



PROEFPROJECT HERKEURINGEN BIJ ERKENDE HERSTELLERS

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	voorontwerp van decreet over herkeuringen van voertuigen door erkende keurders bij erkende herstellere in het kader van een proefproject.	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	17 juli 2023	
Goedkeuring raad	22 september 2023	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Advies proefproject herkeuringen bij erkende herstellere

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 17 juli om advies over het ontwerpdecreet dat het proefproject voor herkeuringen bij erkende herstellere in het leven roept. Dankzij de verlengde adviestermijn, kon de raad een uitgebreid advies opstellen.

De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen. De raad formuleert wel enkele aanbevelingen over de **aard en reikwijdte van proefproject**, het belang van **voldoende inspecties** om misbruik en belangenconflicten tegen te gaan, de nood aan een **uitgebreid en duidelijk uitvoeringsbesluit**, en de verdere **optimalisatie van de bestaande keuringen**.

In zijn advies plaatst de MORA de belangen van zowel consumenten, ondernemingen, keuringsinstellingen als erkende herstellere centraal om zo de slaagkansen van het proefproject te vergroten. De raad vraagt om nauw betrokken te worden tijdens het verdere regelgevende traject alsook bij de uitvoering van het proefproject.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Maximaliseer de slaagkans van het proefproject	7
1.1 Een antwoord op bestaande problematieken	7
1.2 Meer ambitieuze termijn en reikwijdte nodig	8
1.3 Proefprojecten vragen een specifieke insteek	9
1.4 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik	10
2. Creëer een duidelijk en evenwichtig uitvoeringsbesluit	10
3. Optimaliseer de voertuigkeuring	13
3.1 Voertuigkeuring bij erkende keuringsinstellingen	13
3.2 Keuring op verplaatsing (KOV)	14

Krachtlijnen

Minister Peeters in 2022 een optimalisatietraject met een audit over dienstverlenende en klantgerichte processen bij de erkende instellingen voor voertuigkeuring. In navolging van deze audit besloot de minister onder meer om een proefproject op te zetten dat erkende garagisten/herstellers toelaat om bepaalde herkeuringen uit te voeren. De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen.

De raad formuleert verschillende aanbevelingen over de **aard en reikwijdte van proefproject**, het belang van **voldoende inspecties** om misbruik en belangenconflicten tegen te gaan, de nood aan een **uitgebreid en duidelijk uitvoeringsbesluit**, en de verdere **optimalisatie van bestaande keuringen**. Hierbij plaatst de MORA belangen van zowel consumenten, bedrijven, keuringsinstellingen als erkende herstellers centraal.

Aard en reikwijdte van proefproject

De MORA vindt het voorgestelde tijdsplan weinig ambitieus. Daarom vraagt hij de mogelijkheid te voorzien om bij een eerste positieve evaluatie na vijf jaar het proefproject al om te zetten in vaste regelgeving. Aanvullend vraagt de raad de juridische mogelijkheid te voorzien om het proefproject na een positieve evaluatie uit te breiden naar andere herkeuringen. Ten slotte vraagt hij om in het finale decreet de ruimte te creëren om bij hoge nood de lijst met (her)keuringen die deel uitmaken van het proefproject, uit te breiden. Bij deze beslissingen moeten telkens de belangen van de betrokken partijen, alsook de impact op verkeersveiligheid en milieu, centraal staan.

Voldoende inspecties

Het proefproject kan maar slagen indien het gepaard gaat met adequate controle op de regels. Er mag geen oneerlijke concurrentie ontstaan tussen erkende keuringsinstellingen en erkende herstellers, noch mogen erkende herstellers rechter en partij worden. De MORA is ervan overtuigd dat een voldoende groot inspectieteam de minimale voorwaarde is om dit te bereiken.

Naast het uitbreiden van de Vlaamse inspectiediensten voor erkende keuringsinstellingen en erkende herstellers, moet de Vlaamse Regering de klanten mee inschakelen door een robuust klachtenmechanisme te creëren en de regels hierrond duidelijk te communiceren.

Uitgebreid en duidelijk uitvoeringsbesluit

Het is een gemiste kans dat het ontwerpdecreet niet meer gedetailleerd is uitgewerkt. Indien nodig is een BVR in de toekomst makkelijker aan te passen, maar de MORA vreest dat het in de opstartfase van het proefproject kan zorgen voor een langere wetgevende procedure en meer discussies bij de goedkeuring van het verwachte ontwerpbesluit.

Daarom maakt de MORA gebruik van deze adviesvraag om een aantal aanbevelingen te doen voor het uit te werken ontwerpbesluit, en vraagt hij om betrokken te worden bij de uitwerking van het uitvoeringsbesluit en een formele adviesvraag te ontvangen.

Belangrijke aandachtspunten voor het BVR die de MORA aanhaalt, zijn onder meer een correcte en spoedige implementatie, een duidelijke (maar voldoende ruime) afbakening van de voertuigcategorieën die deel uitmaken van het proefproject, de opleidings- en erkenningsvoorwaarden, de tarifiering van keuringen bij erkende herstellende en het financiële luik van het proefproject, enz.

Optimalisatie van bestaande keuringen

Ten slotte ondersteunt de MORA in zijn advies de optimalisatievoorstellen die de koepelorganisatie van bestaande keuringsinstellingen zelf doet, onder meer rond het uitbreiden van 'Keuring op verplaatsing'. De raad vraagt daarom aan de Vlaamse overheid om zijn volledige medewerking te verlenen aan de realisatie van het actieplan dat GOCA Vlaanderen heeft opgesteld om de dienstverlening te garanderen. Extra aandacht moet daarbij gaan naar het uitbreiden van de bestaande inspectieteams voor de voertuigkeuringen, en dus niet enkel naar het in het leven roepen van inspectieteams die louter focussen op het proefproject.

Advies

De voorbije jaren kwam de Vlaamse voertuigkeuring negatief in de media omwille van lange wachttijden en moeilijkheden om afspraken te maken. De COVID pandemie en naweeën ervan zette de dienstverlening bijkomend onder druk, met een verhoogd aantal klachten tot gevolg.

In 2022 werd daarom een audit opgestart gericht op de dienstverlenende en klantgerichte processen binnen de voertuigkeuring, de bestaande knelpunten en mogelijke oplossingen. In navolging van deze audit besloot de minister om, naast het eventueel uitbreiden van de keuring op verplaatsing naar personenwagenvelden, erkende garagisten/herstellers toe te laten bepaalde herkeuringen uit te voeren. Daarvoor creëert de minister, met voorliggend ontwerpdecreet, een kader voor een proefproject.

De MORA geeft in dit advies aanbevelingen over de aard en reikwijdte van het proefproject, hoe een duidelijk uitvoeringsbesluit moet bijdragen aan een evenwichtig en klantgericht proefproject en, ten slotte, hoe een verdere optimalisatie van de voertuigkeuring in Vlaanderen kan verlopen, los van dit proefproject.

De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen. De raad is ervan overtuigd dat – mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan – zowel de consument, bedrijven, de keuringsinstellingen en de erkende herstellere voordeel kunnen halen uit dit proefproject.

1. Maximaliseer de slaagkans van het proefproject

De MORA meent dat het proefproject een antwoord kan bieden op bestaande problematieken zoals capaciteitstekorten bij keuringsinstellingen en tijdsverlies door extra verplaatsingen voor consumenten en bedrijven. Zowel de bestaande keuringsinstellingen als de erkende herstellere kunnen volgens de raad voordeel halen uit het proefproject.

Een proefproject kan maar slagen als het aan een aantal voorwaarden voldoet. De MORA geeft daarom aanbevelingen over de monitoring en evaluatie van het proefproject, en plaatst ook een kritische kanttekening bij de vooropgestelde termijn en reikwijdte.

1.1 Een antwoord op bestaande problematieken

Voor de MORA kunnen zowel klanten als de bestaande keuringsinstellingen en de erkende herstellere voordeel halen uit het proefproject.

In de loop van 2023 gebeurden er al verschillende aanpassingen aan de voertuigkeuring om klanten tegemoet te komen: het tijdelijk afschaffen van toeslagen voor laattijdige keuring voor de eerste maand (onder meer ingegeven door de lange wachtrijen voor (her)keuring) en de herkwalificatie van verschillende – vaak administratieve – overtredingen die geen impact hebben op de veiligheid van het voertuig en andere verkeersdeelnemers.

Het proefproject kan een volgende stap zijn in een **meer klantengerichte voertuigkeuring** door de herkeuring van sommige gebreken te koppelen aan de herstelling van deze gebreken. Dit levert uiteraard tijdswinst op voor consumenten en bedrijven met grote voertuigvloeden, naast minder af te leggen kilometers.

Ook de bestaande keuringsinstellingen en de erkende herstellere kunnen volgens de MORA voordeel ondervinden van het proefproject. In een reactie op de recente audit¹ stellen de bestaande keuringsinstellingen dat hun capaciteit onder druk blijft staan door een tekort aan werkkrachten en de krapte op de arbeidsmarkt. Voor de MORA is dit een sterk argument om actief in te zetten op alternatieve keuringskanalen, in plaats van een verandering in de arbeidsmarkt af te wachten. Een belangrijke voorwaarde bij de uitbreiding van keuringskanalen, is dat de keuring niet moet plaatsvinden onder supervisie van keurders die doorgaans werken bij de erkende keuringsinstellingen (cf. de huidige werkwijze bij Keuring op Verplaatsing). Enkel door de bestaande keurders intelligent en flexibel in te zetten, kan de globale keuringscapaciteit en tijdswinst toenemen.

Door keuringen mogelijk te maken via garages die een erkenning als erkende herstellere behalen, zal de **totale keuringscapaciteit dus in geval van succes toenemen**. Doordat het proefproject focust op het herkeuren van verschillende soorten gebreken kan er tijd en ruimte ontstaan bij de keuringsinstellingen om betere en snellere dienstverlening aan te bieden voor alle andere keuringen die buiten de scope van dit proefproject vallen.

1.2 Meer ambitieuze termijn en reikwijdte nodig

Het ontwerpdecreet legt vast dat het proefproject een duurtijd heeft van vijf jaar, met de mogelijkheid om nogmaals met vijf jaar te verlengen na een positieve evaluatie. Dit impliceert dat als het proefproject positieve resultaten teweegbrengt, de herkeuringen door erkende herstellere potentieel gedurende tien jaar ‘in proefopstelling’ plaatsvinden.

De MORA vindt dit tijdspad weinig ambitieus, zeker gezien de numerieke doelstelling van het proefproject: 300.000 jaarlijkse herkeuringen op een totaal van 700.000 laten uitvoeren bij erkende herstellere na vijf jaar. Als deze doelstelling wordt gehaald is het etiket ‘proefproject’ nauwelijks nog van toepassing.

Ook op vlak van rechtszekerheid voor erkende herstellere en keurders biedt een proefproject met een termijn van tien jaar te weinig garanties. Herstellere en keurders moeten immers zelf het initiatief nemen om een opleiding te volgen en een erkenning aan te vragen, maar het is moeilijk

¹ Deloitte (2023) Audit op de instellingen voor technische keuring & rijexamens.

in te schatten hoeveel bedrijven deze stap zullen zetten als er geen vooruitzicht is op een volwaardige juridische implementatie na de eerste vijf jaar. Het proefproject staat of valt immers met het overtuigen van genoeg herstellende en werknemers om een erkenning te behalen.

De MORA vraagt daarom om m.b.t. de termijn en reikwijdte van het proefproject om de volgende zaken op te nemen in het finale decreet:

- voorzie de mogelijkheid om na de eerste vijf jaar de herkeuringen uit het proefproject om te zetten in vaste regelgeving voor die herkeuringen die in het toekomstige ontwerpbesluit zijn opgenomen;
- creëer de juridische mogelijkheid om het proefproject bij een positieve evaluatie uit te breiden naar een grotere groep van herkeuringen;
- creëer ruimte in het proefproject om bijkomende (her)keuringen deel te maken van het proefproject mocht bijvoorbeeld blijken dat er nieuwe capaciteitsproblemen opduiken bij de erkende instellingen. Dit kan door in het decreet de term 'herkeuringen' te laten volgen door 'en andere keuringen bepaald door de Vlaamse Regering'.

De MORA vindt het evenwel belangrijk dat bij een uitbreiding van de herkeuringen in de loop van het proefproject, deze aanleunen bij de bestaande lijst en dat de controlemechanismen van het proefproject op overeenkomstige wijze worden aangepast en versterkt. Een mogelijk onderdeel van een uitbreiding van de herkeuringslijst zijn herkeuringen waarvoor bepaalde meetapparatuur noodzakelijk is. Het project keuring op verplaatsing van zware bedrijfsvoertuigen toonde immers al aan dat erkende herstellende perfect in staat zijn om zich organisatorisch aan te passen op het keuren van aspecten waarvoor specifieke meetapparatuur noodzakelijk is.

1.3 Proefprojecten vragen een specifieke insteek

Proefprojecten bieden een uitgelezen kans om nieuw beleid aan een stevige test te onderwerpen. In het verleden toonde de MORA zich positief over verschillende proefprojecten in het beleidsdomein MOW, maar formuleerde telkens een aantal kanttekeningen. Het evaluatieproces van proefprojecten moet dynamisch en transparant zijn en tijdens de looptijd moeten voldoende maatschappelijke en economische indicatoren nauwgezet gemonitord worden om een systeem van continue evaluatie en bijsturing mogelijk te maken.

Gezien de aard van dit ontwerpdecreet zullen gedetailleerde bepalingen m.b.t. regels en beoordelingscriteria voor de evaluatie een belangrijk onderdeel zijn van het uitvoeringsbesluit. Voor de MORA zijn er binnen dit proefproject een aantal onmisbare indicatoren voor een adequate monitoring en evaluatie, zoals de gehanteerde prijzen bij erkende herstellende, wachttijden bij keuringsinstellingen en erkende herstellende, de impact op het Verkeersveiligheidsfonds ...

Een continue en dynamische monitoring is ook nodig om – indien noodzakelijk of opportuun – in te grijpen en aanpassingen door te voeren tijdens de looptijd van het proefproject. Dit sluit ook aan bij de vraag van de MORA om de termijnen en reikwijdte van het proefproject breder te omschrijven en deze aan te passen aan de gebeurtenissen op het terrein en de noden van de klant. De raad ziet het bestaande proefproject met ecocombi's hierbij als voorbeeld van hoe het niet

moet: een proefproject met zo'n rigide regelgeving dat een eventuele uitbreiding van de scope pas ná een uitgebreid en statisch evaluatiemoment kan plaatsvinden.

1.4 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik

Het proefproject kan maar slagen indien de uitbreiding van herkeuringen naar erkende herstell-ers gepaard gaat met adequate controle op de regels. Er mag geen oneerlijke concurrentie ont-staan tussen erkende keuringsinstellingen en erkende herstell-ers, noch mogen erkende herstel-ers rechter en partij worden. Door het handhaven van regels rond prijszetting en het grondig on-derzoeken van klachten moet ook het vertrouwen van klanten behouden blijven. De MORA is er-van overtuigd dat **een voldoende groot inspectieteam de minimale voorwaarde** is om deze doelstellingen te bereiken.

De MORA meent dat dit proefproject zijn beloop moet kunnen gaan, weliswaar binnen de regels die de Vlaamse Regering bepaalt in het ontwerpdecreet en het BVR. Risico's rond eventuele be-langenconflicten en misbruiken, alsook het optimaliseren van controlemechanismen, moeten daarbij het onderwerp zijn van de monitoring en evaluatie en zo een inherent onderdeel van het proefproject vormen.

Volgens de MORA bestaan er, los van het proefproject, bovendien al veel drempels om eventuele belangenconflicten en misbruik inzake herstelling en herkeuring tegen te gaan. Er bestaan al ver-schillende controlemomenten bij een mogelijke herkeuring door een erkende hersteller. Ten eer-ste bepaalt de keuringsinstelling zelf welke gebreken moeten hersteld en herkeurd worden, waardoor het zou opvallen wanneer een erkende hersteller te veel herstellingen zou doen om de prijs voor de klant op te drijven. Ten tweede is de politie steeds in staat om controles uit te voe-ren langs de weg en een oordeel te vellen over onderdelen van een voertuig die moesten her-steld en herkeurd worden. Een derde controle op misbruik is de periodieke keuring die maximaal 1 jaar na een eventuele herstelling en herkeuring plaatsvindt bij een erkende keuringsinstelling. Als de keuringsinstelling bij de eerstvolgende periode keuring gebreken vaststelt, moeten zij in staat zijn om hierover een melding te maken.

Ten slotte vraagt de MORA om bij de opstart van het proefproject de klant mee in te schakelen in het tegengaan van misbruik en belangenconflicten. De Vlaamse Regering moet daarvoor een dui-delijk pad uitzetten richting een robuust klachtenmechanisme en de regels hierrond duidelijk communiceren.

2. Creëer een duidelijk en evenwichtig uitvoe-ringsbesluit

De nota aan de Vlaamse Regering omschrijft het ontwerpdecreet als kader voor het proefproject. Voor een groot aantal modaliteiten van het proefproject wordt de verdere invulling overgelaten aan de Vlaamse Regering. Hierdoor wint het benodigde uitvoeringsbesluit aan belang.

De MORA vindt het een gemiste kans dat het ontwerpdecreet niet meer gedetailleerd is uitgewerkt. De raad begrijpt dat een BVR in de toekomst makkelijker aan te passen is dan een gedetailleerd decreet (bij eventuele wijzigingen aan het proefproject), maar vreest dat het in deze fase zal zorgen voor een langere wetgevende procedure en meer discussies bij de goedkeuring van het verwachte ontwerpbesluit.

Net daarom vraagt de MORA om betrokken te worden bij de uitwerking van het uitvoeringsbesluit en een formele adviesvraag te ontvangen na de eerste principiële goedkeuring. Toch wil de raad dit advies aangrijpen om al een aantal aanbevelingen te doen voor de opmaak van het uitvoeringsbesluit.

- **De raad hecht veel belang aan een correcte maar spoedige implementatie van de regelgeving.** De nood aan meer keuringscapaciteit is sinds geruime tijd zeer groot en dus is het cruciaal dat het uitvoeringsbesluit snel volgt op de definitieve goedkeuring van het decreet. Het wetgevend proces moet bovendien gepaard gaan met duidelijke (en brede) communicatie, nog vóór finale goedkeuring van het decreet en het uitvoeringsbesluit zodat herstellende en keurders die zich willen laten erkennen, tijdig kunnen anticiperen op het proefproject.
- **Het ontwerpdecreet geeft geen overzicht van de voertuigcategorieën die onderdeel zijn van het proefproject.** Het is voor de MORA essentieel dat het ontwerp van decreet en het proefproject niet enkel van toepassing is op personenwagens, maar ook op voertuigcategorieën M2, M3, N1, N2 en N3 (autobussen en goedertransport). De MORA vraagt om in het uitvoeringsbesluit een duidelijk overzicht te geven van de voertuigcategorieën die wel of niet onderdeel uitmaken van het proefproject en dringt erop aan dat er bij de afbakening van de lijst met herkeuringen per voertuigcategorie absolute prioriteit wordt gegeven aan de verkeersveiligheid.
- **Het uitvoeringsbesluit zal verduidelijken welke herkeuringen kunnen plaatsvinden bij een erkende hersteller in het kader van het proefproject.** De memorie van toelichting verduidelijkt dat er zal gekeken worden naar die herkeuringen die de meeste capaciteitswinst opleveren en/of tegelijk gemakkelijk door de brede sector van herstellende uit te voeren zijn. De MORA vraagt om het evenwicht tussen beide graadmeters nauwgezet te bewaken zodat er voldoende mogelijkheden tot herkeuring door erkende herstellende zijn en het proefproject geen lege doos is.
- Om de slaagkans van het proefproject verder te vergroten, is het eveneens belangrijk om in het uitvoeringsbesluit duidelijk weer te geven wat de erkenningsvoorwaarden zijn voor de keurders werkzaam bij erkende herstellende. **De MORA meent dat de opleidingsvereisten voor keurders gelijk moeten zijn, of ze nu werkzaam zijn bij erkende keuringsinstellingen of bij erkende herstellende.** De bestaande regelgeving bepaalt immers dat voor het profiel van controleur en adjunct-controleur in keuringsstations een diploma van het secundair onderwijs volstaat. De MORA raadt wel aan om aanvullend op de basisopleiding een alomvattend leertraject op te zetten voor keurders werkzaam bij erkende herstellende, waarbij het onderhouden van expertise, onpartijdigheid en objectiviteit aan bod komen.

- In artikel 7 van het ontwerpdecreet bepaalt de Vlaamse Regering dat ze een maximumbedrag kan bepalen voor de vergoeding die is verschuldigd voor de herkeuring door een erkende hersteller. **De MORA dringt aan om van bij de start van het proefproject een maximumtarief vast te leggen.**
 - De raad vertrouwt erop dat de markt zelf naar een prijsevenwicht kan evolueren (aangezien een speler met de duurste herkeuring minder cliënteel zal ontvangen). Echter, om het proefproject te doen slagen mag de kostprijs voor een herkeuring bij de start van het proefproject niet te sterk afwijken tussen erkende hersteller en erkende keuringsinstelling. Een extra uitdaging hierbij is het voorgestelde verschil in financiële compensatie die per herkeuring moet betaald worden aan de Vlaamse overheid. Deze is immers aanzienlijk groter voor herkeuringen bij erkende herstellere dan voor herkeuringen bij erkende keuringsinstellingen. De MORA vraagt om het financiële luik van het proefproject meer nauwgezet uit te werken en ervoor te zorgen dat de erkende herstellere in staat zijn om concurrentiële tarieven te hanteren voor herkeuringen. Zo niet zal het proefproject al op voorhand onder druk staan.
 - Het ontwerpdecreet verduidelijkt dat de prijs van de herkeuring door een erkende hersteller los moet staan van de prijs voor de herstelling. De Vlaamse Regering moet ervoor zorgen dat er voldoende controle plaatsvindt op deze regel zodat er geen onduidelijke package deals ontstaan die nefast zijn voor de klant. Voorbeelden uit Nederland leren dat het soms voorvalt dat de keuring als (quasi) gratis wordt geafficheerd, terwijl de prijs voor andere werkzaamheden wordt opgedreven of er onnodige herstellingen worden uitgevoerd.
- In de nota aan de Vlaamse Regering wordt berekend dat de uitbreiding van herkeuringen naar erkende herstellere een positieve impact zal hebben op de inkomsten van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. De MORA is uiteraard tevreden dat het proefproject zo wordt opgezet dat financiële stromen naar het Verkeersveiligheidsfonds overeind blijven en mogelijks zelfs vergroten. **Toch zijn er voor de MORA nog onduidelijkheden m.b.t. het financiële luik van het proefproject en de impact op de erkende keuringsinstellingen:**
 - De berekening in de nota aan de Vlaamse Regering van het verschil aan inkomsten voor het Verkeersveiligheidsfonds – zij het in positieve of in negatieve zin – is rudimentair en onvolledig. De inkomsten uit keuringen voor het Verkeersveiligheidsfonds bestaan momenteel uit een kleine retributie per uitgevoerde prestatie, aangevuld met de inkomsten boven een bepaald drempelbedrag (€5.539.000), berekend op de 6% van de netto ontvangsten van de keuringsinstellingen die naar het departement MOW vloeien. Deze specifieke financiële constructie vraagt een uitgebreidere berekening om een duidelijk beeld te vormen van de impact van het proefproject op het Verkeersveiligheidsfonds, alsook adequate monitoring ervan.
 - De MORA vraagt om de ontwikkelingskosten van het nieuwe IT-systeem – gefinancierd via het Verkeersveiligheidsfonds – evenwichtig te verhalen op zowel erkende herstellere als erkende keuringsinstellingen. Alle spelers zullen immers baat hebben bij dit systeem (gegevensuitwisseling tussen alle stakeholders).

- Voor de raad is het vooralsnog onduidelijk in welke mate het proefproject een impact zal hebben op de inkomsten van de erkende keuringsinstellingen, en dus indirect op de financiering van de centra voor rijexamens (die momenteel gefinancierd worden door inkomsten van de voertuigkeuringen). De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om ook de financiering van de examen centra nauwgezet te monitoren en garant te staan voor een (financieel) laagdrempelige toegang tot het rijexamen.

3. Optimaliseer de voertuigkeuring

Het proefproject is slechts één manier om de voertuigkeuring in Vlaanderen verder te optimaliseren. Gezien de beperkte scope van het proefproject verwacht de MORA dat de druk op de bestaande keuringsinstellingen slechts geleidelijk zal afnemen. Ook aanpassingen bij de bestaande keuringsinstellingen en het uitbreiden van het systeem van keuring op verplaatsing (KOV) zijn dus nodig om de voertuigkeuring te moderniseren.

3.1 Voertuigkeuring bij erkende keuringsinstellingen

GOCA Vlaanderen nam als sectorfederatie voor de autokeuring en examinering voor het rijbewijs zelf al initiatieven om de dienstverlening bij de keuringsinstellingen te verbeteren. Voorbeelden zijn het proces om het keuringsbewijs te digitaliseren, het vroeger verzenden van de groene herinneringskaart, een actief klachtenmanagementsysteem enz. Er werd een actieplan 2023-2024 opgemaakt met voorstellen om de communicatie met de klant te verbeteren en de keuring zelf te optimaliseren. Een derde onderdeel van het actieplan gaat over de keuringsinstellingen als werkgever, en stelt meer aanwervingen (onder meer een extra focus op zij-instromers) en interne opleidingen voorop.

De MORA verwelkomt dit actieplan als een positieve evolutie om naar een meer klantgerichte voertuigkeuring te evolueren. Daarom vraagt de raad aan de Vlaamse Regering het departement MOW om er, in nauw overleg met GOCA Vlaanderen, voor te zorgen dat de punten uit dit actieplan gerealiseerd worden.

Daarnaast vraagt de MORA om, los van de controles op de modaliteiten van het proefproject, de bestaande inspecties voor de voertuigkeuring uit te breiden. Momenteel zijn er maar twee inspecteurs voor 43 keuringscentra en 21 lijnen voor keuring op verplaatsing. De raad vindt het vanzelfsprekend dat een meer performante en klantgerichte voertuigkeuring enkel mogelijk is als de Vlaamse Regering meer middelen voorziet voor het uitbreiden van de inspecties die door het departement MOW worden uitgevoerd.

Ten slotte vraagt de MORA aan de bevoegde controle instanties om extra aandacht te besteden aan het evenwicht bij de keuringsstations tussen de keuringslijnen van de lichte voertuigen enerzijds en de lijnen van de zware bedrijfsvoertuigen anderzijds. In de praktijk blijken de lijnen voor zware bedrijfsvoertuigen vaak onderbezet, waardoor de wachttijden daar sneller oplopen. De

MORA hoopt dat het proefproject druk kan wegnemen van de erkende keuringsinstellingen en -stations zodat zij de evenwichten tussen de verschillende keuringslijnen kunnen verbeteren.

3.2 Keuring op verplaatsing (KOV)

Momenteel kunnen zware bedrijfsvoertuigen onder strikte voorwaarden op verplaatsing gekeurd worden. Momenteel wordt KOV vaak gebruikt door de grootste wagenparkbeheerders maar is het merendeel van de transportondernemingen nog steeds aangewezen op de erkende keuringsinstellingen. Ondernemingen met als kernactiviteit het beheer van een wagenpark, worden zo geconfronteerd met de gekende gevolgen zoals lange wachttijden die zich vertalen in een aanzienlijke financiële impact.

De MORA vraagt om te onderzoeken of het systeem van keuring op verplaatsing kan uitgebreid worden naar een ruimere doelgroep vrachtwagens en bussen, maar ook om GOCA Vlaanderen te ondersteunen in hun interne proefproject 'KOV voor personenwagens'. De MORA meent dat een keuring op verplaatsing voor grote vloten bedrijfswagens een belangrijke stap kan zijn in een meer klantengerichte dienstverlening van de keuringsinstellingen.