



RAAD VAN STATE

afdeling Wetgeving

advies 79.477/3
van 30 juni 2026

over

een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging
van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen’

Op 1 juni 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ‘tot wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen’.

Het ontwerp is door de derde kamer onderzocht op 23 juni 2026. De kamer was samengesteld uit Jeroen VAN NIEUWENHOVE, kamervoorzitter, Koen MUYLLE en Elly VAN DE VELDE, staatsraden, Steven LIERMAN, assessor, en Yves DEPOORTER, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Dries VAN EECKHOUTTE, eerste auditeur-afdelingshoofd.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 30 juni 2026.

*

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET ONTWERP

2. Zoals uit het opschrift ervan blijkt, strekt het voor advies voorgelegde ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering ertoe de regelgeving over de technische keuring van voertuigen te wijzigen, blijkens de nota aan de Vlaamse Regering om nauwer aan te sluiten bij de vereisten van richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’.

Hiertoe wordt vooreerst 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’ gewijzigd (artikelen 1 tot 5 van het ontwerp). In dat besluit wordt de periodiciteit bepaald van de technische keuring voor personenvoertuigen, lichte vrachtwagens, lichte aanhangwagens, autobussen, autocars, taxi’s, ambulances, voor traag vervoer van circus- en kermismateriaal uitgeruste voertuigen, snelle land- en bosbouwtrekkers en -aanhangwagens, snelle verwisselbare getrokken machines bestemd voor de land- en bosbouw en voertuigen voor rijonderricht (artikel 2, 1° tot 4° en 6° tot 16°). Voorts wordt de periodieke keuring van de koppelingsinrichting afgeschaft (artikel 2, 5°) en wordt de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis (in geval van tweedehandsverkoop) beperkt tot voertuigen die worden ingevoerd in België (artikel 3, 1° en 2°). De geldigheid van het keuringsbewijs bij het toekennen van een groot gebrek wordt verlengd van vijftien dagen naar twee maanden (artikel 5, 2°) en het keuringsbewijs met een geldigheidsduur van drie maanden voor administratieve tekortkomingen wordt afgeschaft (artikelen 3, 3°, 4 en 5, 1°, 3° en 4°). Ook wordt de verplichting afgeschaft om naar aanleiding van de keuring het verzekeringsbewijs voor te leggen (artikel 1).

Vervolgens wordt het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 ‘over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielaars’ gewijzigd (artikelen 6 tot 10). Ook ten aanzien van die voertuigen wordt de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis (in geval van tweedehandsverkoop) beperkt tot voertuigen die worden ingevoerd in België (artikelen 6, 7, 1°, en 8, 2°), wordt het keuringsbewijs met een geldigheidsduur van drie maanden voor administratieve tekortkomingen afgeschaft (artikelen 7, 2°, 8, 1°, 9 en 10, 1° en 3°) en wordt de geldigheid van het keuringsbewijs bij het toekennen van een groot gebrek verlengd van vijftien dagen naar twee maanden (artikel 10, 2°).

Ten slotte wordt artikel 14 van het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2024 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het koninklijk besluit van 23 december 1994 tot

vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen, wat betreft de technische keuring van voertuigen' aangepast aan de ontworpen regeling (artikel 11).

Het te nemen besluit treedt in werking op 1 september 2026, met uitzondering van twee bepalingen die in werking treden op 1 januari 2027 (artikel 12). Er wordt bepaald op welke voertuigen de geldigheidsduur van de periodieke keuring waarin het te nemen besluit voorziet, van toepassing is (artikel 13).

BEVOEGDHEID

3.1. Zoals vermeld strekt het ontwerp er onder meer toe de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis te beperken tot voertuigen die worden ingevoerd in België.¹ In geval het niet om een ingevoerd voertuig gaat, is de niet-periodieke keuring derhalve niet langer verplicht.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“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.”

3.2. Hiermee kan worden ingestemd, gelet op wat volgt.

In advies 71.263/4/VR merkte de Raad van State, afdeling Wetgeving, omtrent de bevoegdheid van de gewesten inzake de technische keuring van voertuigen het volgende op:

“Il résulte de l'article 6, § 1^{er}, XII, 4°, de la LSRI que le champ d'application de la réglementation en projet est, en principe, circonscrit aux seules personnes physiques ou morales établies sur le territoire de la Région wallonne, ce que l'obligation d'immatriculer un véhicule avant sa mise en circulation routière permet d'établir, dans le chef du titulaire de cette immatriculation.

Compte tenu de ce champ d'application, dans l'hypothèse particulière de la vente, à un acheteur établi en Région wallonne, d'un véhicule qui a été immatriculé par une personne physique ou morale établie sur le territoire d'une autre région, il faut considérer que l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique incombe *in fine*, en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule, à l'acheteur établi en Région wallonne², étant entendu que le candidat-vendeur établi en Région flamande ou de Bruxelles-Capitale disposera de la faculté de présenter le véhicule au contrôle technique – dans la région de

¹ Ontworpen artikel 23*sexies*, § 1, 3°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 3, 1°, van het ontwerp) en ontworpen artikel 6, § 1, eerste lid, 3°, van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 (artikel 6, 1°, van het ontwerp).

² Voetnoot 2 van het aangehaalde advies: Selon l'article 4, § 3, alinéa 1^{er}, du projet, l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique incombe au titulaire du véhicule.

son choix – préalablement à la vente, et ce de manière à offrir à la vente un véhicule en ordre de contrôle technique au sens de la réglementation en projet.”³

In geval van de inschrijving van een voertuig op naam van een andere titularis, wordt de territoriale bevoegdheid van de gewesten derhalve bepaald aan de hand van de woonplaats (voor natuurlijke personen) of de vestigingsplaats (voor rechtspersonen) van de titularis op wiens naam het voertuig wordt ingeschreven.⁴ Gelet hierop zal de ontworpen regeling slechts van toepassing zijn voor zover het voertuig wordt ingeschreven op naam van een titularis met woon- of vestigingsplaats in het Vlaamse Gewest. Wanneer die titularis zijn woon- of vestigingsplaats heeft in een ander gewest, zal overeenkomstig de regelgeving van dat gewest moeten worden bepaald of een niet-periodieke keuring verplicht is, ook al zou de vorige titularis zijn woon- of verblijfplaats in het Vlaamse Gewest hebben.

Het voorgaande sluit niet uit dat die vorige titularis het voertuig laat keuren met het oog op de verkoop, zonder dat hij daartoe verplicht is. Dat wordt ook uitdrukkelijk erkend in de nota aan de Vlaamse Regering, die dienaangaande het volgende stelt:

“Het blijft in de toekomst mogelijk een voertuig te laten keuren voor verkoop. Het gaat in dat geval om een vervroegde periodieke keuring, zoals vermeld in artikel 23^{quater}, §3, van het KB Technische Eisen. De geldigheidstermijn van het keuringsbewijs begint dan te lopen vanaf de datum dat het voertuig aangeboden werd voor keuring.”

3.3. De ontworpen regeling doet ook geen afbreuk aan de bevoegdheid van de federale overheid inzake de inschrijving van voertuigen.⁵ In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dienaangaande het volgende gesteld:

“Op vraag van de federale overheid zijn wij hierover in overleg gegaan. De federale overheid betwist dat het Vlaamse Gewest bevoegd is om deze bepaling aan te passen. Ze lijkt ook niet te willen ingaan op de suggestie om zelf de formulering van de bepaling te wijzigen zodat een asymmetrische toepassing mogelijk is tussen de gewesten. Er werd echter verzekerd dat ook zonder deze aanpassing de Vlaamse overheid ten volle haar eigen bevoegdheid zou kunnen uitoefenen en werd er in onderling overleg beslist dit niet aan te passen waarbij de federale overheid zich engageerde om tegen 1 januari 2027 hun (software)systemen bij inschrijving (DIV) aan te passen zodat er geen belemmering meer zou bestaan om voertuigen bij verkoop aan een titularis gevestigd in het Vlaamse Gewest, ook effectief te kunnen inschrijven zonder voorafgaande tweedehandskeuring.

Daarnaast werd de afschaffing van de tweedehandskeuring uitgesteld naar 1 januari 2027 om het in overeenstemming te brengen met de datum waarop de Federale overheid haar systemen zal hebben aangepast.”

³ Adv.RvS 71.263/4/VR van 11 mei 2022 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Waalse Regering van 18 november 2022 ‘relatif au contrôle technique des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et modifiant l’arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques’, opmerking 3.1.

⁴ Zie eerder al in het algemeen: adv.RvS 70.761/3 van 21 januari 2022 over een ontwerp dat heeft geleid tot het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022, opmerking 3.2.2.

⁵ Zie dienaangaande adv.RvS 71.263/4/VR van 11 mei 2022, opmerking 3.3.

Uit artikel 12 van het ontwerp blijkt inderdaad dat artikel 3, 1° en 2°, van het ontwerp, dat betrekking heeft op de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, in werking treedt op 1 januari 2027.

Het voorgaande geldt weliswaar niet voor de artikelen 6, 7, 1°, en 8, 2°, van het ontwerp, die betrekking hebben op de niet-periodieke keuring van motorfietsen, driewielers en vierwieler vóór de inschrijving op naam van een andere titularis. Ten aanzien van die voertuigen voorziet artikel 10/1 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 ‘betreffende de inschrijving van voertuigen’ echter in een regeling voor voertuigen die reeds in België zijn ingeschreven en die niet zijn onderworpen aan een technische keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis.

RECHTSGROND

4. Het ontwerp vindt rechtsgrond in artikel 1, § 1, eerste lid, 2°, en § 2,⁶ van de wet van 21 juni 1985 ‘betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen’.

ALGEMENE OPMERKINGEN

5. Gevraagd of de ontworpen regeling bestaanbaar is met richtlijn 2014/45/EU, verwees de gemachtigde wat de artikelen 2, 2°, en 6 van het ontwerp betreft naar artikel 2, lid 2, van die richtlijn, naar luid waarvan de lidstaten onder meer de volgende op hun grondgebied ingeschreven voertuigen mogen uitsluiten van de toepassing van deze richtlijn:

“- speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u die alleen op het grondgebied van de betrokken lidstaat worden gebruikt;

- voertuigen in categorieën L3e, L4e, L5e en L7e, uitgerust met een verbrandingsmotor met een cilinderinhoud van meer dan 125 cm³, daar waar de lidstaten effectieve alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen hebben genomen voor twee- of driewielige voertuigen, in het bijzonder rekening houdend met de desbetreffende verkeersveiligheidsstatistieken van de afgelopen vijf jaar.”

Te dien aanzien moet er wel op worden gewezen dat overeenkomstig het voormelde artikel 2, lid 2, van richtlijn 2014/45/EU de Europese Commissie in kennis zal moeten worden gesteld van die vrijstellingen.

Wat de in artikel 6 van het ontwerp bedoelde motorfietsen, driewielers en vierwieler betreft zal moeten kunnen worden aangetoond dat er effectieve alternatieve verkeersveiligheidsmaatregelen zijn genomen voor die voertuigen,⁷ inzonderheid vermits de niet-periodieke keuring die thans wordt beperkt tot voertuigen die worden ingevoerd in België, zelf als

⁶ In zoverre het te nemen besluit strekt tot omzetting van richtlijn 2014/45/EU.

⁷ Thans bevat de nota aan de Vlaamse Regering dienaangaande geen informatie.

een dergelijke alternatieve verkeersveiligheidsmaatregel kon worden beschouwd,⁸ die door de ontworpen regeling deels zou vervallen.

6. Uit de ontworpen regeling vloeit voort dat de niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis enkel wordt behouden wanneer het gaat om voertuigen die worden ingevoerd in België. Wel wordt die niet-periodieke keuring in dat geval beperkt tot een visuele keuring van de technische staat van het voertuig als het voertuig dat in België is ingevoerd, eerder in een andere lidstaat van de Europese Economische Ruimte was ingeschreven en beschikt over een keuringsbewijs dat is afgeleverd door de bevoegde overheden van die lidstaat dat bewijst dat, minder dan twee maanden voor de niet-periodieke keuring, het voertuig met succes een keuring heeft ondergaan.⁹

Uit artikel 5, lid 4, van richtlijn 2014/45/EU vloeit voort dat de lidstaten de technische controle *mogen* voorschrijven “wanneer de tenaamgestelde van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd”. Het gaat dus om een mogelijkheid, niet om een verplichting. Bijgevolg kan ook in sommige gevallen waarin de tenaamgestelde van het kentekenbewijs van het voertuig is veranderd, in een verplichte technische controle worden voorzien, en in andere niet.

Het voorgaande neemt niet weg dat de ontworpen regeling, door die gevallen te beperken tot de voertuigen die worden ingevoerd in België, moet worden beschouwd als een maatregel met gelijke werking als kwantitatieve beperkingen die, volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie, om toelaatbaar te zijn, evenredig moet zijn aan het ermee beoogde doel van algemeen belang, hetgeen impliceert dat dit doel niet kan worden bereikt met maatregelen die het intracommunautaire handelsverkeer minder beperken.¹⁰

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt dienaangaande enkel gesteld dat “[v]oor dergelijke voertuigen”, waarmee de voertuigen worden bedoeld die in België worden ingevoerd, “moet nagegaan worden of ze voldoen aan de geldende reglementering”. Daarmee wordt die maatregel nog niet verantwoord in het licht van het voorgaande.

In het advies van de raadgevende commissie administratie-nijverheid van 30 maart 2026 hebben vertegenwoordigers van het departement Mobiliteit en Openbare Werken de ontworpen regeling evenwel als volgt verantwoord:

“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

⁸ Zie adv.RvS 70.761/3 van 21 januari 2022, opmerking 6.2.

⁹ Ontworpen artikel 23*sexies*, § 4, 3°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 (artikel 3, 2°, van het ontwerp) en ontworpen artikel 7, § 2, eerste lid, van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 (artikel 7, 1°, van het ontwerp).

¹⁰ Zie bv. HvJ 9 juli 1997, *De Agostini en TV-Shop*, C-34/95, C-35/95 en C-36/95, ECLI:EU:C:1997:344, punt 45; HvJ 23 oktober 1997, *Franzén*, C-189/95, ECLI:EU:C:1997:504, punt 75.

particulieren en door deze tweedehandskeuring kunnen bepaalde problemen opgevangen worden.”

Hieruit kan worden opgemaakt dat het behoud van de niet-periodieke keuring voor voertuigen die worden ingevoerd in België een doel van algemeen belang nastreeft, namelijk de bescherming van de consument. Vermits wordt gesteld dat “administratieve verplichtingen bij invoer [niet] volstaan (...) omdat het voertuig niet fysiek gecontroleerd wordt en er zo dus niet kan nagekeken worden of een homologatieprocedure al dan niet vereist is”, lijkt het op het eerste gezicht ook aannemelijk dat de ontworpen regeling evenredig is met dat doel en dat dit doel niet met minder vergaande maatregelen kan worden bereikt, al beschikt de Raad van State, afdeling Wetgeving, niet over de vereiste technische kennis om hieromtrent uitsluitsel te geven. Het strekt echter tot aanbeveling om dit in de nota aan de Vlaamse Regering met het oog op de definitieve goedkeuring van dit ontwerp nader toe te lichten. Dat is des te meer het geval nu volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie de rechtvaardigingsgronden die een lidstaat kan aanvoeren, gepaard moeten gaan met deugdelijk bewijs of een onderzoek van de geschiktheid en evenredigheid van de door die lidstaat genomen beperkende maatregel, alsmede met specifieke gegevens ter onderbouwing van zijn betoog.¹¹

ONDERZOEK VAN DE TEKST

Artikel 3

7. Vermits artikel 23^{sexies}, § 4, 3°, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 uit verschillende leden bestaat, moet in artikel 3, 2° en 3°, van het ontwerp worden gepreciseerd dat de ontworpen wijzigingen betrekking hebben op, respectievelijk, het eerste en het derde lid.

¹¹ Zie HvJ 23 december 2015, *Scotch Whisky Association e.a.*, C-333/14, ECLI:EU:C:2015:845, punt 54.

Slotopmerking

8. Vermits in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 niet wordt bepaald dat dit besluit mede richtlijn 2014/45/EU van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 ‘betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG’ omzet, moet aan het begin van het ontwerp een bepaling worden ingevoegd waarin wordt vermeld dat het ontwerp voorziet in de gedeeltelijke omzetting van die richtlijn.¹²

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Yves DEPOORTER

Jeroen VAN NIEUWENHOVE

¹² Er zou aan het ontwerp ook een artikel kunnen worden toegevoegd dat ertoe strekt in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 te bepalen dat dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van die richtlijn.