

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

- Betreft:**
- Voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen
 - Principiële goedkeuring

De Vlaamse regelgeving over de technische keuring van voertuigen steunt grotendeels op Europese 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, maar is op verschillende plaatsen strenger dan wat deze richtlijn voorschrijft.

Met dit besluit worden een aantal wijzigingen aangebracht teneinde de Vlaamse regelgeving dichter te doen aansluiten bij het Europese kader.

Als voornaamste wijzigingen worden de periodiciteiten van de technische keuring voor een aantal voertuigcategorieën verder verruimd. Het gaat over de 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.

Daarnaast wordt de verplichte tweedehandskeuring afgeschaft voor de motorvoertuigen en motorfietsen, tenzij het om een voertuig gaat dat ingevoerd wordt vanuit het buitenland. De eerste keuring van de koppelinrichting (trekhaak) van bepaalde voertuigen en de bijkomende periodieke keuringen die daarmee verband houden, vervallen eveneens.

Het zal in de toekomst ook niet meer nodig zijn het verzekeringsbewijs voor te leggen bij een keuring.

Ten slotte, wordt de geldigheid van het keuringsbewijs bij het toekennen van een groot gebrek verlengd van 15 dagen naar 2 maanden en wordt het keuringsbewijs met een geldigheidsduur van 3 maanden voor o.m. administratieve tekortkomingen afgeschaft.

Door zich te houden aan de minimumvereisten van de Europese richtlijn blijft de verkeersveiligheid in elk geval gegarandeerd.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Dit besluit heeft binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken betrekking op het beleidsveld “weggebonden mobiliteit en transport”.

Het valt binnen de bevoegdheid van de gewesten inzake het verkeersveiligheidsbeleid, krachtens artikel 6, §1, XII, 4°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, voor *“het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inverkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden in toepassing van de federale normen, met dien verstande dat de natuurlijke en rechtspersonen gevestigd in een gewest vrij zijn om hun voertuig te laten controleren in een centrum voor technische keuring dat in een ander gewest is gelegen”*.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op 4 juli 2025 werd de conceptnota “Hervorming Technische Keuring” meegedeeld aan de Vlaamse Regering (VR 2025 0407 MED.0262-1, VR 2025 0407 MED.0262-2, VR 2025 0407 MED.0262-3, VR 2025 0407 MED.0262-4).

Het bijgaand voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering werd aangepast aan het wetgevingsadvies nr. 2025/498 van 1 december 2025.

Het advies van de Inspectie van Financiën nr. JV_2025 4741 werd ontvangen op 14 januari 2026 en was ongunstig. Dit wordt besproken onder hoofdstuk 2.C

Het begrotingsakkoord werd verleend op 6 februari 2026. Aan dat akkoord zijn 3 voorwaarden verbonden.

1. De hervorming geen budgettaire impact heeft op de algemene ontvangsten en gesplitste uitgaven van de Vlaamse Gemeenschap.
2. Bijkomende ESR-impact van deze hervorming gespreid in de tijd verloopt, in samenhang met de vereffening van de bestaande investeringsengagementen zodat er netto geen begrotingsimpact is. Mocht dat omwille van omstandigheden niet lukken dan wordt een eventuele impact in de latere begrotingsjaren gecompenseerd door saldo-opbouw.
3. Het historisch saldo ten belope van 106 miljoen euro aan ESR-8 ontvangsten, dat is verkregen uit de vereffening van het Fonds voor voorzieningen en van openbaar nut voor de Inspectie van Automobielen (FIA) en enkel ESR-neutraal kan worden aangewend voor participaties, wordt geblokkeerd binnen het begrotingsfonds.

2. INHOUD

A. ALGEMENE TOELICHTING

Met het doel om - in uitvoering van de conceptnota "Hervorming Technische Keuring" - de technische keuring van voertuigen verder te optimaliseren, worden met dit besluit een aantal gerichte wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen kaderen binnen het principe van "no gold plating", waarbij vermeden wordt dat de regelgeving in Vlaanderen strenger is dan wat de Europese 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 (hierna : Richtlijn 2014/45) voorschrijft. Dit moet bijdragen tot een vermindering van de druk op de keuringscapaciteit en een vlottere dienstverlening aan de burger.

De voornaamste aanpassing betreft de verruiming van de periodiciteiten van de technische keuring voor een aantal voertuigcategorieën, met name lichte vrachtwagens (N1), lichte aanhangwagens (O2), autobussen en autocars (M2 en M3), taxi's, ambulances, voor traag vervoer van circus- en kermismateriaal uitgeruste voertuigen (meestal N2, N3, O3), snelle land- en bosbouwtrekkers (Tb), snelle land- en bosbouwaanhangwagens (Rb), snelle verwisselbare getrokken machines bestemd voor de land- en bosbouw (Sb) en voertuigen voor rijonderricht.

Door deze versoepeling wordt de keuringsfrequentie beter afgestemd op het reële risicoprofiel van deze voertuigen, zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid.

Daarnaast wordt voor de personenwagens (M1) de leeftijdsbeperking van 10 jaar en de kilometerbeperking van 160.000 km voor de tweejaarlijkse periodiciteit geschrapt. De keuringsfrequentie voor deze voertuigen zal voortaan steeds twee jaar zijn, ongeacht leeftijd of kilometerstand. Zo ligt de keuringsfrequentie in lijn met de andere voertuigcategorieën, waar ook geen beperking geldt op basis van leeftijd en aantal kilometers.

De verplichte tweedehandskeuring wordt eveneens afgeschaft voor motorvoertuigen en motorfietsen, tenzij het om een voertuig gaat dat ingevoerd wordt vanuit het buitenland. Voor dergelijke voertuigen moet nagegaan worden of ze voldoen aan de geldende reglementering.

De uitreiking van de Car-Pass bij het voltooiën van de tweedehandskeuring valt bijgevolg weg. De bevoegdheid en de controle van de Car-Pass liggen bij de federale overheid.

Het blijft het 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 23quater, §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.

Daarnaast wordt de eerste keuring van de koppelinrichting (trekhaak) van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen en de bijkomende periodieke keuringen die daarmee verband houden, geschrapt.

Door deze aanpassing maken we geen onderscheid meer tussen voertuigen die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting en voertuigen die niet uitgerust zijn met een koppelingsinrichting. De periodiciteit geldt voortaan op basis van de categorie van het voertuig ongeacht of dit is voorzien van een koppelingsinrichting of niet. De controle van de koppelingsinrichting blijft behouden als controlepunt bij de periodieke keuring van het voertuig.

Het wordt niet langer vereist om het verzekeringsbewijs voor te leggen bij de technische keuring. De focus van de technische keuring ligt op verkeersveiligheid en de technische staat van een voertuig. De bevoegdheid en de controle van het verzekeringsbewijs liggen bij de federale overheid.

De cijfers tonen aan dat in de praktijk slechts uiterst uitzonderlijk geen verzekeringsbewijs kan worden voorgelegd. Voertuigen zonder verzekering vermijden immers vaak de keuring. Bij afwezigheid van een geldig verzekeringsbewijs wordt slechts een opmerking op het keuringsbewijs vermeld en kan het voertuig verder blijven rijden. Daarom kan de meerwaarde van deze momentopname in vraag worden gesteld, gezien de vertraging en de administratieve last die

dergelijke controle met zich meebrengt. ANPR-camera's bieden een efficiënter alternatief om onverzekerde voertuigen op te sporen.

Vandaag is de mogelijkheid voorzien om, naast een keuringsbewijs voor een klein, groot of gevaarlijk gebrek, een keuringsbewijs uit te reiken met een geldigheid van 3 maanden voor administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving. In de Richtlijn 2014/45 wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen een klein gebrek met een beperkte geldigheid van 3 maanden en een klein gebrek met een normale geldigheid. Daarom wordt ervoor gekozen om in de gevallen waar enkel een klein gebrek wordt vastgesteld een keuringsbewijs met normale geldigheid uit te reiken. Het keuringsbewijs voor klein gebrek met een geldigheid van 3 maanden verdwijnt, waardoor de herkeuring van het voertuig binnen deze termijn niet meer nodig is.

Tenslotte wordt de geldigheid van het keuringsbewijs bij het vaststellen van een groot gebrek verlengd van 15 dagen naar 2 maanden. Deze aanpassing komt tegemoet aan de vaststelling dat de herstellingstermijn van 15 dagen in de praktijk vaak te kort is, zeker bij complexere gebreken of beperkte beschikbaarheid van onderdelen of herstellende. De verlenging biedt voertuigeigenaars meer ruimte om de nodige herstellingen uit te voeren, zonder dat dit leidt tot een verhoogd risico op de weg. Op deze manier wordt de geldigheidstermijn ook in overeenstemming gebracht met de termijn voorzien in de Richtlijn 2014/45.

Deze wijzigingen sluiten aan bij eerdere inspanningen om de technische keuring efficiënter en klantvriendelijker te maken. Met deze aanpassingen wordt verder gebouwd aan een toekomstgerichte en proportionele keuringsaanpak.

Om deze wijzigingen door te voeren worden aanpassingen aangebracht 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: KB Technische Eisen)
- het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers (hierna: BVR keuring motorfietsen)
- het eerste lid van artikel 34, §1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen, dat handelt over de tweedehandskeuring (hierna: KB inschrijvingen)
- 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 (hierna: BVR van 7 juni 2024).

B. TOELICHTING BIJ DE ARTIKELN

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

Artikel 1

Dit artikel voorziet in de opheffing van punt 5° van artikel 23, §7, van het KB Technische Eisen. Hierdoor vervalt voor de persoon die het voertuig ter keuring aanbiedt, de verplichting om het verzekeringsbewijs van het voertuig voor te leggen.

Artikel 2

1. Deze bepaling bevat verschillende wijzigingsbepalingen die allen een verruiming van de periodiciteit tot gevolg hebben.

2. Punt 1° heft de beperkende voorwaarden in artikel 23ter, §1, 1° van het KB Technische Eisen op, waardoor personenwagens slechts konden genieten van een tweejaarlijkse keuring indien zij minder dan 10 jaar oud waren en er minder dan 160.000 km op de teller stond. Voortaan geldt voor alle personenwagens een keuringsfrequentie van twee jaar, ongeacht de leeftijd of kilometerstand. Concreet betekent dit dat een personenwagen voor het eerst aan een periodieke keuring wordt onderworpen vier jaar na de eerste inschrijving, en vervolgens om de twee jaar.

3. Met punten 2° tot en met 12° wordt de periodiciteit van de technische keuring verruimd voor de volgende voertuigcategorieën:

- lichte vrachtwagens (voertuigcategorie N1) – artikel 2, 2°

Voor de voertuigcategorie N1 wordt in artikel 23ter, §1, van het KB Technische Eisen een nieuw punt 1°bis ingevoegd.

Door deze aanpassing zijn de lichte vrachtwagens onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en aan een periodieke keuring de dag dat ze twee jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

- lichte aanhangwagens (voertuigcategorie O2) – artikel 2, 2°

Voor de voertuigcategorie O2 wordt in artikel 23ter, §1, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 een nieuw punt 1°ter ingevoegd.

Door deze aanpassing zijn de lichte aanhangwagens onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en aan een periodieke keuring de dag dat ze twee jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

- speciaal voor het vervoer van circus- of kermismateriaal uitgeruste voertuigen met een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van 40 km/u – artikel 2, 2°

Voor deze voertuigen wordt in artikel 23ter, §1, van het KB Technische Eisen een nieuw punt 1°quater ingevoegd.

Door deze aanpassing zijn deze voertuigen onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens aan een periodieke keuring om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

- landbouw- en bosbouwaanhangwagens die ontworpen werden voor een snelheid van meer dan 40 km/u (voertuigcategorie Rb) – artikel 2, 2°

Voor de voertuigcategorie Rb wordt in artikel 23ter, §1, van het KB Technische Eisen een nieuw punt 1°quinquies ingevoegd.

Door deze aanpassing zijn deze voertuigen onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens aan een periodieke keuring om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

- verwisselbare getrokken machines die voor gebruik in de land- of bosbouw zijn bestemd en die ontworpen werden voor een snelheid van meer dan 40 km/u (voertuigcategorie Sb) - artikel 2, 2°

Voor de voertuigcategorie Sb wordt in artikel 23ter, §1, van het KB Technische Eisen een nieuw punt 1°sexies ingevoegd.

Door deze aanpassing zijn deze voertuigen onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens aan een periodieke keuring om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

- voertuigen, andere dan landbouwtrekkers, die voor rijonderricht gebruikt worden – artikel 2, 3°

De voertuigen, andere dan landbouwtrekkers, die voor rijonderricht gebruikt worden, waren vroeger opgenomen in artikel 23ter, §1, 2°, van het KB Technische Eisen, waarvoor een periodiciteit gold van 6 maand. Dit punt wordt met dit besluit aangepast.

Door deze aanpassing zijn ze onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens elk jaar.

- taxi's en ambulances – artikel 2, 4°

De taxi's en ambulances waren vroeger opgenomen in artikel 23ter, §1, 2°, van het KB Technische Eisen, waarvoor een periodiciteit gold van 6 maand. Zij worden voortaan ondergebracht in een nieuw punt 2°bis.

Door deze aanpassing zijn ze onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens elk jaar.

- personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting (trekhaak) – artikel 2, 5°

Voor voertuigen die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting voor het slepen van een aanhangwagen waarvan de maximaal toegelaten massa meer bedraagt dan 750 kg, was vroeger steeds een keuring vereist vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de twee jaar en vanaf het ogenblik dat het voertuig op het moment van de periodieke keuring vier jaar oud was geworden, elk jaar.

Voor voertuigen die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting voor het slepen van een aanhangwagen waarvan de maximaal toegelaten massa 750 kg niet overtreft of de koppelingsinrichting gebruiken als fietsendrager of motordrager, was vroeger steeds een keuring vereist vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de twee jaar vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud was geworden, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling, tot het voertuig op het moment van de periodieke keuring een kilometerstand van 160.000 km had bereikt of tien jaar oud was geworden, en vervolgens elk jaar.

Deze eerste keuring en bijkomende periodieke keuringen worden opgeheven.

Wat de territoriale toepassing betreft, zal de afschaffing van de eerste keuring en bijkomende periodieke keuringen van de koppelingsinrichting enkel gelden voor voertuigen die zullen ingeschreven worden of die ingeschreven zijn in het Vlaamse Gewest.

- autobussen en autocars (voertuigcategorieën M2 en M3) – artikel 2, 6°, 14°, 15° en 16°

De aanpassing van de periodiciteit voor autobussen en autocars vereist op verschillende plaatsen in artikel 23ter, §1 en 2, van het KB Technische Eisen een aanpassing.

Door deze aanpassingen zijn de autobussen en autocars onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens elk jaar, in plaats van om de drie maanden (voor voertuigen zonder remvertrager) of zes maanden (voor voertuigen met remvertrager).

- landbouw- of bosbouwtrekkers op wielen ontworpen voor een snelheid van meer dan 40 km/uur (voertuigcategorie Tb) – artikel 1°, 7°

De snelle land- of bosbouwtrekkers op wielen worden voortaan expliciet ondergebracht in artikel 23ter, §1, 5° van het KB Technische Eisen.

Door deze aanpassing zijn ze onderworpen aan een keuring vóór de eerste in verkeerstelling in België of het opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de twee jaar.

Vóór deze wijziging, vielen zij onder artikel 23ter, §1, 7°, van het KB Technische Eisen en dienden zij zich jaarlijks aan te bieden.

4. De toevoeging van de punten (hierboven vermeld onder artikel 2, 2°) vereist een aanpassing van het tweede lid van artikel 23ter, §1, van het KB Technische Eisen. Deze aanpassing wordt doorgevoerd door artikel 2, 8° van dit besluit.

5. Met artikel 2, 9°, 10°, 11°, 12° en 13° worden de punten 1°ter, 1°quater en 1°quinqüies van artikel 23ter, §2 van het KB Technische Eisen aangepast aan de gewijzigde keuringsperiodiciteit voor personenwagens.

De wijziging aan 1°ter houdt in dat personenwagens die opnieuw in verkeer gesteld worden in België en op dat moment drie jaar oud zijn en zich na een jaar moeten aanbieden voor de eerste periodieke keuring, vervolgens pas om de twee jaar moeten worden aangeboden voor de periodieke keuring.

De wijziging aan 1°quater houdt in dat ingevoerde personenwagens die op datum van de laatste periodieke keuring vier jaar oud waren en een visuele keuring ondergaan, zich pas na twee jaar moeten aanbieden voor de volgende periodieke keuring en vervolgens om de twee jaar.

Dit houdt in dat de referentiedatum (het uiterste tijdstip van de periodieke keuring) van de laatste periodieke keuring behouden blijft. De visuele keuring wijzigt bijgevolg de referentiedatum niet.

De wijziging aan 1°quinquies houdt in dat personenwagens die bij invoer in België een niet-periodieke keuring ondergaan en op dat moment vier jaar oud waren, zich pas na twee jaar moeten aanbieden voor de volgende periodieke keuring en vervolgens telkens om de twee jaar. Dit houdt in dat de referentiedatum wordt bepaald door deze niet-periodieke keuring.

Artikel 3

Met de wijziging doorgevoerd door punt 1°, wordt de verplichting geschrapt om een voertuig te onderwerpen aan een niet-periodieke keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis, zoals vermeld in artikel 23sexies, §1, 3° van het KB Technische Eisen. Deze verplichting blijft enkel bestaan voor voertuigen die in België ingevoerd worden vóór de inschrijving op naam van een andere titularis. Voor voertuigen die ingevoerd worden in België als verhuisgoed (waarvan de titularis dus niet wijzigt) verandert er niets.

Met deze schrapping vervalt tevens de vrijstelling van deze niet-periodieke keuring bij overdracht tussen echtgenoten, wettelijk samenwonenden en ouders en kinderen. Daarnaast vervallen ook de vrijstellingen voor voertuigen die tijdelijk worden ingeschreven in België zoals vermeld in artikel 5, §1, 10°, 11°, 12° en 13° van het KB inschrijvingen.

Ook het verplicht opmaken en afleveren van een tweedehandsrapport wordt geschrapt door punt 2° en 4° van dit artikel.

Wanneer een ingevoerd voertuig dat onderworpen wordt aan een niet-periodieke keuring vóór inschrijving op naam van een andere titularis, een geldig keuringsbewijs heeft dat minder dan 2 maanden geleden uitgereikt is in een andere lidstaat van de EER, wordt deze niet-periodieke keuring beperkt tot een visuele keuring. Punt 3° past de tekst van het eerste lid van artikel 23sexies, paragraaf 4, 3°, van het KB Technische Eisen in die zin aan.

Ook het verplicht opmaken en afleveren van een tweedehandsrapport na afloop van de visuele keuring wordt met punt 2° en 4° van dit artikel geschrapt.

Wanneer tijdens een visuele keuring een gebrek wordt opgemerkt dat een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid tot gevolg heeft, wordt alsnog een volledige technische keuring uitgevoerd. Punt 5° schrapt de verplichte overschakeling naar een volledige technische keuring als er bepaalde administratieve tekortkomingen vastgesteld worden die aanleiding geven tot een keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maanden. In artikel 6, 1° van dit besluit wordt immers dergelijk type van keuringsbewijs afgeschaft.

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.

Artikel 4

Een gedeeltelijke keuring is verplicht wanneer een voertuig afgekeurd wordt. Dit artikel schrapt de verplichte gedeeltelijke keuring in het geval dat er bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving vastgesteld worden waarvoor een keuringsbewijs met een beperkte geldigheidsduur van 3 maanden wordt uitgereikt.

In artikel 6, 1°, van dit besluit wordt immers dat type van keuringsbewijs afgeschaft.

Artikel 5

Dit artikel schrapt de bepaling vermeld in artikel 23novies, §1, van het KB Technische Eisen dat een keuring aanleiding geeft tot de afgifte van een tweedehandsrapport. Het verplicht opmaken en afleveren van een tweedehandsrapport wordt namelijk afgeschaft door artikel 3 van dit besluit.

Artikel 6

Wanneer tijdens een keuring bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving vastgesteld worden, wordt momenteel een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid van 3 maanden uitgereikt. Dergelijk type keuringsbewijs verdwijnt door de aanpassing vermeld in punt 1°.

Daarnaast wordt de geldigheid van het keuringsbewijs met een groot gebrek aangepast in artikel 23decies, §3, van het KB Technische Eisen. Bij een groot gebrek wordt voortaan een keuringsbewijs met een geldigheid van twee maanden uitgereikt in plaats van 15 dagen.

Hoofdstuk 2. Wijziging van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen

Artikel 7

Het eerste lid van artikel 34, §1, van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen bepaalt dat het kentekenbewijs wordt voorgelegd aan de erkende instelling voor technische keuring als het voertuig aldaar wordt aangeboden met het oog op de verkoop.

Aangezien de verplichte tweedehandskeuring verdwijnt, met uitzondering voor ingevoerde voertuigen, dringt een aanpassing van dit artikel zich op.

Het voormelde eerste lid betreft geen regel die betrekking heeft op de inschrijving van voertuigen, maar wel op de technische keuring van voertuigen. Het komt immers aan de gewesten toe om te bepalen welke documenten voorgelegd moeten worden bij een technische keuring. Uit vaste rechtspraak blijkt bovendien dat de regels inzake de technische keuring waarvoor de gewesten bevoegd zijn niet alleen vervat zitten in het KB Technische Eisen, maar ook vervat kunnen zitten in andere bepalingen. Om die redenen kan met dit besluit het eerste lid van artikel 34, §1, worden gewijzigd.

Hoofdstuk 3. Wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 4 februari 2022 over de technische keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers

Artikel 8

Punt 1° van dit artikel schrapt de verplichting in artikel 6, §1, van het BVR keuring motorfietsen, om motorfietsen, driewielers en vierwielers te onderwerpen aan een volledige keuring vóór de inschrijving op naam van een andere titularis. Deze verplichting blijft enkel bestaan voor dergelijke voertuigen die in België ingevoerd worden vóór de inschrijving op naam van een andere titularis.

Met deze schrapping vervalt tevens de vrijstelling van deze volledige keuring bij overdracht tussen echtgenoten, wettelijk samenwonenden en ouders en kinderen. Deze vrijstelling vervalt eveneens voor motorfietsen, driewielers en vierwielers die tijdelijk worden ingeschreven in België zoals vermeld in artikel 5, §1, 10°, 11°, 12° en 13° van het KB inschrijvingen.

Artikel 9

Met dit artikel worden 2 wijzigingen aangebracht aan artikel 7, §2, van het BVR keuring motorfietsen.

Wanneer een ingevoerd voertuig dat onderworpen wordt aan de volledige keuring vóór inschrijving op naam van een andere titularis, een geldig keuringsbewijs heeft dat minder dan 2 maanden geleden uitgereikt is in een andere lidstaat van de EER, wordt deze volledige keuring beperkt tot een visuele keuring. Door de herformulering in punt 1° worden enkel de in België ingevoerde voertuigen geïseerd. In de andere gevallen verdwijnt immers de verplichte tweedehandskeuring zoals voorzien in artikel 8 van dit besluit.

Wanneer tijdens een visuele keuring een gebrek wordt opgemerkt dat een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid tot gevolg heeft, wordt alsnog een volledige technische keuring uitgevoerd. Punt 2° schrapt de verplichte overschakeling naar een volledige technische keuring als er bepaalde administratieve tekortkomingen vastgesteld worden die aanleiding geven tot een keuringsbewijs met een geldigheid van 3 maanden. In artikel 12, 1°, van dit besluit wordt immers dergelijk type van keuringsbewijs geschrapt.

Artikel 10

Een gedeeltelijke keuring is verplicht wanneer een voertuig afgekeurd wordt.

Punt 1° van dit artikel schrapt in artikel 8 van het BVR keuring motorfietsen, de verplichte gedeeltelijke keuring in het geval dat er bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving vastgesteld worden die aanleiding geven tot een keuringsbewijs met een geldigheidsduur van 3 maanden. In artikel 12, 1°, van dit besluit wordt immers dergelijk type van keuringsbewijs geschrapt.

De vrijstelling van deze volledige keuring bij overdracht tussen echtgenoten, wettelijk samenwonenden en ouders en kinderen vermeld in artikel 8, punt 3°, van het BVR keuring motorfietsen, vervalt eveneens.

Artikel 11

Dit artikel past artikel 10, vierde lid, van het BVR keuring motorfietsen aan. Het schrapt de verwijzing naar artikel 11, §2, dat handelt over het keuringsbewijs met een geldigheidsduur van 3 maanden in het geval van bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving. Dergelijk keuringsbewijs wordt namelijk door artikel 12, 1°, van dit besluit afgeschaft.

Artikel 12

Met dit artikel worden verschillende wijzigingen aangebracht aan artikel 11 van het BVR keuring motorfietsen dat handelt over de geldigheidsduur en de kleur van het keuringsbewijs.

Wanneer tijdens een keuring bepaalde administratieve tekortkomingen of bepaalde vormen van niet-naleving vastgesteld worden, wordt momenteel een keuringsbewijs met een beperkte geldigheid van 3 maanden uitgereikt. Dergelijk type keuringsbewijs verdwijnt door de aanpassing vermeld in punt 1°.

In punt 2° wordt de geldigheid van het keuringsbewijs met een groot gebrek voor wat betreft de keuring van motorfietsen, driewielers en vierwielers aangepast. Bij een groot gebrek wordt voortaan een keuringsbewijs met een geldigheid van twee maanden uitgereikt, in plaats van 15 dagen.

Tenslotte wordt in punt 3° de verwijzing naar artikel 11, §2, geschrapt aangezien deze paragraaf wordt opgeheven.

Hoofdstuk 4. Wijziging 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

Artikel 13

Het BVR van 7 juni 2024 voorzagt in een trapsgewijze invoering van de verruiming van de periodiciteit voor personervoertuigen op basis van de ouderdom van het voertuig op het moment van de keuring. Voor de voertuigen met een ouderdom tussen 8 en 10 jaar, zou de nieuwe periodiciteit maar gelden voor voertuigen waarvan het tijdstip van de periodieke keuring plaatsvindt vanaf 1 september 2026 (artikel 14, 3°, van het BVR van 7 juni 2024).

Met dit besluit wordt de periodiciteit voor deze voertuigen verder versoepeld door o.m. de afschaffing van de leeftijds- en kilometergrens. De nieuwe regeling is eveneens van toepassing op voertuigen met een geldig keuringsbewijs met normale geldigheid, waarvan de periodieke keuring plaatsvindt vanaf 1 september 2026. Om elke mogelijke twijfel omtrent de op deze voertuigen toe te passen regeling weg te nemen, wordt voor de duidelijkheid artikel 14, 3°, van het BVR van 7 juni 2024 opgeheven. .

Hoofdstuk 5. Slotbepalingen

Artikel 14

De datum van inwerkingtreding van dit besluit wordt vastgelegd op 1 juli 2026.

Voor artikel 6, 2°, en 12, 2°, betekent dit dat de nieuwe geldigheidsduur van het keuringsbewijs bij grote gebreken van 2 maanden wordt toegepast op de voertuigen die worden onderworpen aan een keuring vanaf 1 juli 2026.

Er zullen geen keuringsbewijzen met een beperkte geldigheidsduur van 3 maanden meer worden uitgereikt voor voertuigen die worden ontworpen aan een keuring vanaf 1 juli 2026.

Voor de bepalingen die betrekking hebben op de afschaffing van de tweedehandskeuring wordt de inwerkingtreding uitgesteld naar 1 september 2026.

Artikel 15

Het eerste lid van artikel 15 bepaalt dat de verruiming van de periodiciteit van de verschillende voertuigcategorieën van toepassing is vanaf 1 september 2026. Voertuigen die worden voorgerezen voor periodieke keuring vanaf 1 september 2026, krijgen een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar. De ouderdom wordt gerekend vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.

Er wordt als voorwaarde gesteld dat het voertuig op het moment van de periodieke keuring over een geldig keuringsbewijs met normale geldigheid moet beschikken. Het vorige keuringsbewijs mag dus nog niet vervallen zijn. Dit om te voorkomen dat men zich met opzet te laat aanbiedt na de toepassingsdatum om zo een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar te bemachtigen.

Vanaf 1 september 2026 wordt de verruimde periodiciteit voor personenwagens M1 bijgevolg van toepassing op deze voertuigen, ongeacht de leeftijd of kilometergrens. Deze wijziging zorgt voor een uniforme toepassing van de verruimde periodiciteit en sluit aan bij de andere voertuigcategorieën.

Het tweede lid van artikel 15 heeft betrekking op de lichte vrachtwagens.

De vernieuwde periodiciteit voor deze vrachtwagens wordt gefaseerd ingevoerd om grote fluctuaties in het aantal aangeboden voertuigen te beperken en een betere spreiding van de keuringsactiviteiten te bekomen in de eerste jaren na het uitrollen van de verruimde periodiciteit.

De trapsgewijze invoering bestaat uit drie fases:

- Voertuigen met een ouderdom van ten hoogste vier jaar die worden voorbereiden voor de periodieke keuring vanaf 1 september 2026, krijgen een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar. De ouderdom wordt gerekend vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.
- Voertuigen met een ouderdom van ten hoogste acht jaar die zich voorrijden voor de periodieke keuring vanaf 1 september 2027, krijgen een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar. De ouderdom wordt gerekend vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.
- Voertuigen met een ouderdom hoger dan acht jaar die zich voorrijden voor de periodieke keuring vanaf 1 september 2028, krijgen een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar. De ouderdom wordt gerekend vanaf de datum van de eerste inverkeerstelling.

Er wordt als voorwaarde gesteld dat het voertuig op het moment van de periodieke keuring over een geldig keuringsbewijs met normale geldigheid moet beschikken. Het vorige keuringsbewijs mag dus nog niet vervallen zijn. Dit om te voorkomen dat men zich met opzet te laat aanbiedt na de toepassingsdatum om zo een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar te bemachtigen.

Voorbeeld 1

Een voertuig van 3 jaar oud met een keuringsbewijs dat vervalt op 20 augustus 2026, wordt voorbereiden voor periodieke keuring op 1 september 2026. Er wordt geen keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar toegekend, want het voertuig heeft op het moment van de keuring geen geldig keuringsbewijs meer. Er wordt een keuringsbewijs met een geldigheid van één jaar toegekend met vervaldatum 20 augustus 2027 en er wordt een toeslag voor laattijdige keuring aangerekend.

Voorbeeld 2

Een voertuig van 3 jaar oud met een keuringsbewijs dat vervalt op 10 september 2026, wordt voorbereiden voor periodieke keuring op 1 september 2026. Er wordt een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar toegekend, want het voertuig heeft op het moment van de keuring een geldig keuringsbewijs. Er wordt een keuringsbewijs met een geldigheid van twee jaar toegekend met vervaldatum 10 september 2028.

Artikel 16

Dit artikel behoeft geen uitleg.

C. ADVIES INSPECTIE VAN FINANCIËN

Opmerkingen IF in cursief

Doelmatigheid

1. Dit is een hervorming van het doortastende type (wel reeds aangekondigd dmv een Mededeling aan de Vlaamse regering in juli 2025) ovv het motto 'niet meer dan wat Europa vereist'. Vraag is dan natuurlijk waarom men in het verleden altijd strenger is geweest dan de richtlijn ?

Minstens zou men verwachten dat er data beschikbaar zijn waaruit blijkt dat de vastgestelde tekortkomingen (na jaarlijkse controle) eerder van het ongevaarlijke type zijn (en dus geen gevaar betekenen voor de verkeersveiligheid). 'Evidence based' blijkt dit voorstel niet te zijn.

Antwoord: Hoewel Vlaanderen in het verleden op sommige punten strenger was dan de Europese richtlijn, is dat geen bewijs dat die strengere normen noodzakelijk of effectief waren. Met dit BVR kiest de Vlaamse Regering bewust voor het principe 'no goldplating', waarbij de Europese richtlijn als voldoende veiligheidsbasis geldt die moet worden ingevoerd door alle lidstaten. Intussen is het voertuigenpark bovendien sterk geëvolueerd: moderne voertuigen beschikken over uitgebreide onboard diagnostiek en zijn technisch betrouwbaarder, waardoor ernstige technische defecten minder frequent voorkomen. De noodzaak van strengere Vlaamse afwijkingen is daarmee niet langer evident. Het voorstel is dus wél 'evidencebased' in de zin dat het uitgaat van de Europese inschatting, de technische evolutie van het wagenpark en de principes van proportionaliteit en doeltreffendheid

2. Alternatieve scenario's worden niet voorgesteld bv. inzake tweedehandskeuringen (daling van 2.560.191 in 2025 naar 1.086.223 in 2030).

Intuïtief zou men – inzake technische betrouwbaarheid – toch eerder terughoudend moeten zijn tav versoepelingen (tenzij grondig geanalyseerde data het tegendeel bewijzen).

Alternatieve scenario's laten allicht ook toe om de ontslagvergoedingen drastisch te beperken (eerder spontaan vertrek, natuurlijke afvloeiingen).

Antwoord: De versoepeling bij tweedehandskeuringen volgt logisch uit het 'no goldplating'-principe: de Belgische uitzonderingsregel heeft geen bewezen veiligheidsmeerwaarde en wordt in andere lidstaten helemaal niet toegepast. Het is moeilijk om enkel de impact van de staat van het voertuig op de ongevallenstatistiek te weten. Nederland heeft geen tweedehandskeuring. Hoewel vrijwel alle ongevallen een menselijke factor kennen, wordt een onveilige of gebrekkige wegomgeving veel vaker genoemd als medeverklaring voor ongevallen dan voertuiggebreken. Het aantal dodelijke slachtoffers lag in dezelfde orde van grootte: 675 verkeersdoden in Nederland vs. 470 in België in 2024. Beide landen zitten qua verkeersdoden per inwoner dus op een vergelijkbaar niveau (rond 4 per 100.000 inwoners). Verder bevindt de mortaliteit (aantal verkeersdoden per miljoen inwoners) zich op een lager niveau in zowel Duitsland als Denemarken in vergelijking met België. Deze landen hebben geen tweedehandskeuring. Terughoudendheid is begrijpelijk, maar zonder data die aantonen dat de huidige strengere regels nodig zijn, is het proportioneel om terug te keren naar het Europese niveau. Mogelijke personeelsimpact wordt opgevangen binnen de normale instrumenten van een organisatie in transitie, waarbij alternatieve scenario's geen duidelijke inhoudelijke of organisatorische meerwaarde bieden.

3. Bovendien wordt een drastische hervorming (ontwerp van decreet voor zomerreces ?) nu reeds aangekondigd : allicht om het stelsel te vereenvoudigen en om een (vorm van) mededinging in te voeren (de keuringsinstellingen hebben nu recht op 5 % gegarandeerde winst ongeacht de exploitatieresultaten). Waarom dan deze tussenstap ?

Antwoord: De aangekondigde 'tussenstap' is bewust gekozen omdat we op korte termijn merkbare verbeteringen voor de burger willen realiseren, binnen het bestaande wettelijke kader. De noden op het terrein zijn vandaag al duidelijk voelbaar, en dit pakket laat toe om onmiddellijk een eerste set vereenvoudigingen en klantgerichte aanpassingen door te voeren, zonder de grote structurele hervorming te moeten afwachten. Tegelijk toont dit traject ook een gefaseerd engagement: we bereiden het bredere decretaal kader voor, maar leveren intussen al concrete resultaten op een verantwoorde en proportionele manier.

4. Bemerkt dat de keuringsinstellingen ook belast zijn met de organisatie van de rijexamens (die op zich deficitair zijn : ie – 6 miljard uitgaven versus inkomsten).

De organisatie van het praktisch rijexamen zou te kampen hebben met wachtperiodes van meerdere maanden. Vermits een wagen voor vele mensen nog steeds noodzakelijk is om werk te vinden /te

behouden (a fortiori met een versoepeling van de werktijden) zou men verwachten dat dit maatschappelijk probleem prioritair wordt verholpen.

Antwoord: De uitdagingen binnen de rijexamenorganisatie zijn ons bekend en maken integraal deel uit van het bredere hervormingstraject. De huidige maatregelen rond de technische keuring staan hier los van, 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.

5. Er werd blijkbaar geen (formeel) overleg gepleegd met de sector. We veronderstellen dat de 'sociale vrede' wordt afgekocht dmv de ontslagvergoedingen (met de veronderstelling dat deze techniekers vrij snel elders werk zullen vinden).

We laten in het midden of de zgn. 'Wet Renault' al of niet van toepassing is (sectorniveau/ondernemingsniveau : het betreft hier immers diverse keuringsinstellingen, dus aparte entiteiten).

Antwoord: Het klopt dat de sector betrokken is bij zowel de technische keuring als de rijexamens, maar dit ontwerp mikt uitsluitend op gerichte aanpassingen binnen het keuringsstelsel. De dialoog met de sector blijft ondertussen lopen in het kader van de bredere hervorming. Een correcte en respectvolle omgang met de personeelsimpact maakt daar vanzelfsprekend deel van uit.

6. Er is onduidelijkheid inzake de (afgifte van de) Car-Pass en het zgn roze formulier. Dat probleem wordt blijkbaar verschoven naar de federale overheid.

Antwoord: De afgifte van zowel de CarPass als het roze formulier raakt rechtstreeks aan federale bevoegdheden en bestaande federale digitale stromen. Het ontwerpBVR past enkel het Vlaamse luik van de keuring aan, zonder in te grijpen in deze federale processen. Dat betekent echter niet dat het probleem wordt doorgeschoven: deze elementen worden parallel opgepakt in het interbestuurlijk overlegtraject, zodat de federale randvoorwaarden afgestemd kunnen worden op het vernieuwde Vlaamse stelsel. De huidige hervormingsstap verandert dus niets aan de werking van CarPass of het roze formulier, maar houdt de noodzakelijke federale afstemming buiten scope van dit BVR.

Budgettair

1. Het begrotingssaldo van het Verkeersveiligheidsfonds zou (einde 2025) een batig saldo van circa 75 mio vertonen. (dat allicht een historische oorsprong heeft i.e. de overdracht van – toenmalige - batige saldi naar de gewesten).

Antwoord: Het huidige batig saldo van het Verkeersveiligheidsfonds, dat historisch mede is opgebouwd via vroegere federale overdrachten en bijdragen zoals de inmiddels afgeschaftte FIA, bevestigt dat er voldoende buffer is om een overgangsfase op te vangen zonder de continuïteit van verkeersveiligheidsprojecten te ondermijnen. Het bestaan van dat saldo staat dus los van de inhoudelijke motieven van de hervorming.

2. Een begrotingsfonds kan enkel uitgaven verrichten ten belope van de inkomsten (zgn variabele kredieten). Het wordt gespijst door diverse bronnen : verkeersboetes, afdrachten van de keuringsinstellingen (6%), 0.25 euro afdracht, en exploitatieoverschotten).

Antwoord: Het klopt dat het fonds werkt met variabele kredieten binnen de grenzen van de jaarlijkse inkomsten; deze werking blijft gewoon behouden. De hervorming wijzigt niets aan dat mechanisme en doet geen uitspraak over toekomstige federale boetestromen of andere externe inkomstenbronnen.

3. De afdrachten zullen dalen (van 7.2 mio in 2025 naar 0.65 mio in 2030) en de exploitatieoverschotten zullen verdwijnen. Gecumuleerd zou het gaan om een minderinkomst van circa 92 mio (tem 2030). Dit impliceert – ceteris paribus over diezelfde periode – minder kredieten te besteden aan (projecten van) verkeersveiligheid.

Antwoord: De daling van de Vlaamse afdrachten is een logisch gevolg van het terugplooiën 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. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

De versoepeling van de periodiciteiten en de schrapping van bepaalde keuringen resulteren in minder keuringen en bijgevolg minder inkomsten voor de keuringsinstellingen. De financiële stromen (wettelijke afdrachten) naar het Verkeersveiligheidsfonds en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zullen bijgevolg ook verminderen.

De budgettaire weerslag is een complexe berekening. Voor de eenvoud van de berekening wordt daarom uitgegaan van bepaalde veronderstellingen, zoals bijvoorbeeld wat de vermindering van het aantal personeelsleden bij de erkende keuringsinstellingen in 2026 en 2027 betreft, de veroudering van de voertuigvloot in de toekomst, de indexering van de tarieven, e.d. Er wordt ook geen rekening gehouden met de impact van de toekomstige hervorming van de technische keuring. Er werd wel rekening gehouden met de groei van het wagenpark.

In 2027 verwachten we 1,4 miljoen minder keuringen dan in 2024. Voor 2028 schatten we dat er 1,7 miljoen minder keuringen zullen zijn dan in 2024. Deze golvende evolutie blijft zich in de tijd manifesteren.

De evolutie van het aantal geschatte keuringen per jaar en *per voertuigcategorie* is weergegeven in de onderstaande tabel.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Periodiciteit aanhangwagen O2 van 1 naar 2 jaar	136.680	139.414	0	144.990	0	150.790
Periodiciteit lichte vracht N1 van 1 naar 2 jaar	613.755	634.510	589.739	450.680	371.613	334.847
Periodiciteit taxi en ambulance M1 van 6m naar 1 jaar	12.000	12.000	6.000	6.000	6.000	6.000
Periodiciteit bus M2/M3 van 3m/ 6m naar 1 jaar	18.500	18.500	9.250	9.250	9.250	9.250
Periodiciteit snelle tractor Tb van 1 naar 2 jaar	5.000	5.000	0	5.000	0	5.000
Periodiciteit kermisvoertuigen van 1 jaar naar 2 jaar	5	5	0	5	0	5
Periodiciteit wedstrijdvoertuigen Cat. 1 van 1 jaar naar 2 j	497	497	0	497	0	497
Periodiciteit snelle landbouwtrекkers van 1 jaar naar 2 ja	9.374	9.374	0	9.374	0	9.374
Periodiciteit snelle landbouwaanhangwagens van 1 naar	341	341	0	341	0	341
Periodiciteit snelle landbouwmachines van 1 naar 2 jaar	150	150	0	150	0	150
Totaal	796.302	819.791	604.989	626.287	386.863	516.254

Hieronder wordt de evolutie van het aantal geschatte keuringen per jaar *en per type keuring* weergegeven. De verplichte tweedehandskeuring voor personenvoertuigen en motorfietsen valt bijna volledig weg. In de simulatie wordt rekening gehouden met het feit dat ingevoerde voertuigen nog aan een tweedehandskeuring onderworpen zijn. Daarnaast zal een klein deel van de burgers bij

aankoop van een personenvoertuig een vervroegde periodieke keuring wensen (ter vervanging van de afgeschafte verplichte tweedehandskeuring).

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Eerste keuring trekhaken	39.603	39.603	0	0	0	0
Tweedehandskeuring personenvoertuigen + vervroegde periodieke keuring	433.501	289.001	126.700	126.700	126.700	126.700
Tweedehandskeuring + keuring na ongeval motorfietsen	27.400	18.267	3.240	3.240	3.240	3.240
Periodieke keuring personenvoertuigen van 1 naar 2 jaar	2.121.477	1.793.398	1.363.071	1.071.037	1.438.103	1.128.414
Totaal	2.621.981	2.140.269	1.493.011	1.200.977	1.568.043	1.258.354

De vermindering van het aantal keuringen zorgt ervoor dat er een overcapaciteit ontstaat omdat er dan een teveel aan technische medewerkers is. Dit aantal dient verminderd te worden in functie van het aantal keuringen. De evolutie van het aantal technische medewerkers wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Het totaal aantal technische medewerkers dat te veel is bedraagt 498.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal vereiste technische medewerkers	1.285	1.164	840	738	786	719
Aantal teveel aan technische medewerkers	-	121	323	54	-	-

In onderstaande tabel wordt de evolutie van het aantal volledige keuringen, de inkomsten, de uitgaven en de afdrachten weergegeven. In deze berekeningen is eveneens het jaarlijks tekort voor het organiseren van de rij-examens, opgenomen. Dit tekort bedraagt 6 miljoen euro.

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Aantal keuringen	3.557.637	3.099.413	2.237.354	1.966.618	2.094.260	1.913.962
Bruto ontvangsten	€ 222.724.315	€ 194.037.421	€ 140.068.557	€ 123.119.280	€ 131.110.237	€ 119.822.770
0,25 € afdrachten (VKV-fonds)	€ 3.011.902	€ 2.623.969	€ 1.894.148	€ 1.664.943	€ 1.773.004	€ 1.620.364
Netto ontvangsten	€ 219.712.413	€ 191.413.452	€ 138.174.409	€ 121.454.338	€ 129.337.232	€ 118.202.406
6% afdrachten (MOW/VKV-fonds)	€ 13.207.408	€ 11.506.294	€ 8.305.975	€ 7.300.894	€ 7.774.752	€ 7.105.413
Netto ontvangsten basis bezoldiging	€ 206.505.005	€ 179.907.158	€ 129.868.434	€ 114.153.444	€ 121.562.480	€ 111.096.993
Uitgaven (incl. jaarheffing en bezoldiging instelling*)	€ 202.593.587	€ 176.584.793	€ 127.644.389	€ 112.282.585	€ 119.542.889	€ 109.317.073
Extra personeelsuitgaven om het ziekteverzuim te compenseren	€ -	€ 4.102.163	€ 2.962.062	€ 2.602.802	€ 2.771.434	€ 2.533.150
Ontslagvergoedingen	€ -	€ 7.865.000	€ 20.995.000	€ 3.510.000	€ -	€ -
Overschot van de ontvangsten	€ 3.911.418	€ -8.644.798	€ -21.733.017	€ -4.241.943	€ -751.844	€ -753.230
Totale inningen	€ 20.130.728	€ 5.485.465	€ -11.532.894	€ 4.723.894	€ 8.795.913	€ 7.972.547

(*) jaarheffing voor 9MHANA-OW 573.000 584.460 596.149 608.072 620.234 632.638

(*) Bezoldiging instelling 9.472.784 8.252.690 5.957.317 5.236.439 5.576.306 5.096.234

Over een periode 2025-2030 verwachten we, zoals hieronder weergegeven, dat de afdrachten van de erkende keuringinstellingen aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken met 60.000 euro zullen toenemen door de indexatie van de jaarheffing. Dit komt neer op een gemiddelde jaarlijkse toename van ruim 15.000 euro.

MOW - 9MHANA-OW – VERKEERSVEILIGHEID	2025	2026	2027	2028	2029	2030
6% afdracht schijf <= 5.539K	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000	€ 5.539.000
jaarheffing	€ 573.000	€ 584.460	€ 596.149	€ 608.072	€ 620.234	€ 632.638
TOTAAL	€ 6.112.000	€ 6.123.460	€ 6.135.149	€ 6.147.072	€ 6.159.234	€ 6.171.638
cum verschil	€ 0	€ 11.460	€ 23.149	€ 35.072	€ 47.234	€ 59.638

Zoals weergegeven in onderstaande tabel, wordt over een periode 2025-2030 verwacht dat de afdrachten van de erkende keuringsinstellingen aan het Verkeerveiligheidsfonds met 85 miljoen euro zullen verminderen. Dit komt neer op een gemiddelde jaarlijkse vermindering van 21,3 miljoen euro.

VKV-fonds	2025	2026	2027	2028	2029	2030
0,25€ afdracht	€ 3.011.902	€ 2.623.969	€ 1.894.148	€ 1.664.943	€ 1.773.004	€ 1.620.364
6% afdracht schijf > 5.539K	€ 7.668.408	€ 5.967.294	€ 2.766.975	€ 1.761.894	€ 2.235.752	€ 1.566.413
exploitatieoverschot	€ 3.911.418	-€ 8.644.798	-€ 21.733.017	-€ 4.241.943	-€ 751.844	-€ 753.230
TOTAAL	€ 14.591.728	-€ 53.535	-€ 17.071.894	-€ 815.106	€ 3.256.913	€ 2.433.547
cum verschil	€ 0	-€ 14.645.263	-€ 46.308.885	-€ 61.715.720	-€ 73.050.534	-€ 85.208.716

Samengevat zullen de afdrachten aan de Vlaamse Overheid in de periode 2025-2030 verminderen met ruim 85 miljoen euro. Dit betekent gemiddeld een vermindering van ruim 21,3 miljoen euro per jaar. In het bedrag van 85 miljoen zijn voor ruim 32,4 miljoen euro aan ontslagvergoedingen opgenomen, alsook 15 miljoen euro extra personeelsuitgaven t.o.v. het jaar 2025. Deze extra personeelsuitgaven zijn nodig om de capaciteit van de keuringscentra op een structurele manier te verhogen gelet op het ziekteverzuim van het personeel van de keuringsinstellingen. Dat zal onder meer bijdragen tot een verbetering van de wachttijden.

Meerontvangsten uit verkeersboetes

Deze geraamde minderontvangsten uit keuringen kunnen worden opgevangen door de geraamde meerontvangsten voor verkeersboetes. Meer concreet betreft het:

- Ca. 15 miljoen euro per jaar vanaf 2027 vanuit het nieuw VlaamsVerwerkingsCentum (VVC) voor verkeersboetes extra voor het VVF. (afspraak BO26)
- Ca. 3 - 8 miljoen euro per jaar extra vanaf 2027 vanuit federaal verwerkte verkeersboetes richting het VVF. Dit op basis van de laatste raming van FOD FIN sept 2025.
- Nog eens ca. 7 - 10 miljoen euro per jaar extra vanaf 2027 vanuit federaal verwerkte verkeersboetes richting VVF bovenop de laatste raming van FOD FIN sept 2025. Dit door een eerdere beslissing (VR 2026 1302 – 40) om de boetes met onmiddellijke inning met 10% te verhogen.

B.ESR-TOETS

De ESR-toets is niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet van de Vlaamse Overheid.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

- a. personeel: het voorstel heeft geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b. werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c. investeringen en schulden: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d. ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e. conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de lokale en provinciale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering van dit voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, zal advies worden ingewonnen bij de Vlaamse commissie administratie-nijverheid en de Raad van State.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1° haar principiële goedkeuring te geven aan het bijgaande voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen;

2° de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

- 2.1. te gelasten over het voormelde voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid in te winnen;
- 2.2. te gelasten over voornoemd voorontwerp van besluit van de Vlaamse Regering het advies in te winnen van de Raad van State, met verzoek het advies mee te delen binnen een termijn van 30 dagen, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, als de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Havens en Sport oordeelt dat het advies van de Vlaamse commissie administratie-nijverheid geen aanleiding geeft tot aanpassing van de heden door de Vlaamse Regering principieel goedgekeurde tekst.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlagen:

- Ontwerpbesluit
- Advies IF dd. 14 januari 2026
- Begrotingsakkoord dd. 6 februari 2026