijven, ter garantie van de kwaliteit en de uniformiteit van de dienstverlening door deze technische diensten.

- Artikel 1:

Artikel 1 van dit ontwerpbesluit wijzigt artikel 16ter, §1, 5, 4° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, zodat de technische diensten categorie A voor activiteiten voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure thans onderworpen zijn aan de voorwaarden vermeld in het nieuwe aanhangsel 3 van de bijlage 27 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968.

- Artikel 4:

Artikel 4 van dit ontwerpbesluit voegt het nieuwe aanhangsel 3 toe aan bijlage 27 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, met daarin de specifieke voorwaarden waaraan de technische diensten categorie A voor activiteiten voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure moeten voldoen.

- Bijlage 1:

Bijlage 1 bij dit ontwerpbesluit bevat het nieuwe aanhangsel 3 van bijlage 27 van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, met daarin de specifieke erkenningsvoorwaarden waaraan de technische diensten categorie A voor activiteiten voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure moeten voldoen.

Voor een goed begrip van het aanhangsel 3, wordt een kleine toelichting gegeven bij de gehanteerde termen:

- “bijlage 26, deel IV, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968”: lijst van de eisen waaraan voertuigen van de categorieën M, N en O dienen te voldoen om een individuele goedkeuring te bekomen;
- “voertuig categorie M”: motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van personen en hun bagage zijn ontworpen en gebouwd;

- “voertuig categorie N”: motorvoertuigen die in eerste instantie voor het vervoer van goederen zijn ontworpen en gebouwd;
- “voertuig categorie O”: aanhangwagens die ontworpen en gebouwd zijn voor het vervoer van goederen of personen, alsook om woongelegenheden te bieden aan personen;
- “code B” in bijlage 26: de technische voorschriften van de regelgeving dienen te worden nageleefd. De voorziene testen moeten strikt uitgevoerd worden zoals bepaald in de regelgeving, onder voorbehoud van de toestemming van de goedkeuringsinstantie.
- “code C” in bijlage 26: de fabrikant moet bewijzen tot voldoening van de goedkeuringsinstantie dat de grondige eisen van de regelgeving zijn nageleefd. De testmethode is vrij te bepalen;

Zowel voor code B als C geldt dat de fabrikant de testen en hun verslagen mag uitvoeren of een bevoegde technische dienst mag vragen om die testen en hun verslagen op te maken.

Als basis voor de erkenningsvoorwaarden wordt de ISO-9001 norm genomen, omdat deze een goede basis vormt voor het kwaliteitssysteem van de technische diensten laatste fase. De kostprijs voor het behalen van deze ISO-norm is relatief beperkt, zodat mogelijke nieuwe kandidaten hierdoor niet worden afgeschrikt. De ISO-norm biedt echter onvoldoende garanties op o.a. de technische bekwaamheid van deze technische diensten, vandaar dat bijkomende voorwaarden worden bepaald.

1) Voorwaarden van onpartijdigheid en onafhankelijkheid

Deze voorwaarden zijn bijzonder belangrijk om te kunnen functioneren als technische dienst voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure. Belangenvermenging moet absoluut voorkomen worden. Onpartijdigheid en onafhankelijkheid zijn immers cruciaal als testorganisatie.

Onder punt 4.1. wordt uiteengezet aan welke vereisten de technische dienst moet voldoen, teneinde haar onpartijdigheid en onafhankelijkheid te kunnen garanderen.

Aangezien fabrikanten voor de homologatie van een voertuig vaak beroep doen op een adviesbureau, wordt bovendien specifiek gestipuleerd dat de activiteiten als adviesbureau en die van technische dienst strikt gescheiden moeten zijn. Eenzelfde persoon of dienst kan onmogelijk advies verlenen met betrekking tot de homologatie van een voertuig(type) en daarna de testen op dat voertuig(type) uitvoeren.

De voorwaarden van onpartijdigheid en onafhankelijkheid worden ruim en algemeen omschreven, zodat zij van toepassing zijn op zowel het personeel en de bestuurders van de technische dienst laatste fase, als op de zelfstandige experts waarvan de technische dienst laatste fase eventueel gebruik maakt.

2) Voorwaarden met betrekking tot de meetmiddelen en andere instrumenten

Om de kwaliteit en juistheid van de testen te verzekeren, dienen de meetmiddelen geïdentificeerd en gekalibreerd te worden. Er worden in punt 4.2. een aantal criteria vastgelegd, die het mogelijk maken om te controleren of de meetmiddelen geïdentificeerd en gekalibreerd zijn.

3) Voorwaarden met betrekking tot het personeel dat activiteiten in het kader van de technische dienst laatste fase uitoefent

De voorwaarden in punt 4.3. strekken zich enkel uit tot het personeel dat activiteiten in het kader van de technische dienst laatste fase uitoefent. Voor het overige personeel (bv. louter administratief personeel) gelden zij niet.

Om de activiteiten in het kader van de technische dienst laatste fase uit te oefenen, dient het personeel over de nodige competenties te beschikken. Tevens moet met de nodige registraties van gevolgde opleidingen worden aangetoond dat de betrokken personeelsleden over de vereiste kennis beschikken.

4) Voorwaarden met betrekking tot het uitvoeren van testen, de kennis van de wettelijke voorschriften, de opmaak en het invullen van de checklists en omgaan met afwijkingen

De onder punt 4.4. opgelijste voorwaarden zijn noodzakelijk om de testen en de dossieropmaak op een uniforme manier uit te voeren en te waarborgen dat de testen en de checklists up-to-date blijven.

De technische diensten laatste fase stellen de checklists zelf op en moeten die ook up-to-date houden. Tijdens de audits, in het kader van de erkenning als technische dienst laatste fase of de verlenging en/of uitbreiding van de erkenning, zal worden nagegaan of zij correcte en actuele checklists gebruiken.

5) Voorwaarden met betrekking tot het aanvraagdossier

Teneinde een duidelijke structuur en overzicht te bieden van wat er in een aanvraagdossier aanwezig moet zijn opdat dit voor beoordeling in aanmerking kan komen, staat in punt 4.5. een opsomming van de verschillende elementen die het aanvraagdossier moet bevatten.

6) Voorwaarden met betrekking tot meldingen aan de goedkeuringsinstantie

Punt 4.6. bevat verschillende situaties die een impact kunnen hebben op de erkenning van de technische dienst. Indien een van deze situaties zich voordoet, is de technische dienst verplicht dit te melden aan de goedkeuringsinstantie, die zal nagaan of en welke invloed dit heeft op de erkenning van de technische dienst.

A.2. *Versoepeling van de periodiciteit van de technische keuring voor vrachtwagens en ADR voertuigen*

1. Naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtvervoer en na intens overleg met de transportsector en verschillende andere betrokken partners, heeft de Vlaamse Regering zich geëngageerd om een aantal maatregelen te nemen teneinde een coherent logistiek beleid te realiseren (zie engagementsverklaring VR 2015 1007 MED.0373/2).

Een van de maatregelen streeft naar administratieve en technische vereenvoudiging.

Met dat doel engageerde de Vlaamse Regering zich onder meer om de dubbele technische controle op ADR voertuigen af te schaffen.

De veiligheid van ADR transport wordt voldoende geregeld binnen de internationale ADR wetgeving, volgens dewelke de ADR technische keuring van een voertuig jaarlijks dient te gebeuren.

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 voldoen, legt een periodiciteit van 3 maanden op voor ADR voertuigen.

De huidige wetgeving is met andere woorden strenger dan de internationale ADR wetgeving.

2. De bestaande wetgeving inzake de periodiciteit van de technische keuring is niet alleen strenger dan de internationale wetgeving voor wat ADR voertuigen betreft, maar ook voor vrachtwagens.

Momenteel bedraagt de periodiciteit voor vrachtwagens in België 6 maanden, daar waar de Europese richtlijn 2014/45/EU slechts een jaarlijkse keuring voorschrijft.

De internationale standaarden uit de Europese richtlijn 2014/45/EU bieden voldoende garanties op het vlak van de verkeersveiligheid.

3. Daarbij komt dat verschillende buurlanden hun wetgeving hebben afgestemd op deze internationale en Europese regelgeving en ook binnen België bereidt het Waalse Gewest een wijziging voor die de periodiciteit van de technische keuring voor ADR voertuigen en vrachtwagens op één jaar zal brengen.

4. Middels voorliggend ontwerpbesluit wordt de Belgische periodiciteit voor vrachtwagens en ADR voertuigen afgestemd op de internationale wetgeving en op eenzelfde lijn gebracht als het Waalse Gewest en de ons omringende landen.

Tevens zullen de geplande wijzigingen de concurrentiepositie van de transportsector verbeteren.

5. De versoepelde periodiciteit zal van toepassing zijn op alle keuringen die effectief worden uitgevoerd vanaf 1 januari 2017, zijnde zowel de volledige en partiële keuringen, als de herkeuringen.

Dit betekent dat een voertuig dat eind 2016 wordt afgekeurd en begin 2017 opnieuw wordt aangeboden, valt onder de nieuwe regeling.

Als men opzettelijk de keuringstermijn laat verstrijken teneinde zich pas in 2017 te moeten aanbieden, riskeert men in tussentijd een strafrechtelijke vervolging. Wanneer het voertuig bij de laattijdige controle in 2017 een groene kaart krijgt, bestaat er op het vlak van de verkeersveiligheid in principe geen reden om de termijn van een jaar te ontzeggen.

- Artikel 2:

De in artikel 2 van het ontwerpbesluit voorgestelde wijzigingen aan artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968, brengen de periodiciteit van respectievelijk 3 maand voor ADR voertuigen en 6 maand voor vrachtwagens telkens op één jaar.

A.3. Afschaffing van de niet-periodieke technische keuring bij herinschrijving onder een transit exportkentekenplaat

1. Op 21 april 2016 werd in het Belgisch Staatsblad het koninklijk besluit van 19 februari 2016 tot wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen publiceerd.

Met de wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 wordt de regelgeving omtrent de tijdelijke kentekenplaten van korte duur in die zin gewijzigd dat deze kentekenplaten worden

opgesplitst in twee verschillende categorieën, zijnde enerzijds de tijdelijke kentekenplaten van korte duur voor tijdelijk verblijf (transit tijdelijke verblijfskentekenplaten genoemd) en anderzijds de tijdelijke kentekenplaten van korte duur voor export (transit exportkentekenplaten genoemd).

De geldigheidsduur van de laatste categorie, de transit exportkentekenplaten, bedraagt 1 tot 3 maanden en is niet verlengbaar.

De wijzigingen traden in werking op 1 mei 2016.

2. Artikel 23sexies, §1, 3° 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 stelt een niet-periodieke keuring verplicht vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, voor de voertuigen van de categorieën M1, met inbegrip van kampeervoertuigen (VC en kampeervoertuigen van de categorie M1), en N1, met inbegrip van lijkauto's.

Indien deze titularis echter de andere echtgenoot of de andere wettelijk samenwonende van de vorige titularis is of één van hun kinderen, wordt geen keuring uitgevoerd indien de toekomstige titularis de intentie heeft de oude 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 over te brengen; indien hij deze overdracht niet wenst, wordt enkel een administratieve keuring vóór de inschrijving uitgevoerd.

Ingevolge artikel 23sexies, §1, 3° van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 is een niet-periodieke keuring verplicht bij elk tweedehands voertuig dat wordt heringeschreven op naam van een andere titularis, die niet onder een van de uitzonderingen in het tweede lid van artikel 23sexies, §1, 3° valt.

Ook de herinschrijving onder een transit exportkentekenplaat, valt onder de toepassing van het artikel 23sexies, §1, 3°.

3. Aangezien voor deze voertuigen vaak nog een geldig keuringsbewijs bestaat, waarvan de geldigheid in vele gevallen zelfs de geldigheidsduur van de transit exportkentekenplaat overtreft, is het eigenlijk overbodig dat deze voertuigen alsnog opnieuw moeten worden aangeboden bij een controlestation voor technische keuring.

De verkeerswaardigheid van deze voertuigen wordt immers afdoende verzekerd op basis van het bestaande keuringsbewijs.

Indien het om recente voertuigen gaat die de eerste controledatum nog niet hebben bereikt, geldt eenzelfde redenering, voor zover deze controledatum niet wordt bereikt gedurende de volledige geldigheidsduur van de transit exportkentekenplaat.

Tenslotte mag de inschrijving onder dekking van een transit exportkentekenplaat geen afbreuk doen aan een vrijstelling van de keuringsplicht.

Om die reden worden in dit ontwerpbesluit bovenstaande uitzonderingen geformuleerd op de niet-periodieke keuringsplicht bij herinschrijving onder dekking van een transit exportkentekenplaat.

- Artikel 3:

Artikel 3 van dit ontwerpbesluit voegt een nieuw derde lid toe aan artikel 23sexies, §1, 3°, met daarin de aanduiding van de titularissen die niet onder de verplichte niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis vallen.

Eenzijds wordt er gewerkt met een verwijzing naar de personen in het koninklijk besluit van 20 juli 2001 die een tijdelijke exportkentekenplaat kunnen aanvragen, teneinde de leesbaarheid van het artikel te behouden.

Anderzijds wordt de voorwaarde toegevoegd dat de uitzondering op de niet-periodieke keuringsplicht enkel geldt voor zover er een geldig keuringsbewijs voorhanden is, waarvan de geldigheidsduur de volledige geldigheidsduur van de tijdelijke kentekenplaat van korte duur voor export dekt, de eerste controledatum niet wordt bereikt gedurende de volledige geldigheidsduur van de transit exportkentekenplaat of als er een vrijstelling van de keuringsplicht van toepassing is.

Deze voorwaarden moeten immers de verkeerswaardigheid van het voertuig garanderen.

B. Hoofdstuk 2. 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

De wijzigingen in het koninklijk besluit van 23 december 1994 kunnen worden opgedeeld in twee verschillende thema's.

B.1. Aanpassingen in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds

1. Vóór de Zesde Staatshervorming diende de instelling voor autokeuring op basis van de artikelen 22, 23 en 24 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, een aantal afdrachten te doen.

Op grond van artikel 22 droeg de instelling bij tot de financiering van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, afgekort B.I.V.V., vereniging zonder winstoogmerk, opgericht op 6 oktober 1986. Die bijdrage bedroeg zes procent van de netto-ontvangsten, zijnde de geïnde vergoedingen na aftrek van de btw en de bijdragen, vermeld in dit artikel (sic) en in artikel 23.

Artikel 23 bepaalde dat de instelling daarnaast een financiële bijdrage diende te storten in het Fonds voor Voorziening en van Openbaar Nut voor de Inspectie van Automobielen, afgekort FIA, vereniging zonder winstoogmerk. Deze bijdrage was bestemd voor de regularisatie van de exploitatievoorwaarden van de instellingen, zoals geregeld in artikel 24. Zij bedroeg 0,25 EUR per prestatie die voortvloeit uit de aan de instellingen toevertrouwde opdrachten.

Tenslotte werd in artikel 24 de regularisatie van de exploitatievoorwaarden van de instelling geregeld. Dit artikel bepaalde dat wanneer het jaarlijks totaal van de in artikel 22 bedoelde netto-ontvangsten hoger is dan het totaal van de door haar in rekening te brengen kosten en vergoedingen, de instelling het overschot in het FIA stortte. Indien er een negatief saldo overbleef, werd dit negatief saldo gedekt door ditzelfde FIA.

Dit nationaal compensatiemechanisme spruit voort uit het gegeven dat een tiental ondernemingen in België destijds een ambtsgebied toegewezen hebben gekregen met als opzet om de totaliteit van het nationaal grondgebied te bestrijken. De ambtsgebieden zijn strikt bepaald geweest om orde te scheppen en om te vermijden dat de instellingen elkaar zouden beconcurreren door stations in elkanders buurt in te planten. De territoriale spreiding kwam bovendien tegemoet aan de bezorgdheid van de koning om minder bevolkte gebieden eveneens de mogelijkheid te verschaffen zich bij een keuringscentrum in de buurt aan te bieden.

2. Ingevolge de Zesde Staatshervorming zijn een aantal bevoegdheden van het B.I.V.V. inzake verkeersveiligheid overgeheveld naar de gewesten.

Met het besluit van de Vlaamse Regering van 10 juli 2015 tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden, overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming, werd het artikel 22 gewijzigd opdat de afdrachten van de instellingen gelegen binnen het Vlaamse Gewest thans ook enkel aan het Vlaamse Gewest toekomen.

Het nieuwe Vlaamse artikel 22 bepaalt dat de instelling bijdraagt 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 dit artikel (sic) en in artikel 23.

Met het decreet van 3 juli 2015 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassingen van de begroting 2015 (hierna: 'Programmadedcreet') werd mede hiertoe het Verkeersveiligheidsfonds opgericht. Het Verkeersveiligheidsfonds is een begrotingsfonds in de zin van artikel 12 van het decreet van 8 juli 2011 houdende regeling van de begroting, de boekhouding, de toekenning van subsidies en de controle op de aanwending ervan, en de controle door het Rekenhof.

Het Verkeersveiligheidsfonds wordt aangewend ter financiering van uitgaven voor werking, subsidies en investeringen ten bate van verkeersveiligheid.

Het Programmadedcreet bepaalt dat het Verkeersveiligheidsfonds (onder meer) wordt gespijsd door de bijdragen van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen zoals opgenomen in artikel 22 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.

3. De bevoegdheidsverdeling heeft tevens tot gevolg dat het in artikel 23 geregelde nationaal compensatiemechanisme tot regularisatie van de exploitatievoorwaarden waarin het FIA voorzag, op gewestelijk niveau dient te worden gebracht.

Dit heeft geleid tot de beslissing om deze taak aan het Verkeersveiligheidsfonds toe te vertrouwen, het FIA te ontbinden en de activa van het FIA over de verschillende gewesten te verdelen.

4. Het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016 bepaalt om die reden in haar artikel 8 dat de instelling belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen in het Verkeersveiligheidsfonds een financiële bijdrage stort 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.

Artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 is met andere woorden de Vlaamse tegenhanger van het federale artikel 23 in 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.

De nationale compensatieregeling uit het vroegere artikel 24 wordt thans geregeld in artikel 9 van het decreet van 8 juli 2016, met dien verstande dat waar voorheen het batig of negatief saldo respectievelijk aan of door het FIA werd betaald, dit thans door het

Verkeersveiligheidsfonds wordt vervangen.

Het decreet van 8 juli 2016 wijzigt het Programmadecreet zodat de bestemming van het Verkeersveiligheidsfonds wordt uitgebreid met de regeling van 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 binnen het volledige Vlaamse Gewest te verzekeren.

5. Nu de afdrachten aan het Verkeersveiligheidsfonds thans worden geregeld in het Programmadecreet van 3 juli 2015 en het decreet van 8 juli 2016, zijn de oorspronkelijke bepalingen van artikel 23 en 24 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 zonder voorwerp en worden deze bepalingen opgeheven.

Ook de eventuele verwijzingen naar artikel 23 en 24 in het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden gecorrigeerd.

-Artikel 10:

Daar artikel 22 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 een verwijzing naar het artikel 23 van dit koninklijk besluit bevat en art. 8 van het decreet van 8 juli 2016 de Vlaamse tegenhanger van dit artikel vormt, dient de verwijzing naar artikel 23 te worden vervangen door een verwijzing naar het artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016.

-Artikel 11:

Artikel 23 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt opgeheven, daar de afdrachten aan het Verkeersveiligheidsfonds thans worden geregeld in artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.

-Artikel 12:

Artikel 24 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt opgeheven, daar de afdrachten aan het Verkeersveiligheidsfonds thans worden geregeld in artikel 9 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.

-Artikel 13:

In artikel 30 van het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt de verwijzing naar artikel 23 van dit koninklijk besluit vervangen door de verwijzing naar de Vlaamse tegenhanger, zijnde artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.

- Artikel 16:

Artikel 7 van de bijlage 4 bij het koninklijk besluit van 23 december 1994 wordt geherformuleerd teneinde de verwijzing naar artikel 23 van dit koninklijk besluit te vervangen door een verwijzing naar de Vlaamse tegenhanger, zijnde artikel 8 van het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.

B.2. Definitieve regeling van de keuring op verplaatsing

1. Via de ministeriële omzendbrief van 27 juni 2012 betreffende de technische keuring op verplaatsing, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 5 juli 2012, werd het proefproject 'keuring op verplaatsing' geïntroduceerd door de toenmalige Staatssecretaris voor Mobiliteit.

Het proefproject laat toe dat een onderneming haar voertuigen niet dient voor te rijden in een erkend controlestation, maar dat de keuring daarentegen wordt uitgevoerd door inspecteurs van de erkende instelling in de eigen lokalen van de onderneming.

De inspanningen en investeringen die de onderneming dienden te leveren teneinde de keuring op verplaatsing te laten plaatsvinden, waren niet gering. De eerste keuringslijnen op verplaatsing waren dan ook pas operationeel op het einde van de initieel voorziene termijn van het proefproject, zodat het proefproject middels de ministeriële omzendbrief van 6 november 2013 werd verlengd met 12 maanden.

Kort voor het aflopen van het proefproject, werd het Vlaamse Gewest bevoegd hiervoor bevoegd ingevolge de Zesde Staatshervorming.

Het Vlaamse Gewest heeft er voor geopteerd om op haar beurt het proefproject te verlengen met een bijkomende periode van 24 maanden, om af te lopen op 18 oktober 2016. Teneinde een definitieve regeling tot stand te kunnen brengen, werd het proefproject een laatste maal verlengd tot en met 31 december 2016.

2. Bij de opstart van het proefproject werd voorgeschreven dat op het einde van het proefproject een evaluatie zou plaatsvinden door het Begeleidingscomité, dat speciaal hiertoe werd opgericht in de ministeriële omzendbrief van 27 juni 2012.

Op 8 juni 2016 werd het proefproject geëvalueerd door het Begeleidingscomité, dat onder invloed van de Zesde Staatshervorming uit een licht gewijzigde samenstelling bestond.

Het voornaamste voordeel voor de onderneming is de gerealiseerde tijdswinst en -besparing, door het wegvallen van de ritten naar en van het controlestation en de wachttijden. Ook het professionalisme van de inspecteurs wordt geprijsd. Tenslotte heeft de keuring op verplaatsing als pluspunt dat er een onmiddellijke feedback volgt, die de onderneming toelaat om direct een aantal kleine afstellingen en reparaties door te voeren, zodat het voertuig nog diezelfde dag kan worden voorgereden en (goed)gekeurd.

Als nadeel wordt de grote investeringskost weerhouden, met de toevoeging dat dit vooral geldt omdat het om een proefproject ging, waarvan niet zeker was of dit zou worden verdergezet. Eenmaal er een definitieve regeling zou komen, valt deze kritiek grotendeels weg.

Daarnaast wordt de vereiste planning als weinig flexibel ervaren, terwijl hier kan worden opgemerkt dat uiteindelijk 90 % van de geplande sessies doorgang hebben gevonden.

De inspecteurs stelden vast dat de apparatuur niet steeds goed was onderhouden, waardoor er soms defecten optraden.

Tenslotte zou ook het informaticasysteem waarmee de gegevens aan de instelling moeten worden verstuurd, niet altijd performant zijn geweest.

Als algemene conclusie kan evenwel worden gesteld dat de sector vragende partij is voor een definitieve uitrol van het project, getuige daarvan het feit dat er zich reeds verschillende nieuwe kandidaten hebben gemeld en dat de vraag werd gesteld om het proefproject uit te breiden naar andere categorieën van voertuigen, zijnde de mobilehomes.

3. Om de keuring op verplaatsing een definitieve verankering te geven in de bestaande wetgeving op de keuringsinstellingen, dient 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 te worden aangepast.

Er werd geopteerd om een apart hoofdstuk 'keuring op verplaatsing' in te lassen, teneinde een duidelijk onderscheid te behouden tussen de keuringen die in een controlestation plaatsvinden en de keuringen die in een onderneming doorgang vinden.

4. Daar het proefproject afloopt op 31 december 2016, treden de wijzigingen inzake de keuring op verplaatsing in werking op 1 januari 2017.

- Artikel 5:

Hierboven werd reeds aangehaald dat om een duidelijk onderscheid te behouden tussen de keuringen die in een controlestation plaatsvinden en de keuringen die in een onderneming doorgang vinden, de regeling van de keuring op verplaatsing in een apart hoofdstuk zal worden opgenomen.

Daar het koninklijk besluit van 23 december 1994 niet is ingedeeld in hoofdstukken, dient het gehele koninklijk besluit in hoofdstukken te worden opgedeeld.

De definities uit artikel 1 vormen het eerste hoofdstuk. Deze definities hebben zowel betrekking op de keuringen op verplaatsing, als op de keuringen die in een controlestation plaatsvinden, zodat het gepast voorkomt deze in een apart hoofdstuk onder te brengen.

- Artikel 6:

Ingevolge de opname van de nieuwe regeling inzake de keuring op verplaatsing, worden twee nieuwe definities geïntroduceerd.

Voor de definitie van "onderneming" werd gekozen om deze te omschrijven als een "entiteit". De bedoeling hiervan is dat onder "entiteit" zowel natuurlijke als rechtspersonen kunnen worden begrepen. Een belangrijk element die de onderneming typeert, is dat deze een samenwerkingsovereenkomst heeft afgesloten met een instelling.

De definitie van "keuring op verplaatsing" beschrijft de kern van deze regeling, nl. dat de technische keuringen steeds worden uitgevoerd door personeelsleden van een erkende instelling, doch niet in een controlestation verbonden aan de instelling, maar in de lokalen van een onderneming.

- Artikel 7:

De artikelen 2 tot en met 33 van het koninklijk besluit hebben alle betrekking op de instelling en haar controlestations, zodat het passend voorkomt om deze te bundelen onder hoofdstuk 2 "de instelling".

- Artikel 8:

Artikel 6 van het koninklijk besluit bepaalt dat iedere instelling moet beschikken over minstens één uitbatingszetel met een controlestation en minstens tien inspectielijnen, die mogen verdeeld

zijn over meerdere controlestations.

De invoeging in artikel 8 van het ontwerpbesluit verduidelijkt dat een keuringslijn op verplaatsing niet meetelt voor de berekening van het minimum aantal inspectielijnen. De inspectielijnen moeten zich immers in een controlestation bevinden, wat niet het geval is voor een keuringslijn op verplaatsing, die wordt opgericht in de lokalen van een onderneming.

- Artikel 9:

Artikel 10, derde lid, van het koninklijk besluit bepaalt enerzijds dat een nieuw controlestation minstens drie inspectielijnen moet omvatten, behalve wanneer het de vervanging van een bestaand controlestation betreft en anderzijds dat een nieuw station niet meer dan tien lijnen mag omvatten.

Naar analogie met de wijzigingsbepaling uit artikel 8 van dit ontwerp, verduidelijkt het voorliggend artikel 9 dat de keuringslijnen op verplaatsing niet meetellen om het minimum- of maximaantal keuringslijnen in een controlestation te berekenen.

- Artikel 14:

Met artikel 14 van het ontwerpbesluit wordt een volledig nieuw hoofdstuk 3 “Keuring op verplaatsing” geïntroduceerd in het koninklijk besluit van 23 december 1994. Dit hoofdstuk bestaat uit de artikelen 33/1 tot en met 33/15 en bevat rechtsregels die specifiek van toepassing zijn op de keuring op verplaatsing.

Hoofdstuk 3 is opgedeeld in verschillende afdelingen.

1) Artikel 33/1

Artikel 33/1 valt onder afdeling 1 “Algemeen” en stelt als algemene regel dat de regels die gelden voor een controlestation eveneens van toepassing zijn voor de keuringslijnen op verplaatsing, tenzij anders wordt bepaald in dit hoofdstuk.

Dit is ingegeven vanuit de opvatting dat de technische keuringen die doorgaan op een keuringslijn op verplaatsing, dezelfde garantie van kwaliteit moeten bieden als de keuringen die plaatsvinden in een controlestation. Waar nodig, worden specifieke regels bepaald die enkel van toepassing zijn op de keuring op verplaatsing.

2) Artikel 33/2

Net zoals de reguliere keuringsinstellingen moeten worden erkend, moet ook de uitbreiding van een controlestation met een keuringslijn op verplaatsing worden erkend door de Minister.

De erkenning is beperkt tot het opgegeven toepassingsgebied, vermeld in artikel 33/4, tweede lid, 3°, b), zijnde de te keuren categorieën van voertuigen en de uit te voeren keuringen. Het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing kan immers worden beperkt tot een bepaalde categorie van voertuig of een bepaald type van technische keuring.

Indien men in een later fase bijkomende categorieën van voertuigen of andere soorten van technische keuringen wenst uit te voeren op de keuringslijn op verplaatsing, zal een nieuwe aanvraag tot erkenning moeten worden ingediend.

3) Artikel 33/3

Afdeling 2 “Erkenning als keuringslijn op verplaatsing” regelt de wijze waarop en de voorwaarden waaronder een controlestation de erkenning kan bekomen om te worden uitgebreid met een keuringslijn op verplaatsing.

Om in aanmerking te komen voor de erkenning van een keuringslijn op verplaatsing moet voldaan worden aan een aantal criteria.

Deze criteria worden opgenomen in een nieuwe bijlage 6 bij het koninklijk besluit.

Aan de verschillende criteria worden scores toegekend. Er moet minstens een score van 60 punten worden behaald.

Het is belangrijk dat de uitbreiding van een controlestation met een keuringslijn op verplaatsing geen merkbare invloed heeft op de werking en dienstverlening binnen het controlestation.

Om deze reden wordt de minimale werklastgraad van 6000 uur per inspectielijn als criterium vermeld. Dit garandeert dat ondanks het wegvallen van de technische keuringen die op verplaatsing zullen worden uitgevoerd, er in het controlestation nog voldoende technische keuringen kunnen plaatsvinden.

De criteria op het vlak van personeel spelen uiteraard ook een rol bij de erkenning. Er moet voldoende gekwalificeerd personeel beschikbaar zijn om alle inspectielijnen in het station te kunnen bedienen. De uitbreiding van een controlestation met een keuringslijn op verplaatsing mag immers niet tot gevolg hebben dat de wachttijden in het controlestation oplopen, doordat er te weinig personeel aanwezig is of doordat er minder inspectielijnen in gebruik zijn.

Tot slot is het aantal voertuigen dat die per jaar in een keuringsstation aangeboden worden eveneens een belangrijk criterium.

4) Artikel 33/4

De erkenningsaanvraag tot uitbreiding van een controlestation met een keuringslijn op verplaatsing wordt logischerwijze ingediend door de instelling waaraan het controlestation is verbonden. De aanvraag wordt gericht naar het Departement, dat in de definitie van artikel 1, 2° wordt omschreven als *“het departement, vermeld in artikel 28, §1, van het besluit van de Vlaamse Regering van 3 juni 2005 met betrekking tot de organisatie van de Vlaamse administratie”*, in casu het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

De aanvraag geschiedt aan de hand van het aanvraagformulier, dat als bijlage is gevoegd. In het aanvraagformulier moeten de identificatiegegevens van de instelling en de onderneming worden opgenomen.

Bij de aanvraag dienen een aantal documenten te worden gevoegd.

Zo moet onder meer een samenwerkingsovereenkomst tussen de instelling en de onderneming worden voorgelegd, waaruit blijkt welk toepassingsgebied (welke categorieën van voertuigen en welke keuringen) wordt vooropgesteld voor de keuring op verplaatsing.

Tevens dient een lijst met personeelsleden, met vermelding van hun graad, meegestuurd. Dit moet toelaten na te gaan of het controlestation over voldoende personeel beschikt, zoals besproken onder artikel 33/3 en zoals opgenomen in de criteria in bijlage 6.

De overige bijlagen behoeven geen verduidelijking.

5) Artikel 33/5

Artikel 33/5 omschrijft de voorwaarden waaraan de keuringslijn op verplaatsing dient te voldoen.

De locatie van de keuringslijn op verplaatsing moet toelaten dat het geheel van keuringsoperaties kan worden uitgevoerd, zonder de openbare weg te belemmeren. Voertuigen die staan te wachten om te worden geïnspecteerd mogen derhalve het verkeer op de openbare weg niet hinderen.

Ook het gebouw waarin de inspectielijn wordt opgebouwd, moet aan bepaalde vereisten voldoen opdat de keuringen in veilige omstandigheden kunnen worden uitgevoerd.

De technische uitrusting van de keuringslijn op verplaatsing moet beantwoorden aan dezelfde voorwaarden als die van de inspectielijnen in een controlestation, met die opmerking dat het laatste lid van artikel 33/5 bepaalt dat de uitrusting kan worden beperkt naargelang van het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing.

Tevens moet de keuringslijn zijn uitgerust met alle benodigdheden om de keuring volledig en juist te kunnen uitvoeren. Hiermee wordt klein materieel bedoeld, dat niet in de minimumuitrusting van artikel 8 is opgenomen.

Teneinde het keuringspersoneel vóór aanvang van de keuring toe te laten na te gaan of alle vereiste materiaal aanwezig is, moet op de keuringslijn een lijst beschikbaar zijn, volgens het model in bijlage 8, waaruit blijkt welke toestellen aanwezig zijn. Bepaalde toestellen kunnen door het keuringspersoneel worden meegebracht indien hierover afspraken werden gemaakt met de onderneming. Om discussies hierover te vermijden, wordt dit aangeduid op de lijst.

Het is niet voldoende dat de nodige toestellen aanwezig zijn, deze moeten ook correct onderhouden worden, zodat zij op elk moment de goede uitvoering van de keuring mogelijk maken. Een goed onderhoud impliceert zowel een curatief als een preventief onderhoud. De gehomologeerde toestellen dienen een eerste ijk en een jaarlijkse verificatie te ondergaan, uitgevoerd door een erkende controle-instelling. Alle interventies inzake homologatie, onderhoud, herstellingen en kalibratie moeten worden geregistreerd in het ISO-kwaliteitssysteem van de instelling.

Er moet een beveiligde internetverbinding bestaan tussen de keuringslijn op verplaatsing en de instelling, opdat alle keuringsresultaten in een elektronische database worden opgenomen, zoals dit ook gebeurt voor de keuringen in een controlestation.

Aangezien de voorwaarden in artikel 33/5 in zeer beperkte mate verschillen van de vereisten die in de ministeriële omzendbrief van 27 juni 2012 werden opgelegd, wordt in het tweede lid van artikel 33/5 vastgelegd dat de keuringslijnen op verplaatsing die op basis van de ministeriële omzendbrief van 27 juni 2012 werden opgestart geacht worden te voldoen aan de voorwaarden uit artikel 33/5. Dit moet vermijden dat de uiterst beperkte wijzigingen ten opzichte van de ministeriële omzendbrief tot gevolg zouden hebben dat deze keuringslijnen een nieuwe erkenningsaanvraagprocedure moeten ondergaan.

6) Artikel 33/6

Indien de Minister of zijn gemachtigde het nodig acht om, in het kader van de beoordeling van

de erkenningsaanvraag, over bijkomende informatie te beschikken of de keuringslijn op verplaatsing te bezoeken, zijn de instelling en onderneming verplicht om in te gaan op een dergelijk verzoek.

7) Artikel 33/7

In artikel 33/7 wordt omschreven dat het Departement binnen een termijn van een maand na de ontvangst van de aanvraag, de instelling op de hoogte dient te brengen indien het aanvraagdossier niet volledig is. De instelling beschikt vervolgens over 3 maanden om de aanvraag te vervolledigen. Bij gebreke aan een volledig dossier, wordt de aanvraag niet behandeld.

Het opleggen van de termijnen heeft tot doel te vermijden dat de erkenningsprocedure blijft aanslepen.

Van zodra het Departement over een volledig dossier beschikt, heeft de Minister 3 maanden de tijd om een beslissing te nemen.

Er wordt gekozen voor een termijn van 3 maanden om het Departement toe te laten het aanvraagdossier grondig te onderzoeken en desgevallend bijkomende inlichtingen op te vragen of de keuringslijn op verplaatsing te bezoeken overeenkomstig artikel 33/6.

Indien nodig, kan de onderzoekstermijn van 3 maanden met één maand worden verlengd. De instelling wordt op de hoogte gebracht van de verlenging.

Bij ontstentenis van een beslissing na verloop van 3 maanden, i.e. 4 maanden mits verlenging, geldt het gebrek aan beslissing als een beslissing van aanvaarding. Dergelijke stilzwijgende beslissing heeft als voordeel dat de instelling niet eindeloos op een beslissing dient te wachten.

Hierboven werd reeds omschreven dat een uitbreiding van het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing aanleiding geeft tot het indienen van een nieuwe erkenning(saanvraag).

Vanzelfsprekend dient elke wijziging in de informatie uit de aanvraag waarop de erkenning is gebaseerd te worden meegedeeld aan het Departement. Het Departement zal beoordelen of de gewijzigde informatie noopt tot het indienen van een nieuwe aanvraag.

8) Artikel 33/8

De uitvoering van keuringen op verplaatsing door het personeel van de instelling, vereist een duidelijke planning aangezien zij niet op twee plaatsen tegelijk kunnen worden ingezet.

Artikel 33/8 legt een aantal regels op die bij de aanvraag door de onderneming in acht moeten worden genomen, zodat de instelling zich tijdig kan organiseren zonder haar eigen dienstverlening in het gedrang te brengen.

Om de verplaatsing die het personeel van de instelling dient af te leggen te verantwoorden, wordt onder meer bepaald dat de aanvraag ten minste betrekking moet hebben op een halve dag.

Wanneer de onderneming een ADR-controle wil laten uitvoeren, deelt ze dat vijftien dagen op voorhand mee. Minstens één ADR-expert, die een specifieke bijscholing inzake ADR heeft gevolgd, moet bij de controle aanwezig zijn.

De instelling dient het Departement twee weken op voorhand op de hoogte te brengen van geplande keuringen op verplaatsing, zodat het personeel van het Departement eventuele controles kan inplannen. Een annulatie dient uiterlijk 24 uur op voorhand te worden doorgegeven.

Een onderneming mag 4 maal een geplande sessie annuleren zonder aanrekening van het forfait dat wordt aangerekend voor een halve dag. Nadien zal telkens het forfait worden aangerekend. Deze maatregel moet ervoor hoeden dat de onderneming lichtzinnig keuringssessies plant, met onnodige administratieve rompslomp voor de instelling tot gevolg.

9) Artikel 33/9

Zowel in hoofde van de onderneming en haar personeel, als in hoofde van de instelling en haar personeel, worden een aantal regels opgelegd die moeten waarborgen dat de keuringsresultaten op generlei wijze kunnen worden beïnvloed.

Zo mogen de inspecteurs van de keuringsinstelling bv. geen geld bij zich hebben, omdat zo de schijn zou kunnen worden gewekt dat zij zich hebben laten omkopen of mag bv. hetzelfde team niet twee maal bij dezelfde onderneming keuren, omdat dit het risico op collusie vergroot.

10) Artikel 33/10

Om de kwaliteit van de uitgevoerde keuringen op verplaatsing te bewaken, bepaalt artikel 33/10 dat de verantwoordelijke inspecteur minimaal de graad van expert A moet hebben.

Om de kwaliteit van de uitgevoerde testen veilig te stellen, moeten de inspecteurs voorafgaandelijk de keuringsapparatuur nazien op hun goede werking, ijking, onderhoud,...

Wanneer zij vaststellen dat de keuringsapparatuur niet voldoet, wordt de keuringssessie afgebroken en wordt het forfait voor een halve dag aangerekend, behalve indien er sprake is van overmacht.

11) Artikel 33/11

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 voldoen, schrijft in artikel 23, §5, tweede lid, voor dat herkeuringen moeten plaatsvinden in het keuringsstation waar de volledige keuring plaatsgevonden heeft.

Daar een keuringslijn op verplaatsing een uitbreiding van een controlestation (keuringsstation) is, verheldert artikel 33/11 hoe de bovenstaande regel moet worden geïnterpreteerd in het kader van de keuring op verplaatsing.

Er wordt de voorkeur gegeven aan een flexibele interpretatie, waarbij de herkeuring naar keuze kan worden uitgevoerd in ofwel dezelfde keuringslijn op verplaatsing, ofwel in het controlestation dat verbonden is aan de keuringslijn op verplaatsing, ofwel in een andere keuringslijn op verplaatsing die verbonden is aan dat controlestation.

Wanneer de initiële keuring plaatsvond in een controlestation, mag de herkeuring worden uitgevoerd in een keuringslijn op verplaatsing die verbonden is aan het controlestation.

12) Artikel 33/12

De onderneming dient een vergoeding te betalen voor de technische keuringen die door de inspecteurs van de instelling worden uitgevoerd. Aangezien de technische keuringen uitgevoerd in de keuring op verplaatsing identiek zijn aan deze die plaatsvinden in een controlestation, zijn ook de aangerekende vergoedingen dezelfde.

Artikel 33/12 verwijst bijgevolg naar de tarieven uit artikel 23undecies 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 voldoen.

In het tweede lid van artikel 33/12 wordt een forfaitair bedrag bepaald dat respectievelijk voor een halve of ganse dag wordt aangerekend. Dit valt te verantwoorden door de bijzondere dienstverlening die de instelling levert ten aanzien van de onderneming en het tijdsverlies dat de inspecteurs van de instelling lijden door de verplaatsing naar de onderneming.

De onderneming heeft er door de opname van het tweede lid alle belang bij dat de uit te voeren keuringen zorgvuldig worden ingepland en in hoofde van de instelling wordt op die manier vermeden dat de inspecteurs een verplaatsing moeten maken voor slechts enkele keuringen.

Vervolgens wordt in het derde lid van artikel 33/12 uiteengezet dat indien het totaal verschuldigde bedrag hoger ligt dan de bovenstaande forfait, de werkelijke prestaties worden aangerekend. De onderneming kan zich niet in haar voordeel beroepen op het forfait.

De verplaatsingskosten worden steeds afzonderlijk vergoed. Dit slaat niet op een vergoeding voor het tijdsverlies ingevolge de verplaatsing, maar op de effectieve kost van de verplaatsing.

De tarieven van de technische keuring worden op grond van art. 23undecies,§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 voldoen, tweejaarlijks geïndexeerd.

Aangezien art. 33/12 toepassing maakt van de tarieven vermeld in het art. 23undecies, is het aangewezen voor de forfaitaire bedragen dezelfde indexering te voorzien. De eerstvolgende indexering van de tarieven van het art. 23undecies zal plaatsvinden in 2018. Om deze reden wordt ook voor de forfaitaire bedragen van art. 33/12 bepaald dat de eerste indexering zal gebeuren in 2018.

13) Artikel 33/13

Het eerste lid van artikel 33/13 schrijft voor welke procedure moet worden gevolgd wanneer de onderneming of de instelling vaststelt dat niet is voldaan aan de bepalingen van het hoofdstuk over de keuring op verplaatsing.

De vaststelling wordt eerst geregistreerd in het ISO-kwaliteitssysteem van de instelling, waarna een afschrift van deze registratie wordt overgemaakt aan het Departement. Het Departement kan op basis van de vaststelling beslissen om een sanctie te nemen. De sancties worden beschreven in artikel 33/15 (zie infra).

Niet elke inbreuk geeft aanleiding tot de stopzetting van de keuringssessie.

Het tweede lid van artikel 33/13 omschrijft een aantal specifieke gevallen, waarin de sessie van de keuring op verplaatsing onmiddellijk moet worden stopgezet en waarbij nadien de procedure uit het eerste lid moet worden gevolgd.

14) Artikel 33/14

Om de kwaliteit van de keuringen uitgevoerd op een keuringslijn op verplaatsing te kunnen nagaan, dienen de personeelsleden van het Departement zich toegang te kunnen verschaffen tot de lokalen van de onderneming en moeten zij keuringen kunnen bijwonen.

Zij moeten eveneens inzage en kopie kunnen krijgen van alle documenten over de keuring op verplaatsing. Dit kan gaan over documenten waaruit blijkt welke uitrusting aanwezig is op de keuringslijn, waaruit het onderhoud van de apparatuur blijkt,... Tenslotte moeten zij alle nuttige inlichtingen en statistische gegevens kunnen opvragen.

De controlebepaling in artikel 33/14 wordt ingelast om de controlebevoegdheden van de personeelsleden van het Departement bevattelijk te omschrijven.

15) Artikel 33/15

Om de naleving van de bepalingen in het hoofdstuk over de keuring op verplaatsing te garanderen, wordt in artikel 33/15 een trapsgewijze sanctieregeling opgenomen, waarbij de mogelijke sancties oplopen van een waarschuwing, naar een schorsing van de erkenning tot een eventuele intrekking van de erkenning.

Naargelang de ernst van de sanctieregeling, variëren de personen die deze maatregel kunnen opleggen. Een waarschuwing kan door het hoofd van het Departement of zijn gemachtigde worden uitgesproken. Tot een schorsing van de erkenning kan enkel door het hoofd van het Departement worden beslist. En enkel de Minister kan de beslissing tot intrekking van de erkenning nemen.

Gezien de intrekken of schorsing van de erkenning verregaande sancties vormen, wordt aan de instelling, desgevallend de onderneming, de mogelijkheid geboden om voorafgaandelijk te worden gehoord, zodat zij haar verdedigingsmiddelen naar voor kan brengen, vooraleer tot een sanctiemaatregel wordt beslist.

De twee laatste leden van het artikel 33/15 bepalen een automatische sanctieregeling in het geval er binnen een termijn van 2 jaar herhaaldelijk tot, respectievelijk 3 waarschuwingen of 2 schorsingen, werd beslist.

- Artikel 15:

De bestaande opheffings-, overgangs- en inwerkingtredingsbepalingen van het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden door artikel 14 van het ontwerpbesluit ondergebracht in een apart hoofdstuk met slotbepalingen.

- Artikel 17:

Artikel 17 van dit ontwerpbesluit voegt een bijlage 2 toe aan het ontwerpbesluit. Bijlage 2 bij het ontwerpbesluit zal als bijlage 6 aan het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden toegevoegd. De inhoud van de nieuwe bijlage 6 wordt besproken onder punt 3 bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 14.

- Artikel 18:

Artikel 18 van dit ontwerpbesluit voegt een bijlage 3 toe aan het ontwerpbesluit. Bijlage 3 bij het ontwerpbesluit zal als bijlage 7 aan het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden toegevoegd.

De inhoud van de nieuwe bijlage 7 wordt besproken onder het punt 4 bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 14.

- Artikel 19:

Artikel 19 van dit ontwerpbesluit voegt een bijlage 4 toe aan het ontwerpbesluit. Bijlage 4 bij het ontwerpbesluit zal als bijlage 8 aan het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden toegevoegd. De inhoud van de nieuwe bijlage 8 wordt besproken onder het punt 5 bij de artikelsgewijze bespreking van artikel 14.

- Bijlage 2:

Bijlage 2 bevat de criteria voor de erkenning als keuringslijn op verplaatsing en de scores die aan de verschillende criteria worden gegeven.

- Bijlage 3:

Bijlage 2 bij het ontwerpbesluit bevat het aanvraagformulier dat door een instelling die wenst uit te breiden met een keuringslijn op verplaatsing, samen met een aantal opgegeven bijlagen, moet worden ingediend bij het Departement.

Bovenaan het formulier staan de herkomstgegevens ingevuld, zodat de instelling weet tot welke dienst hij zich dient te richten. De indiening kan elektronisch (via email) of per aangetekende post gebeuren.

Vervolgens dient de instelling zich volledig te identificeren, met opgave van de verantwoordelijke van de instelling, tot wie het Departement zich kan wenden indien nodig. Ook de onderneming en de locatie waar de keuringslijn op verplaatsing wordt opgericht en hun verantwoordelijken, dienen te worden geïdentificeerd.

Ook het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing moet worden afgebakend. De instelling kruist aan voor welke categorieën van voertuigen en voor welke technische keuringen een uitbreiding met een keuringslijn op verplaatsing wordt aangevraagd.

Vervolgens wordt een opgave gevraagd van de toestellen die worden gecontroleerd voor de keuringslijn op verplaatsing in dienst wordt gesteld. Deze kunnen verschillen naargelang het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing.

Tenslotte bevat het aanvraagformulier een checklist van de toe te voegen bewijsstukken, om de volledigheid van het aanvraagdossier te kunnen beoordelen.

Het aanvraagformulier wordt ondertekend door de verantwoordelijke van de instelling.

Het aanvraagformulier zal aan het koninklijk besluit van 23 december 1994 worden toegevoegd als bijlage 6 en zal eveneens ter beschikking worden gesteld op de website www.mobielvlaanderen.be/homologatie.

- Bijlage 4:

Onder de artikelsgewijze bespreking van artikel 33/5 werd reeds aangegeven dat er op de keuringslijn een lijst beschikbaar zijn, waaruit blijkt welke toestellen aanwezig zijn op de keuringslijn op verplaatsing.

Dit moet het keuringspersoneel toelaten om vóór aanvang van de keuring na te gaan of alle vereiste materiaal aanwezig is. Bepaalde toestellen kunnen door het keuringspersoneel worden meegebracht indien hierover afspraken werden gemaakt met de onderneming. Om discussies hierover te vermijden, wordt dit aangeduid op de lijst.

Bijlage 4 bij het ontwerpbesluit zal bijlage 8 bij het koninklijk besluit van 23 december 1994 vormen.

C. Hoofdstuk 3. Inwerkingtreding

- **Artikel 20:** artikel 1 tot en met 9, artikel 14 en 15, en artikel 17 tot en met 19 van het ontwerpbesluit

De wijzigingen aan het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, treden alle in werking op 1 januari 2017.

Dit is enerzijds ingegeven vanuit de optiek dat de wijzigingen met betrekking tot de periodiciteit van de technische keuring voor vrachtwagens en ADR voertuigen in het Waalse Gewest op 1 januari 2017 in werking zullen treden.

Daarnaast geeft een vaste datum meer rechtszekerheid omtrent de inwerkingtreding van de nieuwe regelingen.

Tenslotte laat een vaste datum toe om de sector tijdig in te lichten van de geplande wijzigingen, zodat zij de nodige maatregelen kunnen nemen teneinde aan de nieuwe regelgeving te voldoen.

Aangezien het proefproject 'keuring op verplaatsing' afloopt op 31 december 2016, treedt de definitieve regeling van de keuring op verplaatsing in werking op 1 januari 2017.

- **Artikel 21:** de artikelen 10, 11, 12, 13 en 16 van het ontwerpbesluit

Gelet op het gegeven dat de relevante bepalingen van het decreet van 8 juli 2016 pas uitwerking zullen hebben vanaf 31 december 2016, bepaalt het voorliggend ontwerpbesluit voor de artikelen met betrekking tot de aanpassingen in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds eveneens de inwerkingtreding op 31 december 2016.

- **Artikel 22:** uitvoeringsbepaling

Het ontwerpbesluit heeft betrekking op de reglementering inzake de goedkeuring en technische keuring van voertuigen, geregeld in artikel 6, §1, XII ("Wat het verkeersveiligheidsbeleid betreft"), 4° van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

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

A. Hoofdstuk 1. Het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

A.1. Voorwaarden ter garantie van kwaliteit van technische diensten voor activiteiten voor de laatste fase van een meerfasetypegoedkeuringsprocedure

Er mag een zeer beperkte positieve impact op de inkomsten van de Vlaamse Overheid worden verwacht. Technische diensten zijn een vergoeding verschuldigd voor hun erkenning:

- 1.000 euro voor het toekennen van een erkenning als technische dienst;
- 1.000 euro voor het vernieuwen van een erkenning als technische dienst;
- 500 euro voor de uitbreiding van de erkenning als technische dienst;
- 125 euro voor het uitreiken van elk document van erkenning;
- een jaarlijkse retributie van 250 euro is verschuldigd om de kosten van administratie en controle van de uitgereikte documenten te dekken.

Rekening houdend met een tiental dergelijke technische diensten laatste fase, bedragen de eenmalige inkomsten ca. € 10.000 en de jaarlijkse inkomsten € 2.500.

De inkomsten afhankelijk van vernieuwingen en uitbreidingen kunnen moeilijker ingeschat worden maar zijn eveneens beperkt.

A.2. Versoepeling van de periodiciteit van de technische keuring voor vrachtwagens en ADR voertuigen

Er is een negatieve impact op de inkomsten van de Vlaamse overheid.

Rekening houdend met een daling van het aantal keuringen van bedrijfsvoertuigen met 14.680 per jaar (7,78 % op een totaal van 188.823 keuringen van bedrijfsvoertuigen) en met een daling van het aantal ADR-keuringen met 7.543 per jaar, betekent dit een totale daling van 22.223 keuringen van bedrijfsvoertuigen per jaar. Dit daling heeft immers volgende repercussies:

- bijdragen per prestatie ad. € 0,25: - € 26.446;
- bijdragen (6 % op ontvangsten exclusief BTW en exclusief bijdragen per prestatie): - € 84.044;
- exploitatieoverschotten: - € 570.000

(vanaf 01 januari 2017 komen de exploitatie-overschotten in het Vlaamse Verkeersveiligheidsfonds en vormen de exploitatie-overschotten dus ook een inkomst voor het Verkeersveiligheidsfonds).

De totale inkomstenderving zal dus naar schatting jaarlijks ongeveer € 680.000 bedragen.

A.3. Afschaffing van de niet-periodieke technische keuring bij herinschrijving onder een tijdelijke exportkentekenplaat

Op jaarbasis worden voor gans België een 7000-tal aanvragen tot inschrijving onder dekking van een transit exportkentekenplaat ingediend. De afschaffing van de niet-periodieke keuring voor de transit exportkentekenplaat in Vlaanderen heeft bijgevolg een zeer beperkte negatieve impact op de inkomsten van de Vlaamse Overheid.

Rekening houdend met ca. 4.000 keuringen per jaar voor export in Vlaanderen die wegvallen, is de inkomstenderving kleiner dan € 10.000.

B. Hoofdstuk 2. 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

B.1. Aanpassingen ten gevolge van de ontbinding van het FIA

De opheffing van de artikelen 23 en 24 en de wijzigingen aan artikel 22, 30 en artikel 7 van bijlage 4 van het koninklijk besluit van 23 december 1994, hebben geen enkele financiële impact op de begroting, daar de eigenlijke financiële impact voortvloeit uit het Programmadecreet van 3 juli 2015 en het decreet van 8 juli 2016 houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016.

De wijzigingen in het ontwerpbesluit zijn louter technische aanpassingen die het koninklijk besluit van 23 december 1994 in overeenstemming brengen met een hogere rechtsnorm.

B.2. Definitieve regeling van de keuring op verplaatsing

De definitieve verankering van het proefproject betreffende de technische keuring op verplaatsing heeft geen financiële impact. De keuring op verplaatsing is essentieel een nieuwe keuringslijn die afhangt van een bestaand station en keuringsinstelling. Enkel de locatie waar deze keuringen worden uitgevoerd verschilt.

Het aantal technische prestaties van de keuringsinstelling blijft derhalve ongewijzigd, evenals de daaraan verbonden afdrachten naar de Vlaamse Overheid.

Bovendien verschilt de definitieve regeling van de keuring op verplaatsing in wezen niet van de regeling die tot stand werd gebracht middels de federale omzendbrief.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 28 oktober 2016.

Het begrotingsakkoord werd verleend op 22 november 2016.

3. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Er is geen impact op de lokale besturen.

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

Er is geen impact op het personeelsbestand en de personeelsbudgetten.

5. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

1 Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies nr. 2016/368 van 10 oktober 2016.

2 Het ontwerp valt buiten het toepassingsgebied van de reguleringsimpactanalyse wegens de beperkte vrijheidsgraad en de beperkte inhoudelijke impact.

De wijzigingen in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds, betreffen immers een loutere aanpassing van de regelgeving ten gevolge van een wijziging van een hogere rechtsnorm.

De wijzigingen aangaande de periodiciteit zijn er anderzijds gekomen naar aanleiding van de engagementsverklaring VR 2015 1007 MED.0373/2, waarbij de Vlaamse Regering zich reeds engageerde om een aantal maatregelen te nemen teneinde een coherent logistiek beleid te realiseren.

De overige wijzigingen zijn omwille van hun beperkte maatschappelijke impact niet onderworpen aan een reguleringsimpactanalyse.

6. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van 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

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn te gelasten over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering vermeld in punt 1°, 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 art. 84, §1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

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

Ben WEYTS

Bijlagen:

- het principiële goed te keuren ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering +4 bijlagen
- het advies van de Inspectie van Financiën
- het begrotingsakkoord