DEPARTEMENT
MOBILITEIT &
OPENBARE
WERKEN

Toegepast Mobiliteitsbeleid
Simon Bolivarlaan 17
1000 BRUSSEL
T 02 553 71 24
mow.vlaanderen.be

VERSLAG

//

datum: 30/03/2026

aanwezig: Philippe De Meyer (GOCA Vlaanderen), Veerle De Bock (FBAA), Ronald Tiebout (UPTR), Frederik Keymeulen (TLV), Isabelle De Maegt (FEBETRA), Philippe Planchon (FEBIAC), Michael Van Damme (TRAXIO), Mohamed Aouami (MOW-TMB), Ilse Goris (MOW-ORG), Ann-Sophie Browaeys (MOW-ORG),

afwezig met kennisgeving: Quinten Ringoir (MOW-TMB),

voorzitter: Lieve Van de Water (MOW-TMB)

verslaggever: Yasmin Abouzian (MOW-TMB)

onderwerp: Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid (CAIN): bespreking van het ontwerp van Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen

//

1) Inleiding

Dit besluit strekt tot de wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door TRAXIO, FEBIAC, en GOCA Vlaanderen. Deze worden hieronder behandeld.

GOCA Vlaanderen vraagt bij aanvang van de vergadering om haar uitgebreid document te mogen kaderen ten aanzien van de andere leden van de CAIN. Dit wordt toegestaan en er wordt afgesproken om zowel het uitgebreid document, als de toelichting als bijlage te voegen bij het verslag.

Nadien worden de verschillende vragen overlopen.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

TRAXIO

1.- De sector onderschrijft de beslissing van minister De Ridder om door middel van enkele concrete maatregelen de gold plating van de keuring in Vlaanderen af te bouwen. De huidige voorstellen bieden een meerwaarde voor zowel de garagesector als de burger/consument, zonder in te boeten op het vlak van verkeersveiligheid.

2.- In dat verband is meer specifiek het principieel afschaffen van de tweedehandskeuring een goede zaak. We plaatsen wel een kanttekening bij de regeling rond ingevoerde voertuigen. Deze heeft tot gevolg dat **jonge** ingevoerde personenwagens die in het land van vertrek (nog) niet aan een keuringsplicht onderworpen waren, dit in Vlaanderen wel worden. In dat verband formuleren wij enkele vragen:

(i) Kunnen deze voorwaarden en criteria aangepast worden, wat de drempel voor garages kan verlagen, zonder dat dit een repercussie op de veiligheid heeft? Het traject, gekoppeld aan alle (administratieve) verplichtingen, dat een ingevoerd voertuig aflegt, bevat voldoende controlemechanismen.

Antwoord MOW: Er is bewust gekozen om de tweedehandskeuring voor ingevoerde voertuigen waarvan de titularis wijzigt te behouden, teneinde de koper te beschermen op gebied van o.a. de identificatie van het voertuig en de overeenstemming van het voertuig met zijn goedkeuring (homologatie). De administratieve verplichtingen bij invoer volstaan niet omdat het voertuig niet fysiek gecontroleerd wordt en er zo dus niet kan nagekeken worden of een homologatieprocedure al dan niet vereist is. Invoer van voertuigen gebeurt ook door particulieren en door deze tweedehandskeuring kunnen bepaalde problemen opgevangen worden.

Als het voertuig een geldig keuringsbewijs van minder dan 2 maand oud heeft, uitgereikt door een ander EER-land, volstaat een visuele keuring (artikel 23sexies, §4, 3° van het KB Technische Eisen).

Bijkomende vraag Traxio:
Wat zijn de voorwaarden en richtlijnen voor de kwalificatie van een 'nieuw voertuig' en van een voertuig met een beperkt aantal kilometers? Momenteel blijft de drempel voor garages bestaan, terwijl de intentie net is om deze zo laagdrempelig mogelijk te houden.

Bijkomend antwoord MOW:
Hiervoor kan gekeken worden naar de definitie van een nieuw voertuig en een voertuig met weinig kilometers in federale regelgeving (KB inschrijvingen, BTW- regelgeving).In het kader van Vlaamse regelgeving met betrekking tot de premie voor elektrische voertuigen, werd een gelijkaardige definitie gebruikt voor nieuwe en tweedehandsvoertuigen.

MOW onderzoekt welke grens in de voormelde regelingen gebruikt werd en of een gelijkaardig onderscheid kan toegepast worden voor ingevoerde voertuigen.

(ii) Men moet de TCO van een visuele keuring in rekening brengen, wat ruimer is dan de loutere kost, maar ook het transport, wachttijden en dergelijke omvat. Het zorgt ervoor dat voor de sector het onderscheid tussen een periodieke of volledige keuring minder groot is dan men op het eerste gezicht zou denken.

Vraag MOW: Kan verduidelijkt worden wat hiermee bedoeld wordt?

Bijkomende vraag van Traxio:
Deze vraag sluit aan bij de voorgaande. Hoewel de visuele keuring een drempelverlagend effect heeft, blijven er in de praktijk nog steeds diverse knelpunten bestaan, waaronder:

- het maken van een afspraak;
- de benodigde tijd (verplaatsing, voorafgaande reiniging en wachttijd);
- het feit dat bij een autokeuring meer komt kijken dan enkel het te betalen bedrag.

Er komen meer zaken bij kijken dan enkel het te betalen bedrag bij het uitvoeren van een autokeuring.

(iii) Is nagegaan of de regeling zoals ze thans voorligt, in overeenstemming is met de relevante Europese regels? Per slot van rekening legt men verplichtingen op die strenger zijn dan in de originele EER-lidstaat. Dit lijkt in te druisen tegen de ratio legis ("gold plating") van deze maatregel.

Antwoord MOW: De Europese richtlijn 2014/45/EU (hierna: Richtlijn 2014/45) geeft de EU-lidstaten de mogelijkheid om een niet-periodieke keuring op te leggen wanneer de titularis van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd (artikel 5, 4 Richtlijn 2014/45). De Richtlijn 2014/45 laat bovendien het recht van een lidstaat om ten behoeve van de herinschrijving van een voertuig uit een andere lidstaat, een nieuwe technische controle voor te schrijven, onverlet (zie considerans 24 van Richtlijn 2014/45).

(iv) Zoals het thans op tafel ligt, is de principiële afschaffing van de tweedehandskeuring niet voorzien voor andere voertuigcategorieën dan M1 en N1. Zijn er plannen / bestaat er een mogelijkheid om naar de toekomst toe dit toepassingsgebied te verruimen?

Antwoord MOW:

In de conceptnota van 4 juli 2025 werd opgenomen dat de verplichte tweedehandskeuring zal afgeschaft worden. Daarnaast bestaat er ook een 'keuring bij verkoop' (administratieve keuring voor verkoop) voor andere voertuigcategorieën dan personenvoertuigen. Er zal onderzocht worden of in dit BVR de scope over de afschaffing van de 'tweedehandskeuring' uitgebreid kan worden naar de afschaffing van de keuring bij verkoop van andere voertuigcategorieën. Bij deze analyse is onder meer de aanpassing van het identificatieverslag (overnemen van de nieuwe kentekenplaat) een aandachtspunt.

GOCA Vlaanderen merkte op dat dit niet echt een tweedehandskeuring is maar eerder een controle bij invoer en benadrukt het belang van een fysieke controle (stemt het voertuig overeen met de documenten ?).

3.- Deze — en wellicht latere — hervorming van de keuring heeft een directe repercussie op de keuringscentra en hun gevoerd personeelsbeleid. Welke garanties kunnen gegeven worden dat zich geen capaciteitsproblemen zullen voordoen, waarbij zowel de burger als de garagesector de dupe wordt? Hoe gaat men omgaan met het probleem van het hoge ziekteverzuim in de keuringscentra?

Antwoord MOW: Om voldoende capaciteit te garanderen wordt overwogen om vb. de tolerantie op de personeelsbezetting aan te passen van -10% en +5% naar bijvoorbeeld -5% en +10%. (Bijlage 3 punt 4.1 van het KB van 23 december 1994).

Bijkomende opmerking van GOCA Vlaanderen:
De kern van het probleem is dat men de wachttijden tracht op te lossen door in te grijpen op het verplichte aantal keuringsmomenten. Dit heeft mogelijk gevolgen voor de verkeersveiligheid, het milieu en de consumentenbescherming.
GOCA Vlaanderen pleit er daarom voor om een eventuele overgangsperiode op een geleidelijke manier te laten verlopen, met als doel problemen te vermijden.

Bijkomende vraag MOW:
Dient de geleidelijke overgang enkel betrekking te hebben op de tweedehandskeuring, of ook op de periodieke keuring?

Antwoord GOCA Vlaanderen:
GOCA Vlaanderen stelt voor om een geleidelijke overgang voor alle betrokken aspecten toe te passen.

Bijkomend antwoord MOW:
In het koninklijk besluit van 1994 inzake de erkenning van keuringsinstellingen wordt het vereiste personeelsbestand vastgelegd op basis van technische tijden. Jaarlijks vindt een controle plaats om na te gaan of het correcte aantal personeelsleden aanwezig is.
Momenteel moet het personeelsbestand zich situeren tussen 90% en 105% van de vereiste capaciteit, waarbij 100% overeenkomt met al het werk dat uitgevoerd moet worden.
Om meer zekerheid en voldoende capaciteit te waarborgen, wordt voorgesteld deze percentages aan te passen. Concreet kan overwogen worden om de marge te verruimen , zodat een grotere buffer ontstaat om onder meer ziekteverzuim op te vangen. Er zal worden nagegaan of binnen dit besluit van de Vlaamse Regering (BVR) een aanpassing mogelijk is om deze grotere flexibiliteit te voorzien.

FEBIAC

- **Algemene opmerkingen:**

1. De belangrijkste vraag is hoe dit in de andere Gewesten zal worden aangepakt.

   Antwoord MOW: Zowel op ambtelijk niveau maar ook op politiek niveau is er veel overleg geweest. Deze materie kwam meermaals aan bod op de IMC-overleg tussen de gewestelijke en federale minister. Wallonië neemt bepaalde gelijkaardige maatregelen naar aanleiding van dit initiatief maar gaat niet zo ver als Vlaanderen.

2. Zijn deze bepalingen al met de andere Gewesten besproken?

   Antwoord MOW: Idem vraag 1.

3. Zijn deze maatregelen reeds goedgekeurd door de Raad van State en door de Europese instanties?

   Antwoord MOW: Nog niet. In het regelgevend traject volgt de adviesvraag aan de Raad van State na de CAIN en een eventuele tweede principiële goedkeuring door de VR. Ook de MORA heeft aangekondigd een vrijwillig advies te zullen geven. Nadat het besluit is aangenomen, zal het worden aangemeld bij Europa.

4. Is de geplande invoeringsdatum van september 2026 definitief, of is een vertraging mogelijk?

   Antwoord MOW De voorziene inwerkingtreding op 1 juli 2026 komt te vervallen, ten gevolge van de opgelopen vertragingen. Heden is 1 september 2026 voorzien als invoeringsdatum voor alle bepalingen, maar vertragingen in het verdere traject zijn steeds mogelijk.

   Bijkomende vraag FEBETRA:
   Blijft de vrees bestaan voor keuringstoerisme ingevolge de aangepaste periodiciteit, waardoor mogelijk langere wachttijden en verhoogde drukte kunnen ontstaan?

   Antwoord MOW:
   Dit risico kan niet worden uitgesloten. Het personeelsbestand zal hierop afgestemd moeten worden.

   Bijkomende opmerking GOCA Vlaanderen:
   Bij de planning en opvolging wordt steeds uitgegaan van de keuringsvolumes van het voorgaande jaar.

   Bijkomende vraag FEBETRA:
   Aangezien het keuringsstation in Zemst gesloten is voor vrachtwagens, wordt de hoop uitgesproken dat dit nauwgezet zal worden gemonitord, gezien de mogelijke toename van drukte in andere keuringsstations.

   Antwoord MOW: MOW is zich bewust van deze situatie.

   Bijkomende vraag FBAA:
   Kunnen hiervoor voorrangsregels worden uitgewerkt?

Antwoord MOW:
De gelijkheid van de burger moet gewaarborgd blijven.

Bijkomende vraag FBAA:
Zullen de andere gewesten dezelfde regels toepassen als Vlaanderen?

Antwoord MOW:
De andere gewesten zullen deze regelgeving niet volledig volgen. Met name het Brussels Hoofdstedelijk Gewest lijkt een leegloop van keuringscentra te voorzien. Verdere informatie hierover is momenteel nog niet beschikbaar. Dit houdt verband met de lage-emissiezone, waardoor een aantal voertuigen niet langer gekeurd kan worden in bepaalde keuringscentra.

- **Motorrijwielen:**

5. Bestaat er een kans dat er in de toekomst een periodieke technische keuring wordt ingevoerd, of volstaan sensibiliseringscampagnes?

   Antwoord MOW: Dit zal afhangen van wat Europees wordt beslist. In het huidige ontwerp van de herziening van Richtlijn 2014/45 wordt de periodieke keuring voor motorfietsen voorlopig niet verplicht. Er wordt nog steeds een opt-out voorzien voor de periodieke keuring van motorfietsen.

   GOCA Vlaanderen drukt haar vreest uit dat de Richtlijn 2014/45 de (tweedehands) motorfietskeuring die nu wordt afgeschaft opnieuw zal opleggen (vandaag jaarlijks 70 à 80 keuringen na ongeval en ongeveer 30.000 tweedehandskeuringen).

- **Trekhaak:**

6. Wordt de afschaffing van de technische keuring volledig doorgevoerd, zowel voor af-fabriek, als after-market montages?

   Antwoord MOW: Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen trekhaken af-fabriek en after-market trekhaken. De nieuwe regels gelden dus voor beide types trekhaken.

7. Tot slot, de afschaffing eerste keuring bedrijfsvoertuigen werd niet opgenomen, is daar een reden voor want ook dit gaat immers over gold plating?

   Antwoord MOW: De afschaffing van de eerste keuring voor bedrijfsvoertuigen wordt uitgesteld naar een latere datum omdat eerst onderzocht moet worden hoe en wie het identificatieverslag kan opmaken.

GOCA VLAANDEREN

GOCA Vlaanderen bezorgde een uitgebreide nota met opmerkingen, die aan het begin van het overleg werd toegelicht. De volledige nota wordt als bijlage bij het verslag gevoegd. Hieronder worden enkel de vragen en antwoorden uit de nota hernomen.

Deel 1: Algemene opmerkingen bij het besluit

I. Algemene situering

II. Het voorontwerp is – niet in zijn geheel noch gedeeltelijk – het voorwerp geweest van diepgaand, objectief en onafhankelijk onderzoek

1. GOCA Vlaanderen vraagt: op welke concrete, publiek controleerbare en per maatregel uitgesplitste data het voorontwerp precies steunt?

Antwoord MOW: Er wordt heel bewust vertrokken van de Richtlijn 2014/45. Die legt vast wat echt noodzakelijk is om de verkeersveiligheid te garanderen.
Er is geen aparte studie uitgevoerd, omdat we vertrekken van het Europese kader dat juist ontworpen is om een hoog en uniform veiligheidsniveau in heel Europa te garanderen.
Met andere woorden: we bouwen onze hervorming op een solide basis die al uitgebreid onderbouwd is op Europees niveau.

2. waarom geen volwaardige vergelijking is gemaakt tussen alternatieve hervormingsscenario's?

Antwoord MOW: Er is voor gekozen om zo dicht mogelijk bij de Richtlijn 2014/45 aan te sluiten. Vlaanderen past zoveel mogelijk het no-goldplating-principe toe.

Bijkomend antwoord MOW:

Een tweedehandsvoertuig dat wordt verkocht aan een inwoner van het Brussels of het Waals Gewest blijft onderworpen aan een tweedehandskeuring.
Indien de koper gedomicilieerd is in het Vlaams Gewest, is een tweedehandskeuring niet vereist.
Wanneer de koper daarentegen gedomicilieerd is in het Brussels of het Waals Gewest, is een tweedehandskeuring wel verplicht.
Daarnaast kan een verkoper in het Vlaams Gewest er nog steeds voor kiezen om vrijwillig een vervroegde periodieke keuring voor verkoop te laten uitvoeren.

3. hoe kan worden volgehouden dat de maatregel geen compromis inhoudt op het vlak van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en consumentenbescherming (een volledig federale bevoegdheid), indien zulke objectieve impactanalyse ontbreekt?

Antwoord MOW: We vertrekken van het Europese kader dat juist ontworpen is om een hoog en uniform veiligheidsniveau in heel Europa te garanderen.

Met andere woorden: we bouwen onze hervorming op een solide basis die al uitgebreid onderbouwd is op Europees niveau.

III. Consumentenbescherming en de tweedehandskeuring

GOCA Vlaanderen vraagt:

1. In welke mate een vrijwillige tweedehandskeuring het verlies van een verplicht, onafhankelijk en objectief controlemechanisme op het moment van verkoop compenseert?

Antwoord MOW: De verplichte tweedehandskeuring is eerder een typisch Belgische verhaal. In landen als Nederland, Denemarken, Zweden of Finland bestaat de tweedehandskeuring niet. Dat zijn allemaal landen met lagere ongevallencijfer, die geen verplichte tweedehandskeuring hebben. Als zo een keuring echt een essentieel instrument voor verkeersveiligheid of consumentenbescherming zou zijn, dan zou ze Europees verplicht zijn. Dat is niet het geval.
Volgens Vias Institute bestaat er geen sluitend wetenschappelijk bewijs dat tweedehandskeuringen een aantoonbare impact hebben op het aantal verkeersslachtoffers. Hoewel dergelijke keuringen gebreken kunnen opsporen, laten de beschikbare studies geen gefundeerde conclusies toe over hun effect op de verkeersveiligheid. De studie van VIAS zal toegevoegd worden aan dit verslag.

Een voertuig wordt niet onveiliger gewoon omdat de naam op het eigendomsbewijs verandert. Om ingeschreven te kunnen worden dient het voertuig over een geldig keuringsbewijs te beschikken. Wie wel extra zekerheid wil bij de aankoop van een tweedehands voertuig, kan nog altijd kiezen voor een vrijwillige tweedehandskeuring (vervroegde periodieke keuring).

IV. Tweedehandskeuring voor motorfietsen

GOCA Vlaanderen merkt op:

1. dat het niet te verantwoorden is om deze tweedehandskeuring vandaag af te schaffen. Het wegvallen van de controle bij overdracht zou precies die momenten ongereguleerd laten waarop het risico op het in omloop brengen van minder veilige voertuigen het grootst is. Dit ondergraaft niet alleen de bescherming van de koper, maar ook de prikkel voor eigenaars/verkopers om hun voertuig in een goede staat te houden tot het moment van de tweedehandsverkoop.

Antwoord MOW: We verwijzen naar het antwoord op vraag 1 onder 'III. Consumentenbescherming en de tweedehandskeuring'.

2. Bovendien dreigt een afschaffing opnieuw een vorm van shoppinggedrag/keuringstoerisme tussen de gewesten in de hand te werken, zeker indien andere gewesten dergelijke keuringen behouden. Dit leidt tot ongelijkheid in het regelgevend kader en kan de effectiviteit van het verkeersveiligheidsbeleid in België ondermijnen.

Antwoord MOW: Wat de territoriale toepassing betreft, zal de afschaffing van de tweedehandskeuring voor niet-ingevoerde voertuigen enkel gelden voor tweedehandsvoertuigen die ingeschreven worden in het Vlaamse Gewest. Voor tweedehandsvoertuigen die verkocht worden aan een persoon of vennootschap met woonplaats/zetel in het Waalse of Brusselse Gewest geldt de nieuwe regeling niet.

3. Ten slotte staat een dergelijke afschaffing haaks op de oorspronkelijke beleidslogica: Vlaanderen koos er bewust voor om géén periodieke keuring in te voeren, op voorwaarde dat er alternatieve maatregelen bestaan die de verkeersveiligheid waarborgen. De keuring bij verkoop vormt één van de centrale pijlers van dat evenwicht. Het schrappen ervan betekent dus een verzwakking van het geheel aan maatregelen dat destijds als voldoende werd beschouwd.

Antwoord MOW: Er blijven alternatieve maatregelen bestaan, waaronder de keuring na ongeval voor motorfietsen en de vrijwillige keuring bij verkoop en de verplichte keuring van ingevoerde motorfietsen.

Hoewel de keuring bij verkoop van motorfietsen pas sinds 1 januari 2023 verplicht is, tonen de beschikbare ongevallencijfers voor motorfietsen niet aan dat het wegvallen van deze verplichting een negatief effect op de verkeersveiligheid zou hebben.

V. Verkeersveiligheid en Vision Zero

GOCA Vlaanderen merkt op:

1. dat de beslissing om voor personenwagens zowel de leeftijdsgrens van tien jaar als de kilometergrens van 160.000 km volledig te schrappen, absoluut niet in overeenstemming kan worden gebracht met bovenstaande vaststellingen.

Antwoord MOW: Er is voor gekozen om zo veel mogelijk de Richtlijn 2014/45 te volgen. Vlaanderen past zoveel mogelijk het no-goldplating-principe toe. In het laatste ontwerp van de herziening van de Richtlijn 2014/45 door Europa is de leeftijdsgrens van 10 jaar en de kilometergrens van 160.000km niet opgenomen.

2. dat de inhoud van het voorontwerp en de begeleidende nota niet te verenigen valt met een beleid dat Vision Zero ernstig neemt.

Antwoord MOW: We vertrekken van het Europese kader dat juist ontworpen is om een voldoende hoog en uniform veiligheidsniveau in heel Europa te garanderen. Europa streeft ook naar de Vison (bijna) Zero tegen 2050.

VI. Milieu en luchtkwaliteit

GOCA Vlaanderen vraagt of merkt op:

1. op welke concrete, publiek controleerbare data en wetenschappelijk onderzoek naar de impact op het milieu en klimaat, dit voorontwerp precies steunt?

Antwoord MOW: Er is geen aparte studie uitgevoerd, omdat we vertrekken van het Europese kader dat juist ontworpen is om een hoog en uniform veiligheidsniveau in heel Europa te garanderen.

Bovendien zetten we ook verder in op verdere maatregelen om milieu en luchtkwaliteit te waarborgen. Zo blijft onder meer de deeltjestellertest bestaan, wordt het toepassingsgebied van de controle langs de weg

uitgebreid met N1 voertuigen en wordt volop ingezet op remote sensing en studies naar het controleren van de NOx uitstoot bij voertuigen.

2. dat dit voorontwerp fundamentele vragen oproept of voldoende onderzocht werd of de som van deze maatregelen — verruiming van periodiciteiten en afschaffing van tweedehandskeuringen — niet leidt tot een reële vermindering van het bestaande beschermingsniveau voor het leefmilieu. Zeker in het licht van artikel 23 van de Grondwet en het voorzorgs- en standstill-beginsel in milieuzaken, verdient dit punt een veel explicietere, wetenschappelijk onderbouwde motivering dan nu voorligt. De huidige stukken bevatten geen afzonderlijke milieueffectanalyse die dit overtuigend ondervangt.

Antwoord MOW: De veiligheids- en milieueisen voor voertuigen zijn zeer sterk geëvolueerd. Bovendien wordt het wagenpark steeds groener. Bovendien zetten we ook verder in op verdere maatregelen om milieu en luchtkwaliteit te waarborgen. Zo blijft onder meer de deeltjestellertest bestaan, wordt het toepassingsgebied van de controle langs de weg uitgebreid met N1 voertuigen en wordt volop ingezet op remote sensing en studies naar het controleren van de NOx uitstoot bij voertuigen.

VII. Budgettaire en socio-economische impact

GOCA Vlaanderen vraagt:

1. op welke wijze de berekeningen in het voorontwerp tot stand zijn gekomen en met welke assumpties hierbij rekening gehouden werd?

Antwoord MOW: De scenario-oefening vertrekt van de huidige keuringsvolumes en past daarop de effecten van het BVR zonder gold plating toe vanaf 1 juli 2026. De basis voor de berekening zijn de begrotingen voor 2025 die de erkende keuringsondernemingen hebben ingediend.
De financiële impact is gebaseerd op een aantal assumpties zoals a) dat de personeelskosten proportioneel evolueren met het aantal uitgevoerde keuringen, b) de aangroei van het wagenpark, c) dat er geen rekening gehouden wordt met de hervorming van de technische keuring waarbij tarieven, afdrachten, bezoldiging, etc zullen veranderen en nieuwe erkende keuringsondernemingen toegelaten worden, d) het terugdringen van het ziekteverzuim, e) de vrijwillige keuringen bij verkoop voor personenvoertuigen, lichte vrachten en motorfietsen, f) de gefaseerde invoering van de verruimde periodiciteit voor de lichte vrachten, g) de jaarlijkse indexering van de tarieven.

2. hoe de voorwaarde van budgetneutraliteit concreet zal worden gerealiseerd?

Antwoord MOW: De daling van de Vlaamse afdrachten is een logisch gevolg van het terugplooien op de Europese basis en vormt geen inhoudelijk argument tegen de proportionaliteit van de hervorming. Minderinkomsten zijn op zichzelf geen reden om regels strenger te houden dan wat Europees vereist is. De inzet blijft dat verkeersveiligheidsprojecten op termijn worden gefinancierd op basis van een duurzaam en correct afgestemd inkomstenmodel, los van de historische afhankelijkheid van exploitatieoverschotten

3. welke middelen zullen worden ingezet indien exploitatietekorten of continuïteitsproblemen optreden?

Antwoord MOW: Het huidige erkenningsbesluit van 1994 voorziet dat exploitatietekorten van de erkende keuringsondernemingen door de Vlaamse Overheid worden gecompenseerd.

4. welke impact de hervorming heeft op de financiering van verkeersveiligheidsprojecten en rijexaminering?

Antwoord MOW: De daling van de Vlaamse afdrachten is een logisch gevolg van het terugplooien op de Europese basis en vormt geen inhoudelijk argument tegen de proportionaliteit van de hervorming. Minderinkomsten zijn op zichzelf geen reden om regels strenger te houden dan wat Europees vereist is. De inzet blijft dat verkeersveiligheidsprojecten op termijn worden gefinancierd op basis van een duurzaam en correct afgestemd inkomstenmodel, los van de historische afhankelijkheid van exploitatieoverschotten
De huidige maatregelen rond de technische keuring staan los van de rijexamenorganisatie, maar sluiten het probleem niet uit. De optimalisatie van de rijexamencapaciteit en de aanpak van de wachttijden worden parallel opgepakt binnen een afzonderlijk traject. Deze tussenstap verandert daar niets aan, maar laat wel toe om op korte termijn reeds verbeteringen voor de burger te realiseren, terwijl de structurele dossiers — zoals dat van de rijexamens — verder worden uitgewerkt.

Bijkomend antwoord DMOW: De overheid zal de verkeersveiligheidsprojecten in de toekomst op een andere wijze financieren. In het erkenningsbesluit van 1994 worden verliezen bijgepast, ook voor de rijexamens.

VII Intergewestelijke samenhang, shopping en federale loyauteit

GOCA Vlaanderen merkt op:

1 dat het voorontwerp geen rekening houdt met:

2 de intergewestelijke gevolgen voor burgers en ondernemingen;

3 het risico op de effecten van keuringstoerisme;

4 de nood aan coherentie inzake verkeersveiligheid en consumentenbescherming (een overigens volledig federale bevoegdheid) binnen België.

Antwoord MOW: Als gevolg van de zesde staatshervorming is de controle op de federale technische eisen een gewestelijke bevoegdheid geworden. Elk gewest kan zijn eigen beleid voeren, en daardoor is het onvermijdelijk dat er verschillen optreden tussen de gewesten. Het federaal regeerakkoord biedt expliciet ruimte voor een asymmetrische uitoefening van de bevoegdheden.
Ook zonder de verplichte tweedehandskeuring blijft de consument beschermd. De Car-Pass blijft een federale verplichting voor de verkoper. Vandaag kan zo'n Car-Pass al los van een keuring worden aangevraagd in de keuringscentra. Dat systeem hoeft dus niet te verdwijnen. In de toekomst kan de Car-Pass ook door andere spelers worden uitgereikt, los van de technische keuring. We rekenen hier op de federale overheid en op Car-Pass zelf om daarvoor een praktische en werkbare oplossing uit te werken.
De contacten met de andere gewesten en de federale overheid zijn lopende.

VIII. Europese context en toekomstige evoluties

GOCA Vlaanderen merkt op:

1. dat de voorliggende hervorming geen blijk geeft van een toekomstgericht beleid, dan wel in essentie inzet op minder keuring in plaats van op betere, modernere en gerichtere keuring.

Antwoord MOW: Het feit dat de periodiciteit van de voertuigen uitgebreid wordt, betekent niet dat we niet inzetten op de verdere ontwikkeling van de keuring an sich. Het voorstel in het kader van de hervorming van

het Roadworthiness package is nog in volle bespreking op Europees niveau. Niet alle elementen van het voorstel zullen ook effectief opgenomen worden in de definitieve herziening van de Richtlijn 2014/45.

IX. Besluit bij en samenvatting van de algemene opmerkingen.

GOCA Vlaanderen vraagt:

1. dat de principiële keuzes in het voorontwerp worden heroverwogen en bijgestuurd;

2. dat voorafgaandelijk minstens volledige, transparante en toetsbare studies en/of wetenschappelijk onderzoek uitgevoerd worden.

Antwoord MOW: We verwijzen hierbij naar de antwoorden die hierboven gegeven zijn.

Opmerking GOCA Vlaanderen:

GOCA Vlaanderen vraagt om bijsturingen.

Bijkomende vraag MOW:

DMOW vraagt welke bijsturingen concreet door GOCA Vlaanderen worden verwacht of voorgesteld.

Opmerking GOCA Vlaanderen:

GOCA Vlaanderen heeft de vraag genoteerd en zal het aanleveren.

Deel 2: Artikelsgewijze bespreking van het voorontwerp van BVR

Artikel 1 – Schrapping verplicht voorleggen verzekeringsbewijs

Het voorontwerp schrapt de verplichting om het verzekeringsbewijs voor te leggen bij de technische keuring. De nota aan de Vlaamse Regering verantwoordt dit vanuit de beperkte meerwaarde van die controle en het bestaan van alternatieve instrumenten zoals ANPR.

Opmerking GOCA Vlaanderen:

Voor zover deze maatregel geen afbreuk doet aan de kerntaak van de technische keuring, heeft GOCA Vlaanderen hier op zich geen principiële bezwaren tegen. Wel rijst de vraag of de schrapping voldoende is afgestemd met de federale handhavingspraktijk en -toezicht op de verplichte verzekering van de voertuigen onderhevig aan technische keuring.

Antwoord MOW: De federale overheid is op de hoogte van deze versoepeling en het is aan de federale overheid om hierop te anticiperen.

Artikel 2 – Verruiming periodiciteiten voor meerdere voertuigcategorieën

Artikel 2 vormt de kern van het voorontwerp. Het schrapt voor personenwagens de leeftijds- en kilometergrens voor de tweejaarlijkse periodiciteit en verruimt daarnaast de periodiciteit voor N1, O2, snelle landbouw- en bosbouwvoertuigen, voertuigen voor rijonderricht, taxi's, ambulances, autobussen en autocars, en schrapt de bijkomende keuringen in verband met trekhaken.

Opmerkingen GOCA Vlaanderen:

GOCA Vlaanderen verwijst naar de algemene opmerkingen hierboven. In het bijzonder stelt zich hier de vraag of voor elk van deze voertuigcategorieën een afzonderlijke, objectieve risicoanalyse werd verricht. De begeleidende nota stelt wel dat de keuringsfrequentie "beter afgestemd" wordt op het reële risicoprofiel, maar concretiseert dat profiel niet. Voor personenwagens gaat het zelfs om een algemene verruiming ongeacht ouderdom en kilometerstand, terwijl de beschikbare argumentatie erop wijst dat defectrisico's toenemen met leeftijd en gebruik. Voor N1-voertuigen en andere categorieën met beroeps- of intensiever gebruik is de vraag naar gegronde wetenschappelijke onderbouwing nog pregnanter.

Wat de afschaffing van de trekhaakkeuring betreft, vraagt GOCA Vlaanderen bovendien hoe de overheid in de praktijk zal waarborgen dat installaties en wijzigingen die veiligheidsrelevant zijn, blijvend op een objectieve en uniforme manier worden gecontroleerd.

Antwoord MOW: Er werd geen afzonderlijke studie uitgevoerd.De trekhaakkeuring blijft overeind tijdens de periodieke keuring van elk voertuig. De controle zal dus blijvend objectief en uniform worden uitgevoerd.

Artikel 3 – Afschaffing tweedehandskeuring voor niet-ingevoerde voertuigen

Artikel 3 schrapt de verplichting van de niet-periodieke keuring vóór inschrijving op naam van een andere titularis voor niet-ingevoerde voertuigen en beperkt die verplichting tot ingevoerde voertuigen. Tegelijk vervalt het tweedehandsrapport.

Opmerkingen GOCA Vlaanderen: Dit artikel raakt rechtstreeks aan de consumentenbescherming, verkeersveiligheid en het vertrouwen in de tweedehandsmarkt.

GOCA Vlaanderen verwijst naar de algemene opmerkingen hierboven.

GOCA Vlaanderen vraagt daarom dat artikel 3 wordt heroverwogen en minstens niet wordt doorgevoerd zonder sluitend antwoord op:

1. de gevolgen voor consumentenbescherming (een volledig federale bevoegdheid);
2. de gevolgen voor verkeersveiligheid;
3. de gevolgen voor intergewestelijke coherentie en inschrijvingsprocessen (een volledig federale bevoegdheid);
4. de federale afstemming inzake Car-Pass en voertuigdocumenten (een volledig federale bevoegdheid).

Antwoord MOW: Zie antwoorden hierboven.

Bijkomend antwoord DMOW: De Car-Pass blijft bestaan. Er is overleg geweest met de vzw Car-Pass en ook op politiek niveau. De keuringsstations blijven een Car-Pass afleveren. Er wordt bekeken of ook garages in de toekomst een Car-Pass zouden kunnen overhandigen.

Artikel 4 – Schrapping gedeeltelijke keuring bij bepaalde administratieve tekortkomingen

Opmerking GOCA Vlaanderen: Deze bepaling hangt samen met de afschaffing van het keuringsbewijs met beperkte geldigheidsduur van drie maanden. Voor zover louter administratieve tekortkomingen zonder veiligheids- of milieurelevantie niet langer aanleiding geven tot een gedeeltelijke keuring, lijkt deze vereenvoudiging op zich beter verdedigbaar dan de verruiming van de periodiciteiten of de afschaffing van de tweedehandskeuring. Toch vraagt GOCA Vlaanderen dat duidelijk wordt afgebakend welke tekortkomingen precies onder deze vereenvoudiging vallen, om interpretatieverschillen en ongelijke toepassing te vermijden.

Antwoord MOW: Alle sanctiecodes met ernstcode 3 zullen worden vervangen door sanctiecodes met ernstcode 5. Zo wordt de geldigheidsduur van een klein gebrek uniform.

Opmerking GOCA Vlaanderen: Het is te bekijken of een vervanging voor alle punten ernstcode 3 door een code 5 OK is.

Artikel 5 – Schrapping tweedehandsrapport

Opmerking GOCA Vlaanderen: De schrapping van het tweedehandsrapport is onlosmakelijk verbonden met de afschaffing van de tweedehandskeuring. Voor wat betreft de opmerkingen met betrekking tot de tweedehandskeuring verwijzen we naar hoofdstuk III in dit rapport.

Bijkomende opmerking GOCA Vlaanderen: Bijlage 41 van het KB Technische Eisen staat in verband met het tweedehandsrapport. Moet het niet geschrapt worden ?

Antwoord DMOW: Bijlage 41 moet blijven.

Artikel 6 – Afschaffing keuringsbewijs met beperkte geldigheid van drie maanden en verlenging van de hersteltermijn bij groot gebrek naar twee maanden

Opmerking GOCA Vlaanderen: GOCA Vlaanderen begrijpt de redenering dat Richtlijn 2014/45/EU geen onderscheid maakt tussen een klein gebrek met normale geldigheid en een klein gebrek met beperkte geldigheid van drie maanden. Voor zover het werkelijk gaat om kleine, niet-veiligheidsrelevante tekortkomingen, kan een vereenvoudiging worden overwogen. Niettemin vraagt GOCA Vlaanderen dat ondubbelzinnig wordt gepreciseerd welke tekortkomingen hierdoor anders worden behandeld en hoe vermeden wordt dat gedragingen of gebreken die in werkelijkheid méér zijn dan louter administratieve niet-naleving, onder een te soepel regime terechtkomen.

Antwoord MOW: Zie antwoord vorige vraag: Alle sanctiecodes met ernstcode 3 zullen worden vervangen door sanctiecodes met ernstcode 5. Zo wordt de geldigheidsduur van een klein gebrek uniform.

Opmerking GOCA Vlaanderen: Uit wat bestaat een vrijwillige autokeuring?

Antwoord MOW:
Dit komt overeen met een periodieke keuring.

Wat de verlenging van de hersteltermijn bij een groot gebrek van vijftien dagen naar twee maanden betreft, rijst bovendien de vraag hoe wordt gewaarborgd dat voertuigen met een vastgesteld groot gebrek niet te lang in het verkeer blijven zonder effectieve herstelling. De nota aan de Vlaamse Regering motiveert dit vanuit praktische hersteltermijnen en afstemming op de richtlijn, maar werkt niet uit welke risico-mitigatie geldt

tijdens die langere periode. GOCA Vlaanderen vraagt daarom een bijkomende motivering waarom de maximale Europese termijn ook hier zonder bijkomende differentiatie proportioneel wordt geacht.

Antwoord MOW: Er is voor gekozen om zo dicht mogelijk bij de Richtlijn 2014/45 te volgen. Vlaanderen past zoveel mogelijk het no-goldplating-principe toe.
Wallonië past haar regelgeving ook op deze manier aan.

Artikel 7 – Wijziging artikel 34 KB inschrijving voertuigen

Opmerking GOCA Vlaanderen: Dit artikel is een gevolgwijziging van de afschaffing van de tweedehandskeuring. GOCA Vlaanderen verwijst dan ook integraal naar zijn opmerkingen bij artikel 3. De vraag blijft in het bijzonder of de Vlaamse regelgever, door de tweedehandskeuring af te schaffen voor niet-ingevoerde voertuigen, niet tegelijk essentiële controle- en verificatiefuncties uit het bestaande inschrijvingsproces (een volledig federale bevoegdheid), wegneemt zonder dat een volwaardig alternatief wordt voorzien.

Antwoord MOW: Hierop is al geantwoord in de vraag over de afschaffing van de tweedehandskeuring.
De asymmetrie tussen de gewesten is ingeschreven in het Federale regeerakkoord. We zijn in gesprek met de FOD.

Artikelen 8 tot en met 12 – Motorfietsen, driewielers en vierwielers

Deze artikelen trekken de logica van de afschaffing van de tweedehandskeuring en de versoepeling van het keuringsbewijs door naar motorfietsen, driewielers en vierwielers.

Opmerkingen GOCA Vlaanderen: zie hoofdstuk IV.

Artikel 13 – Opheffing van punt 3° van artikel 14 BVR 7 juni 2024

Opmerking GOCA Vlaanderen: Deze bepaling hangt samen met de verdere versoepeling voor personenwagens. Zij kan slechts worden beoordeeld in het licht van de principiële opmerkingen bij artikel 2. Indien de verruiming van de periodiciteit onvoldoende onderbouwd is, geldt datzelfde bezwaar ook voor de opheffing van eerdere overgangsbepalingen. GOCA Vlaanderen verwijst dus naar zijn opmerkingen onder artikel 2.

Artikelen 14 en 15 – Inwerkingtreding en overgangsregeling

De nota aan de Vlaamse Regering vermeldt dat de verruiming van de periodiciteit in beginsel vanaf 1 september 2026 zal spelen voor voertuigen met een geldig keuringsbewijs, en dat voor lichte vrachtwagens een gefaseerde invoering wordt voorzien om fluctuaties te beperken.

Opmerking GOCA Vlaanderen: GOCA Vlaanderen neemt akte van het feit dat voor lichte vrachtwagens een trapsgewijze invoering wordt voorzien. Dat bevestigt op zichzelf reeds dat abrupte wijzigingen belangrijke organisatorische en marktverstorende effecten kunnen hebben. Een cruciale vraag is waarom voor andere voertuigcategorieën geen vergelijkbare voorzichtigheid wordt betracht. Indien de Vlaamse Regering zelf erkent dat de hervorming zonder spreiding tot ongewenste fluctuaties kan leiden, verdient het aanbeveling om

ruimer te onderzoeken of een meer gefaseerd en gemoduleerd model en invoering niet aangewezen is voor andere onderdelen van het voorontwerp.

GOCA Vlaanderen vraagt daarom dat:

1. de overgangsregeling opnieuw wordt geëvalueerd om de spreiding van de werklast over de jaren te realiseren.

2. de praktische, personele en financiële gevolgen van de inwerkingtreding voorafgaandelijk volledig in kaart worden gebracht.

3. er duidelijk en voldoende ruim op voorhand met de burger wordt gecommuniceerd. Zo wordt vermeden dat onduidelijkheid of abruptheid bijkomende rechtsonzekerheid voor burger, sector en administratie veroorzaakt.

Antwoord MOW: De andere voertuigcategorieën zorgen voor een aanzienlijk lage keuringsvolumes dan het geval van de categorie N1. Bijgevolg werd besloten om daar niet met een overgangsmaatregel te werken. Wat betreft de overgangsregeling voor N1 voertuigen, hebben we ons gebaseerd op de overgangsregeling van de uitbreiding van de periodiciteit van personenwagens M1. Uit de praktijk is gebleken dat deze overgangsmaatregel werkt en zorgt voor een goede spreiding.
Het is uiteraard ook de bedoeling om tijdig duidelijk te communiceren via alle mogelijke kanalen, zodat de burger goed geïnformeerd is.

Slotbeschouwing

GOCA Vlaanderen wenst te benadrukken dat het niet gekant is tegen hervorming als zodanig. Integendeel: het is vragende partij voor een modernisering van de technische keuring die steunt op objectiviteit, onafhankelijkheid, uniformiteit, technologische actualisering en een betere dienstverlening aan burgers en ondernemingen. Het voorliggende voorontwerp schiet fundamenteel tekort: het versoepelt controles op essentiële punten zonder overtuigend aan te tonen dat dit geen negatieve impact heeft op verkeersveiligheid, milieu, consumentenbescherming, begrotingsstabiliteit en rechtszekerheid, én dit ondanks duidelijke, onafhankelijke en objectieve data, studies en onderzoeken die net het tegendeel aantonen.

GOCA Vlaanderen verzoekt de CAIN daarom om:

- de principiële onderbouwing van het voorontwerp kritisch te toetsen;
- bijkomende objectieve impactanalyses op te vragen;
- en in het bijzonder de artikelen inzake verruimde periodiciteit en afschaffing van de tweedehandskeuring te heroverwegen.

Antwoord MOW: Zie bovenstaande antwoorden.

3) Algemene opmerkingen:

TRAXIO: enige struikelblok zijn de ingevoerde nieuwe of jonge wagens

FEBIAC: meent dat de hervorming moet steunen op data en cijfermateriaal

FBAA: had gepleit om naar EU-niveau te evolueren, omdat het verschil in keuringsinterval tussen de landen concurrentievervalsend werkte – op vlak van verkeersveiligheid gaan de controles naast de weg frequenter worden ondergaan

UPTR: heeft geen bijkomende opmerkingen

TLV: hebben het ontwerp initieel positief onthaald – willen een bredere toekomstgerichte hervorming van de technische keuring en zien in het ontwerp een eerste stap maar willen dat het geheel wordt bekeken. De impact op verkeersveiligheid moet worden gemonitord

FEBETRA: zijn bekommerd om de impact op de wachttijden – vrezen langere wachttijden – en vragen zich af waar de inkomsten zullen worden gehaald (MOW verwijst naar het Vlaams verwerkingscentrum, GAS en de verhoging van de onmiddellijke inningen)

GOCA Vlaanderen: verwijst naar de 'Adviesnota van GOCA VL_Voorbereiding_CAIN_20260330_DEF'

DMOW: de volgende elementen zullen onderzocht worden:

- de aanpassing van de datum van inwerkingtreding.

- uitsluiten van nieuwe of jonge wagens uit de verplichte tweedehandskeuring bij invoer en bepalen wanneer voertuigen onder deze uitzondering vallen.

- vork voor de personeelsbezetting in het KB van 1994.

- uitbreiding van de afschaffing van de tweedehandskeuring van personenvoertuigen met de afschaffing van de keuring bij verkoop van andere voertuigcategorieën.

DMOW zal de adviesnota van GOCA Vlaanderen en Vias institute overmaken aan de leden van de CAIN. Deze documenten zullen bijgevoegd worden als bijlage aan het verslag.

BIJLAGEN
- Adviesnota van GOCA VL_Voorbereiding_CAIN_20260330_DEF'
- CAIN_reactie van GOCA Vlaanderen op het Vias advies_02042026
- Cost–Benefit Analysis of PTI Reform Options in Flanders (bestand: ssrn-5923482.pdf)
- Adviesnota Vias institute van 23 februari 2026