

conceptnota HERVORMING TECHNISCHE KEURING

OMGEVINGSANALYSE EN PROBLEEMSTELLING

De technische keuring in Vlaanderen is een gereguleerd proces dat de technische staat van voertuigen controleert die op de openbare weg rijden. Dit draagt bij aan de verkeersveiligheid en het milieu. De regelgeving voor de technische keuring voor voertuigen is vastgelegd in het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (hierna: KB Technische eisen). Voor motorfietsen zijn de bepalingen over de niet-periodieke keuring (bij overdracht en na ongeval) vastgelegd in het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers.

De technische keuring wordt uitgevoerd bij erkende keuringsinstellingen. De wettelijke basis voor de erkenning van de keuringsinstellingen is gelegd in het KB van 23 december 1994 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden en de regeling van de administratieve controle van de instellingen belast met de controle van de in het verkeer gebrachte voertuigen (hierna: KB Erkenningen).

Het Europees kader voor de technische controle wordt bepaald door de Europese Richtlijn 2014/45/EU betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG (hierna: Richtlijn 2014/45).

In Vlaanderen zijn op heden zes keuringsinstellingen erkend, die elk een "ambtsgebied" kregen toegewezen. Dit ambtsgebied was bedoeld om de ondernemingen te verzekeren van een evenwichtige verdeling van de werklast over de keuringscentra heen en de burger een keurings- en examencentrum op aanvaardbare afstand te garanderen.

Sinds de Zesde Staatshervorming van 2014 kan de burger over de gewestgrenzen heen vrij kiezen in welk keuringscentrum hij zijn voertuig laat keuren. Juridisch staat het systeem van de ambtsgebieden op erg gespannen voet met de beginselen van gelijkheid, transparantie, in mededingingsstelling en het vrije vestigingsrecht. Het principe van de ambtsgebieden werd vooralsnog niet juridisch aangevochten.

De toegang tot de markt is streng gereguleerd; dit maakt dat de markt bijna ontoegankelijk is voor nieuwe spelers. Dit oligopolistisch model beperkt de concurrentie. Het model richt zich meer op een verzekerde geografische spreiding dan op een marktgestuurde kwaliteit en klantgerichtheid.

De keuringsondernemingen hebben zich verenigd in de vzw GOCA Vlaanderen, de sectorfederatie die onder andere standaarden voor de keuring opstelt, een platform biedt voor kennisdeling vanuit eigen onderzoeksactiviteiten en opleidingen voor controleurs en examinatoren rijbewijs verstrekt..

De keuringsondernemingen die erkend zijn voor de technische keuring, zijn tevens aangeduid voor het afnemen van de rijexamens voor het Vlaams gewest. Daar waar de keuringsactiviteiten een batig resultaat opleveren, is dat voor de rijexamens niet het geval. Daardoor zijn deze twee taken van algemeen belang sterk met elkaar verweven, zowel organisatorisch als financieel (de baten van de keuringsactiviteit maken het mogelijk om ook het afnemen van de rijexamens te organiseren).

De keuringsondernemingen staan sinds de zesde staatshervorming onder het toezicht van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, dit op basis van de erkenningsvoorwaarden bepaald in het KB Erkenningen.

In de periode 2022-2024 liet het Vlaamse gewest verschillende audits uitvoeren, met name over

- de operationele werking en klantgerichtheid van de keuringsinstellingen
- de financiële stromen tussen de overheid en de erkende keuringsinstellingen
- de kostenstructuur van de consolidaties van keuringsinstellingen.

Daarnaast werd de technische keuring in Vlaanderen ook door middel van een benchmarkstudie vergeleken met de technische keuring in onze buurlanden. Deze studies leidden tot een eerste optimalisatiegolf. De kwalificatie van de mogelijke gebreken werd in lijn gebracht met de Richtlijn 2014/45. Tegelijkertijd werden de opleidingsvereisten voor de controleurs versoepeld. Een tweede optimalisatie was de uitbreiding van het toepassingsgebied van de keuring op verplaatsing (KOV) naar personenvoertuigen, lichte vracht en lichte aanhangwagens en een verruiming van de periodiciteit voor personenvoertuigen van 1 jaar naar 2 jaar. Deze optimalisaties vormen een eerste golf naar een modernere en meer klantgerichte technische keuring.

Tijdens de voorbije jaren is meermaals de vraag gesteld naar een grotere klantvriendelijkheid. Ondanks deze herhaalde en veelvuldige vraag dient vastgesteld dat de keuringsondernemingen er onvoldoende in slagen om een klantvriendelijke dienstverlening te garanderen en de wachttijden onder controle te houden. Het bestaande wettelijke kader belooft kostenefficiëntie boven klantvriendelijkheid, waardoor investeringen in personeel (retentie) en klantencomfort minder prioritair kunnen zijn.

Het organisatiemodel zoals we dat vandaag kennen voldoet nu niet meer aan de hedendaagse eisen van de burger aan de overheid en dienstverleners. Het huidige kader vormt ook een grote hindernis voor een vrije markt, waardoor nieuwe spelers niet kunnen toetreden tot het systeem. Bovendien kan het de toets van de gelijkheid en het Europees recht (met name het vrij vestigingsrecht) niet doorstaan.

De huidige berekening van de bezoldiging voor de ondernemingen en van de afdrachten voor het verkeersveiligheidsfonds en het departement Mobiliteit en Openbare Werken is daarnaast ook te complex en niet transparant. De bezoldiging wordt enkel bepaald op basis van kostenefficiëntie. Het gezamenlijk financieel saldo van de keurings- en examenactiviteiten wordt gedragen (zowel positief als negatief) door het Verkeersveiligheidsfonds.

1. BELEIDSKADER

1.1. REGEERAKKOORD 2024-2029

In het regeerakkoord komt de technische keuring als volgt aan bod: *“Op het vlak van de technische keuring werken we verder aan optimalisaties waarbij we aandacht hebben voor de klantgerichtheid t.o.v. burgers en ondernemingen door de keuringscentra doelstellingen op te leggen op het vlak van efficiëntie (minder wachtrijen) en klantvriendelijkheid. Daarbij sluiten we geen compromissen op het vlak van verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, en op het vlak van de betrouwbaarheid, objectiviteit en onafhankelijkheid van de technische keuring, maar we kijken ook hoe we een grotere verantwoordelijkheid bij burgers en ondernemingen kunnen leggen.”*

1.2. BELEIDSNOTA 2024-2029

De beleidsnota vertaalt dit in een concrete operationele doelstelling 5.4 “Streven naar een hogere effectiviteit en klantvriendelijkheid van rijopleiding en technische keuring” die luidt:

“Zowel de rijopleiding (o.a. meldingen van fraude bij examens) als de technische keuring van voertuigen stond vorige regeerperiode regelmatig in het oog van de storm, maar de aanpak was eerder reactief dan structureel. Deze regeerperiode gooien we het roer om en pakken we dit

structureel aan in overleg met alle betrokkenen. Op die manier creëren we draagvlak voor de hervormingen en zorgen we ervoor dat de resultaten op het terrein ook zullen volgen.

We kijken met een holistische bril naar de technische keuring van voertuigen en leggen in 2025 een conceptnota voor aan de Vlaamse Regering met zowel een inhoudelijke als een organisatorische visie op het optimaliseren van de technische keuring in functie van efficiëntie, klantgerichtheid en verkeersveiligheid met garanties voor objectiviteit en onafhankelijkheid van de technische keuring.”

2. VOORSTEL

De hervorming van de technische keuring die in deze conceptnota wordt beschreven heeft als doelstelling veilige voertuigen op de openbare weg te garanderen door middel van een klantgerichte en efficiënte technische keuring.

We willen de technische keuring vanuit een holistisch perspectief optimaliseren en hervormen. Door zowel organisatorische als technisch-inhoudelijke aspecten aan te pakken, willen we de technische keuring toekomstbestendig maken dat de juridische toets kan doorstaan.

We behouden daarbij de uitgangspunten van de keuringsactiviteiten: objectiviteit, onafhankelijkheid en uniformiteit van de technische keuring.

Daarnaast verhogen we de klantgerichtheid naar moderne standaarden en zorgen we ervoor dat dit één van de Key Performance Indicators (KPI's) wordt op basis waarvan het toezicht op de keuringsondernemingen krachtig, gericht en meetbaar wordt uitgevoerd.

We houden de technische keuring betaalbaar voor de burger en nemen, waar mogelijk, de burger mee in de gedeelde verantwoordelijkheid voor de veiligheid van zijn voertuig.

Verder verlagen we de drempel voor instroom van nieuwe actoren op de markt. Wie aan de voorwaarden voldoet kan instromen. Als overheid bewaken we een afdoende territoriale dekking, zodat de afstand tot de klant gewaarborgd blijft. We vermijden 'gold plating' ten opzichte van de Europese regelgeving, tenzij dit gemotiveerd kan worden omwille van verkeersveiligheid.

We maken de financiële stromen transparant en eenvoudig en scheiden ze van de financiële stromen van de examencentra. Daarom werken we een afzonderlijk erkenningskader uit voor de examencentra. We streven naar een budgetneutrale hervorming (abstractie makend van minderinkomsten door verlaagde periodiciteiten, zie verder) voor de begroting (incl. het Vlaams verkeersveiligheidsfonds) van de Vlaamse overheid.

Tot slot informeren we de andere gewesten en hebben we oog voor het beperken van keuringstoerisme.

2.1. DE TECHNISCHE KEURING VAN DE TOEKOMST

We heffen het KB Erkenningen op en werken aan een nieuw kader om de vrije markt te laten spelen.

Het vernieuwde kader voor de technische keuring bevordert een efficiëntere en transparantere werkwijze, waarbij de kwaliteit, uniformiteit, objectiviteit en betrouwbaarheid van de keuringen gewaarborgd blijven.

Daarnaast zullen we criteria vaststellen voor de erkenning van nieuwe actoren die instaan voor de technische keuring. Hierbij houden we rekening met de beschikbaarheid van geschikte infrastructuur en apparatuur en de (vak)bekwaamheid van personen. Dit zal niet alleen de concurrentie en innovatie bevorderen, maar ook leiden tot een betere dienstverlening voor de klanten.

Het vernieuwde erkenningskader creëert een gelijk speelveld voor alle betrokken partijen. Door duidelijke en eerlijke criteria vast te stellen, zorgen we ervoor dat zowel bestaande als nieuwe keuringsinstellingen gelijke kansen krijgen om erkend te worden en te blijven.

De noodzakelijke randvoorwaarden qua personeels- en werkingsmiddelen voor het Departement MOW zullen in acht worden genomen teneinde haar regisserende en controlerende opdracht ten volle te kunnen opnemen.

2.1.1. Keuringsplaatsen en keurdiensten

We definiëren een nieuw erkenningskader voor de technische keuring, met mogelijkheden voor bijkomende dienstverleners waarbij we de hedendaagse drempels om in te stappen schrappen. De bouwstenen van dit nieuwe kader zijn de keuringsplaats en de keurdienst.

De keuringsplaats is de infrastructuur waar de keuring gebeurt en die voorzien is van de nodige apparatuur. De keuringsplaats moet erkend zijn. Ook garages kunnen hiervoor een erkenningsaanvraag indienen.

De keurdienst is de onderneming in wiens naam gecertificeerde controleurs de keuring uitvoeren. De keurdienst moet onafhankelijk (zoals voorgeschreven in artikel 13, lid 4, van RL 2014/45/EU) en geregistreerd zijn. Ze mag de keuring enkel door gecertificeerde controleurs laten uitvoeren..

Een onderneming kan keuringsplaats, keurdienst of beide zijn.

DMOW zal, in lijn met art 13 van richtlijn 2014/45/EU, het beheer van de bekwaamheidscertificaten en/of examentraject van controleurs op zich nemen. Het departement zal de bekwaamheidscertificaten onder het logo van de Vlaamse overheid uitreiken.

Het bekwaamheidscertificaat wordt uitgereikt aan de controleurs die aan de voorwaarden voldoen. De geldigheidsduur, de voorwaarden tot het verkrijgen en behouden van dit certificaat en de wijze waarop deze geregistreerd worden, zullen worden bepaald.

De gecertificeerde controleurs worden in het erkenningsplatform CAB (Centrale Autoritatieve Bron) geregistreerd.

Reeds uitgereikte getuigschriften van het actieve personeel van de keuringsondernemingen zullen kosteloos vervangen worden.

2.1.2. Opleiding van controleurs

In lijn met artikel 13 van richtlijn 2014/45/EU definiëren we een erkenningskader voor opleidingscentra voor controleurs. We bepalen de voorwaarden waaraan opleidingscentra moeten voldoen om een erkenning te kunnen krijgen en behouden.

We leggen de minimale inhoud van de opleiding tot controleur en het afsluitend examentraject vast en doen hetzelfde voor de bijscholingen die controleurs moeten volgen. Zo zijn de opleidingen die

door verschillende opleidingscentra aangeboden worden gelijkwaardig en garanderen we een minimale kwaliteit.

2.1.3. Vereenvoudiging van de financiële stromen

We vereenvoudigen de financiële stromen tussen de keuringsondernemingen, DMOW en het Verkeersveiligheidsfonds.

We geven de keuringsondernemingen meer ondernemingsvrijheid door de operationele en financiële regels te vereenvoudigen. Dit betekent meer verantwoordelijkheid en autonomie om te werken vanuit een marktgestuurd businessplan. Het vereffeningsmechanisme naar het Verkeersveiligheidsfonds wordt vervangen door een forfaitaire bijdrage per afgeleverd keuringsbewijs.

DMOW berekent automatisch de afdrachten op basis van de gegevens in haar databank, (zie ook punt 2.1.7 centrale IT) . De keuringsondernemingen storten maandelijks de afdrachten aan DMOW.

De ontvangen afdrachten worden verdeeld volgens een vaste verdeelsleutel over het Verkeersveiligheidsfonds en de vergoeding van de dienstverlening door DMOW.

2.1.4. Tarieven technische keuring

We stellen een prijsvork vast voor klantgerichte dienstverlening. Dit betekent dat we een tariefbeleid opleggen, waarbij de tarieven duidelijk en begrijpelijk zijn voor de klanten. Door een prijsvork voor vast te stellen, zorgen we voor voldoende flexibiliteit om aan de diverse behoeften van de klanten te voldoen.

Daarnaast zullen we regelmatig de prijsvorken evalueren en aanpassen waar nodig, om ervoor te zorgen dat ze blijven voldoen aan de veranderende marktvoorwaarden. We waken erover dat de huidige geïndexeerde maximumtarieven niet worden overschreden. Door deze proactieve benadering kunnen we een hoog niveau van klantgerichte dienstverlening handhaven en blijven we continu inspelen op de wensen en verwachtingen van de klanten.

2.1.5. Digitale monitoring van KPI's

We voeren klantgerichte indicatoren of KPI's (Key Performance Indicators) in om de dienstverlening van de keuringsondernemingen op te volgen.

In eerste instantie worden de KPI's vastgesteld op basis van de diverse wachttijden (zowel voor de wachtrij aan het station, als voor de boekingshorizon bij het maken van een afspraak), het aantal ontvankelijke klachten, algemene klantvriendelijkheid, en de efficiëntie en correctheid van de keuringsactiviteiten.

We gebruiken de KPI's om de dienstverlening van de keuringsondernemingen waar nodig bij te sturen. Ondermaatse prestaties op KPI's zullen een impact hebben op de erkenning/vergunning van de keuringsinstelling. Zo worden goede resultaten op de belangrijkste aspecten van de dienstverlening gehonoreerd en slechte resultaten gesanctioneerd.

2.1.6. Centrale IT

Om de drempels voor nieuwe spelers te verlagen en om maximaal digitaal te werken staat dMOW in voor een centrale en onafhankelijke ICT.

Dit omvat in de eerste plaats de ontwikkeling en het beheer van een Vlaamse databank voor keuringsgegevens. Deze databank centraliseert alle keuringsgegevens en wordt structureel gevoed door alle erkende keuringsinstellingen. Stapsgewijs worden er naast de huidige data, zoals vermeld op het keuringsbewijs, ook meer meetresultaten opgenomen in het datamodel. Door deze gegevens te centraliseren, kunnen we gedetailleerde statistieken genereren die ons inzicht geven in alle cijfers met betrekking tot de technische keuring. Dit stelt ons in staat om bepaalde trends te identificeren en proactief in te spelen op potentiële risico's en problemen. Daarnaast implementeren we maximaal digitaal de nieuwe erkenningsprocessen. Op basis van de erkenningsdata implementeren we strikte toegangscontroles zodat alleen geautoriseerde personen toegang hebben tot de gegevens. Op deze manier verzekeren we ook we kunnen opvolgen wie welke keuringsgegevens heeft geregistreerd.

We voorzien ook de uitnodigingen vanuit de Vlaamse databank te faciliteren. Uitnodigingen kunnen digitaal worden aangeboden via Mijn burgerprofiel & E-box naast, dit naast de klassieke papieren uitnodiging. Op de digitale uitnodiging kunnen we herinneringen & waarschuwingen uitbreiden indien gewenst / nodig.

Tenslotte voorzien we in het uitreiken van een Vlaams digitaal keuringsbewijs. We promoten MijnBurgerprofiel, maar voorzien een papieren alternatief voor burgers die dit verkiezen.

We ontwerpen de ICT infrastructuur zodanig dat deze schaalbaar is en kan meegroeien met de toenemende hoeveelheid gegevens en gebruikers. We bieden technische ondersteuning aan de keuringsinstellingen en andere gebruikers van de databank en assistentie bij technische problemen.

We werken nauw samen met verschillende stakeholders, waaronder de keuringsinstellingen, IT-dienstverleners, andere bevoegde overheden om ervoor te zorgen dat de databank voldoet aan de behoeften van alle betrokken partijen. Door deze aanpak kunnen we een robuuste en betrouwbare IT-infrastructuur bieden die de basis vormt voor een efficiënte en effectieve technische keuring in Vlaanderen.

2.1.7. Erkenningskader voor de examencentra

De examens om een rijbewijs te bekomen, worden vandaag door de erkende ondernemingen voor autokeuring en rijexamens georganiseerd en afgenomen. Deze ondernemingen zijn bij koninklijk besluit aangesteld om deze taak uit te voeren. Er is dus een doorgedreven verwevenheid van de technische keuring en de rijexamens. Locaties worden gedeeld, personeel wordt ingezet in beide en de financiën zijn sterk vervlochten. Zo compenseren de inkomsten van de technische keuring de financiële tekorten van de rijexamens.

Dit betekent dat bij het creëren van een nieuw kader voor de keuringen er ook een nieuw kader voor de rijexamenining zal moeten worden uitgetekend..

We voorzien een duidelijk juridisch kader voor de erkenning van examencentra die de theorie- en praktijkexamens voor het rijbewijs afnemen. Dit zorgt ervoor dat de rollen en verantwoordelijkheden van zowel de examencentra, de Vlaamse overheid als andere betrokken actoren helder worden.

In de regelgevende basis voorzien we klantgerichte KPI's aan de hand waarvan we de werking van de examencentra monitoren en evalueren.

Om de examencentra los te koppelen van de keuringsinstellingen, is een op zichzelf staande financiering van de rijexamens nodig. . We waken erover dat de huidige geïndexeerde maximumtarieven niet worden overschreden.. Zo kunnen de activiteiten van de examencentra mede uit het Verkeersveiligheidsfonds worden gefinancierd (met een deel van de opbrengsten uit de keuringsactiviteiten). Hierbij dient ook aandacht besteed aan de evolutie vanuit de bestaande sterk verweven situatie naar een onafhankelijke situatie.

2.2. OP KORTE TERMIJN TE REALISEREN MAATREGELEN

Het opzetten van een nieuw organisatiemodel om de technische keuring grondig te moderniseren kost tijd. Omdat we de al ingezette transitie niet willen laten stilvallen in afwachting van dit nieuw organisatiemodel, plannen we maatregelen die al op korte termijn uitgevoerd kunnen worden, binnen het huidige organisatiemodel.

2.2.1. Vereenvoudigde tarieven

Er zijn momenteel meer dan 73 actieve tarieven voor verschillende voertuigcategorieën en soorten prestaties. Hierdoor is het voor de klant niet altijd duidelijk welk bedrag hij aan het einde van de keuring moet betalen. De vereenvoudigde tarieven zorgen voor een duidelijkheid en transparantie van de tarieven voor de burger. Ze vereenvoudigen de administratieve afhandeling na een keuring en verminderen eventuele discussies op het terrein.

De vereenvoudigde tarieven maken het haalbaarder om in de toekomst de keuringsafspraken via voorafbetaling te regelen. Hierdoor zal de doorlooptijd van het bezoek aan de technische keuring korter worden, de administratie in het keuringsstation verminderen, en zal het aantal afspraken waarop de klant niet komt opdagen (no-shows) dalen.

De uitgewerkte vereenvoudigde tarieven moeten budgetneutraal zijn voor de begroting (incl. het Vlaams verkeersveiligheidsfonds) van de Vlaamse overheid.

2.2.2. Klantgerichte indicatoren (KPI's)

We voeren doorlopend onderzoeken uit naar de kwaliteit en de waardering door de klanten van de dienstverlening van de keuringsinstellingen. De hoofdfocus is klantvriendelijkheid en de deskundigheid van het personeel.

We zetten in op klantgerichte indicatoren of KPI's (Key Performance Indicatoren) om de dienstverlening van de keuringsondernemingen op te volgen en bij te sturen.

Een belangrijke indicator is de wachttijd (zowel voor de wachtrij aan het station, als voor de boekingshorizon bij het maken van een afspraak). Hier zal een ondubbelzinnige en meetbare definitie voor worden opgesteld en drempels worden vastgelegd.

Buiten de opvolging van de wachttijden kunnen ook operationele indicatoren (zoals doorlooptijd) of klantenbevragingen deel uitmaken van het geautomatiseerde toezicht op de keuringsondernemingen:

We bekijken de mogelijkheid om dit in de toekomst ook door te rekenen in het huidige financieel model.

2.2.3. No gold plating

Opzet is de toetsing van de huidige regelgeving aan de Europese richtlijn en van een evaluatie/motivering voor de zuiver Belgische/Vlaamse sanctiecodes (controlepunten). We willen niet strenger zijn dan wat de Europese richtlijn voorschrijft tenzij er een significante meerwaarde is voor de veiligheid of luchtkwaliteit.

Het resultaat van deze toetsing is terug te vinden als bijlage 1 bij deze nota.

Het vrijwillig aandienen van het voertuig bij de keuring blijft ook in de toekomst mogelijk. We gaan actief op zoek naar een betrouwbare en sluitende test die de resterende batterijcapaciteit van elektrische wagens kan verifiëren. Deze test voeren we zodra mogelijk in voor een vrijwillige tweedehandskeuring.

2.2.4. Vlaamse databank

Om de drempels voor nieuwe actoren op de keuringsmarkt in de toekomst te verlagen, wordt er momenteel door het Vlaams Gewest al een centrale Vlaamse databank uitgebouwd die alle data op de keuringsbewijzen voor Vlaanderen zal bevatten. De databank wordt gestructureerd gevoed door de keuringsinstellingen. Terwijl de gegevens nu alleen bij de keuringsinstellingen bewaard worden, zal het Vlaams gewest op deze manier beschikken over een authentieke bron van alle keuringsgegevens.

Deze nieuwe data architectuur laat toe bovenvermelde en toekomstige optimalisaties maximaal digitaal uit te rollen. Het is de bedoeling dat in de toekomst (zie 3.2. Lange termijn plan) elke speler op de markt van technische keuring de databank zal kunnen voeden en, waar nodig, gegevens eruit kan gebruiken in het kader van dienstverlening aan de burger.

Deze Vlaamse databank zal in de eerste fase al gebruikt kunnen worden voor het verzamelen, analyseren en rapporteren van de keuringsgegevens. Door deze gegevens te centraliseren, kunnen we gedetailleerde statistieken genereren die ons inzicht geven in de keuringsactiviteiten.. Zo kunnen we bijvoorbeeld ook bepaalde trends identificeren, waardoor we proactief kunnen inspelen op potentiële risico's en problemen.

Met behulp van deze databank kunnen we een datagedreven beleid voeren dat gebaseerd is op objectieve en actuele informatie. Dit beleid zal ons helpen om de efficiëntie van de technische keuring te verbeteren, en om transparantie en uniformiteit te waarborgen. Bovendien zal de databank ons in staat stellen om de impact van beleidsmaatregelen te monitoren en te evalueren, waardoor we continu kunnen streven naar verbetering en optimalisatie.

3. REGELGEVEND TRAJECT

De conceptnota wordt na mededeling aan de Vlaamse Regering ter advies voorgelegd aan de MORA.

3.1 KORTE TERMIJNPLAN

Om de korte termijnacties te kunnen doorvoeren, zijn in elk geval al wijzigingen nodig aan de volgende regelgeving:

- het KB 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;
- het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Om deze wijzigingen door te voeren is op basis van de huidige inschatting minstens een besluit van de Vlaamse Regering nodig. Voor dit regelgevend traject voorzien we een doorlooptijd van minimaal 9 maanden. De implementatie van de maatregelen zal 6 tot 9 maanden na definitieve goedkeuring in beslag nemen..

3.2 LANGE TERMIJNPLAN

Voor de lange termijnacties is een volledig nieuw regelgevend kader nodig. Een decreet zal een nieuw kader scheppen en de nodige rechtsgronden voorzien, uitvoeringsbesluiten zullen de maatregelen in detail omschrijven. Voor dit regelgevend traject voorzien we een doorlooptijd van minstens 24 maanden, de implementatie (inclusief overgangsmaatregelen) wordt geraamd op 24-36 maanden na definitieve goedkeuring

We zorgen voor gepaste overgangsmaatregelen voor de huidige keuringsondernemingen zodat ze zich tijdig kunnen schikken naar het nieuw kader.

.