



BVR WIJZIGINGEN TECHNISCHE KEURING

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

Advies op eigen initiatief

Goedkeuring raad 6 maart 2024 (schriftelijke goedkeuring)

Contactpersoon	Miguel Vertriest	mvertriest@serv.be
	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

BVR Wijzigingen technische keuring

Mevrouw de minister

Op 9 februari 2024 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een wijzigingsbesluit over de technische keuring van voertuigen. Met het oog op het beperken van wachttijden en wachtrijen wordt enerzijds de periodiciteit van de technische keuring voor het merendeel van de personenvoertuigen verruimd en worden anderzijds decentrale keuringen mogelijk gemaakt.

De MORA vindt het positief dat de minister blijft werken aan een klantgerichte voertuigkeuring. De raad is – in tegenstelling tot vorige dossiers m.b.t. voertuigkeuring – niet formeel om advies gevraagd. Gezien de impact van de voorgestelde aanpassingen en het gebrek aan een coherente visie op de hervorming van de technische keuring, besliste de MORA een advies op eigen initiatief op te stellen.

De wijzigingen in dit ontwerpbesluit zullen slechts geleidelijk de druk op de erkende keuringsinstellingen doen afnemen. De MORA is voorstander van een **breed gedragen en toekomstgerichte hervorming van de Vlaamse voertuigkeuring voor alle voertuigtypes** in overleg met **alle betrokken actoren** uit het (mobiliteits)middenveld, verkeersveiligheidsorganisaties, de auto- en garagesector, de sector van het professioneel transport en de sectorfederatie voor de autokeuring.

De raad formuleert in dit advies enkele concrete aanbevelingen.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Inleiding	7
2. Gewijzigde periodiciteit	8
2.1 Kortere wachtrijen niet voor meteen	9
2.2 Onzekere effecten op verkeersveiligheid	9
2.3 Inschatting impact luchtkwaliteit ontbreekt	10
3. Decentrale keuring voor personenwagens	11
3.1 Uitbreiding keuring op verplaatsing is goede zaak	11
3.2 Onduidelijke wijzigingen waarschuwings- en schorsingssysteem	11
4. Deeltjestellertest bij dieselveertuigen	12
5. Naar een gedragen en toekomstgerichte voertuigkeuring	13
5.1 Ga voor een gedragen hervorming in plaats van ad-hoc-aanpassingen	13
5.2 Maak de voertuigkeuring toekomstbestendig	14

Krachtlijnen

Minister Peeters startte in 2022 een optimalisatietraject voor de technische keuring met een audit over dienstverlenende en klantgerichte processen bij de erkende instellingen voor voertuigkeuring. Na verschillende losstaande maatregelen beoogt de minister om met het wijzigingsbesluit van 9 februari 2024 bijkomende en meer structurele wijzigingen in te voeren om de technische keuring van voertuigen binnen de bestaande erkennings- en werkingsvoorwaarden verder te optimaliseren.

De MORA vindt het positief dat de minister blijft werken aan een klantgerichte voertuigkeuring. De raad is – in tegenstelling tot vorige dossiers m.b.t. voertuigkeuring – niet formeel om advies gevraagd. Toch besliste de MORA om uit eigen beweging opmerkingen te formuleren over mogelijke onwenselijke gevolgen van het ontwerpbesluit en formuleert de raad een aantal voorstellen om de voertuigkeuring toekomstbestendig te maken.

Uitbreiding keuring op verplaatsing (KOV) is positief

De MORA is tevreden met de voorgestelde **uitbreiding van KOV** naar personenwagens, lichte vracht en aanhangwagens. De raad is ervan overtuigd dat zowel de consument, bedrijven als keuringsinstellingen voordeel kunnen halen uit de uitbreiding, zowel op financieel vlak als op vlak van tijdsbesteding.

Versoepeling periodiciteit mogelijk negatief voor verkeersveiligheid en luchtkwaliteit

Het ontwerpbesluit besteedt onvoldoende aandacht aan mogelijk negatieve effecten op de **verkeersveiligheid**, onder andere door de daling van de middelen voor het Verkeersveiligheidsfonds. Ook de impact op **luchtkwaliteit** baart de raad zorgen, aangezien de nieuwe regelgeving de uitstoot van meer dan 1 miljoen deeltjes niet langer als 'groot gebrek' beschouwt.

Ga voor een breed gedragen en toekomstgerichte aanpak van de Vlaamse voertuigkeuring

De wijzigingen in dit ontwerpbesluit zullen slechts geleidelijk de druk op de erkende keuringsinstellingen doen afnemen. De MORA is voorstander van een **breed gedragen en toekomstgerichte hervorming van de Vlaamse voertuigkeuring voor alle voertuigtypes** in overleg met **alle betrokken actoren** uit het (mobiliteits)middenveld, verkeersveiligheidsorganisaties, de auto- en

garagesector, de sector van het professioneel transport en de sectorfederatie voor de autokeuring. De raad formuleert enkele concrete aanbevelingen:

- vermijd concurrentiële nadelen met onze buurlanden;
- voer wijzigingen uit in samenspraak met de andere gewesten om keuringstoerisme te vermijden;
- zorg voor een duurzaam tewerkstellingskader voor de keuringscentra;
- hou voldoende rekening met de komst van steeds meer (tweedehands) zero-emissievoertuigen.

Advies

1. Inleiding

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 de naweeën ervan zetten de dienstverlening bijkomend onder druk, met een verhoogd aantal klachten tot gevolg.

De Vlaamse Regering wijzigde in de loop van 2023 de regelgeving rond de voertuigkeuring op meerdere vlakken. Zo werd de lijst met gebreken die leiden tot een verplichte herkeuring aangepast, en werd een voorontwerp van decreet over herkeuringen van voertuigen door erkende garagisten principieel goedgekeurd.

Op 9 februari 2024 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een besluit met wijzigingen aan de technische keuring van voertuigen met als doel de technische keuring van voertuigen binnen de bestaande erkennings- en werkingsvoorwaarden verder te optimaliseren. Het besluit beoogt de wachttijden en wachtrijen bij de keuring te verminderen door:

- het versoepelen van de periodiciteit voor keuringen van personenwagens;
- het uitbreiden van de mogelijkheden voor decentrale keuringen ('keuring op verplaatsing');
- het versoepelen van de termijnen voor herkeuring bij het falen van de deeltjestellertest.

De MORA toonde zich in vorige adviezen steeds voorstander van het stroomlijnen van de modaliteiten voor de technische keuring voor alle voertuigcategorieën. De MORA begrijpt hoe de voorgestelde aanpassingen passen in het streven van de minister naar een meer optimale en performante voertuigkeuring. De raad meent evenwel dat het ontwerpbesluit voorbijgaat aan mogelijke onwenselijke gevolgen en formuleert een aantal bedenkingen over de voorliggende regelgeving.

De MORA werd, in tegenstelling tot de Vlaamse commissie administratie-nijverheid, niet om advies gevraagd over dit ontwerpbesluit. Gezien de impact van de voorgestelde aanpassingen en het gebrek aan een coherente visie op hervorming van de technische keuring besliste de MORA een advies op eigen initiatief op te stellen.

De MORA gaat hierna achtereenvolgens in op de wijzigingen die betrekking hebben op de periodiciteit van de keuringen (deel 2), de decentrale keuringen (deel 3) en deeltjesteller voor dieselvoertuigen (deel 4). In deel 5 geeft de raad een aantal aanbevelingen voor een gedragen en toekomstgericht hervorming van de voertuigkeuring.

2. Gewijzigde periodiciteit

Volgens de huidige regelgeving moeten personenvoertuigen die vallen onder voertuigcategorie M1 (personenvoertuigen, auto's voor dubbel gebruik, minibussen en lijkauto's) vier jaar na de eerste inschrijving een eerste keer technisch gekeurd worden, gevolgd door een verplichte jaarlijkse herkeuring. De regelgeving bevat ook een bonussysteem: als de wagen maximaal zes jaar oud is, de kilometerstand de 100.000 kilometer niet overschrijdt en in het verleden een groen keuringsbewijs werd uitgereikt, is de periodiciteit 2 jaar in plaats van 1 jaar.

Voorliggend ontwerpbesluit vervangt dit systeem door een volgens de Vlaamse Regering "eenvoudige regeling die aanleunt bij de minimale vereiste in [de bestaande Europese] richtlijn 2014/45/EU¹". In de voorgestelde regeling is een eerste periodieke keuring nog steeds vereist 4 jaar na de eerste inschrijving, waarna een periodiciteit van twee jaar wordt opgelegd en dit tot het voertuig een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt of een ouderdom van 10 jaar oud. Vervolgens is een jaarlijkse keuring vereist.

De Europese richtlijn laat vandaag inderdaad toe om een tweejaarlijkse periodiciteit aan te houden, onbegrensd in de tijd of naar aantal kilometer, waardoor de bestaande Vlaamse regelgeving strenger is dan het Europese minimum.

Het ontwerpbesluit wijzigt ook de periodiciteit van de keuring van personenwagens van voertuigcategorie M1 met een trekhaak. Op die manier wordt vermeden dat eigenaars van personenwagens van voertuigcategorie M1 die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting voor het slepen van een aanhangwagen waarvan de maximaal toegelaten massa minder dan of gelijk is aan 750 kg of die de koppelingsinrichting gebruiken als fietsdrager of motordrager, zich binnen de nieuwe regelgeving toch jaarlijks bij technische keuring moeten aanbieden. De periodiciteit wordt voor deze voertuigen dezelfde als voor voertuigen zonder trekhaak. Voertuigen van de categorie M1 die uitgerust zijn met een koppelingsinrichting voor het slepen van een aanhangwagen waarvan de maximaal toegelaten massa meer bedraagt dan 750 kg moeten om de twee jaar en vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden elk jaar naar de keuring.

Volgens de nota aan de Vlaamse regering zou het verruimen van de periodiciteit leiden tot een volumedaling van naar schatting 500.000 keuringen per jaar.

De MORA is niet overtuigd dat de aangepaste periodiciteit snel een toonbaar effect zal creëren op de wachttijden en -rijen bij de keuring. Daarnaast kan er een toename van het keuringstoe-risme zijn en zijn er bezorgdheden rond de impact van de gewijzigde regelgeving op de verkeersveiligheid en de luchtkwaliteit.

¹ Europese richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens en tot intrekking van Richtlijn 2009/40/EG

2.1 Kortere wachtrijen niet voor meteen

De uitgebreide periodiciteit van de technische keuring beoogt kortere wachtrijen en lagere wachttijden bij de keuringscentra, maar zal op korte termijn geen effect hebben. De positieve impact zal pas voelbaar worden nadat de betrokken voertuigen ‘een laatste keer’ volgens de huidige regeling periodiek gekeurd zijn.

Tabel 1 toont, volgens berekeningen van de Vlaamse Regering, dat in scenario 1 (lichte groei van het aantal wagens in lijn met de vorige jaren) het aantal te keuren voertuigen ten gevolge van de nieuwe periodiciteit pas vanaf 2026 vermindert. Volgens scenario 2 (standstill, d.i. geen toename van het aantal wagens) is er al een beperkte afname in 2025. Een echte impact mag pas op iets langere termijn, binnen 2 jaar, verwacht worden.

Tabel 1 Geraamd aantal keuringen, 2022-2030

	2022	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
SCENARIO 1 (LICHTE GROEI)	3.422.867	3.491.324	3.491.324	3.255.897	3.258.922	3.324.100	3.390.582	3.458.394
SCENARIO 2 (STANDSTILL)	3.422.867	3.422.867	3.272.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867	2.922.867

Bron: Nota Vlaamse Regering VR 2024 0902 DOC.0163-1 TK optimalisatie - notaTER

Gezien er geen overgangsmaatregelen voorzien zijn voor het uitbreiden van de periodiciteit bestaat het risico dat de workflow in de Vlaamse keuringscentra verstoord zal worden, wat kan resulteren in periodes van meer drukte (en dus ook wachtrijen en wachttijden) afgewisseld met kalmer periodes. De ongelijke workflow ten gevolge van een tweejarige cyclus kan leiden tot problemen voor de werkzekerheid en de retentie van de werknemers in de keuringscentra, maar de omvang van die impact is vandaag moeilijk in te schatten.

Keuringstoerisme

Keuringstoerisme – waarbij voertuigen uit Brussel of Wallonië gekeurd worden in Vlaanderen – wordt vandaag al vastgesteld. De voornaamste reden is dat een technische keuring in de andere gewesten in principe enkel op afspraak kan, terwijl in Vlaanderen terug keuring zonder afspraak mogelijk is.

Als gevolg van de gewijzigde periodiciteit van de technische keuring in Vlaanderen, kan redelijkerwijs verwacht worden dat dit fenomeen, zeker aan de gewestgrenzen, zich nog prominenter zal manifesteren.

2.2 Onzekere effecten op verkeersveiligheid

Vanuit Vlaanderen wordt gestreefd naar Vision Zero (nul doden en zwaargewonden in het verkeer tegen 2050). Technische mankementen aan voertuigen kunnen (mee) de oorzaak zijn van

ongevallen. De voornaamste redenen waarom voertuigen niet door de keuring geraken hebben betrekking op de verkeersveiligheid, zoals een defect aan de lichten of slijtage van de banden, of het niet voldoen aan de uitlaatemissies.

Volgens de nota aan de Vlaamse Regering blijft de verkeersveiligheid gegarandeerd door de minimumvereisten van de Europese richtlijn inzake de periodiciteit van de technische keuring aan te vullen met een beperking qua leeftijd van het voertuig (10 jaar) en qua afgelegde kilometers (160.000 km).

Vanuit het voorzichtigheidsprincipe kunnen we een negatief effect op de verkeersveiligheid echter niet uitsluiten. Zo beveelt de European Transport Safety Council (ETSC) in een position paper van 2020 aan om personenwagens en lichte vrachtwagens 4 jaar na de registratie te keuren, 2 jaar daarna opnieuw en vanaf dan om het jaar². Voor voertuigen die een groot aantal kilometers afleggen beveelt de ETSC jaarlijkse keuringen aan.

Een loutere verwijzing naar de Europese regelgeving is voor de MORA onvoldoende als argumentatie vanuit verkeersveiligheidsperspectief.

Compenseer minderopbrengsten voor het Verkeersveiligheidsfonds

Een indirect effect op de verkeersveiligheid is dat de gewijzigde periodiciteit zal leiden tot minder middelen voor het Verkeersveiligheidsfonds. Die impact wordt geraamd op minderinkomsten van cumulatief tussen € 9.730.684 en € 32.969.622 tegen 2030, op basis van de scenario's weergegeven in Tabel 1 (supra).

Een inschatting van GOCA Vlaanderen verwacht op termijn 705.000 minder keuringen en herkeuringen per jaar. De impact op het Verkeersveiligheidsfonds is in dat geval nog hoger dan ingeschat door de Vlaamse Regering.

De MORA heeft van bij de oprichting van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds gewezen op de noodzakelijke rol ervan om de verkeersveiligheid gericht en structureel te verbeteren. Dat het fonds een significant negatieve impact ondervindt van de invoering van de voorgestelde regelgeving, is voor de MORA onaanvaardbaar.

2.3 Inschatting impact luchtkwaliteit ontbreekt

De MORA betreft dat er – in tegenstelling tot de impact op het Verkeersveiligheidsfonds – geen inschatting van de impact op de luchtkwaliteit is opgenomen in de voorliggende regelgeving.

² European Transport Safety Council (2020) Vehicle Roadworthiness Package Implementation Reports, ETSC Position Paper, https://etsc.eu/wp-content/uploads/2020-09-ETSC-Briefing-on-Roadworthiness-Package-Implementation-Reports_update16Oct.pdf

Zo werd niet onderzocht welke impact uitgaat van voertuigen die door de verruimde periodiciteit langer in het verkeer zullen blijven dan vandaag terwijl ze niet meer aan de uitstootnormen voldoen.

3. Decentrale keuring voor personenwagens

3.1 Uitbreiding keuring op verplaatsing is goede zaak

In zijn advies over het proefproject herkeuring bij erkende herstellera³ vroeg de MORA om het systeem van decentrale keuringen (keuring op verplaatsing (KOV) breder toegankelijker te maken voor alle transportondernemingen, en ook uit te breiden naar meer voertuigcategorieën. Ook GOCA Vlaanderen gaf in zijn actieplan 2023-2024 aan snel vooruitgang te willen maken met een proefproject rond KOV voor personenwagens.

De MORA is dan ook tevreden met de voorgestelde uitbreiding van KOV naar personenwagens, lichte vracht en aanhangwagens. De optimalisatie en uitbreiding van het toepassingsgebied van decentrale keuringen is een logische en positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen. De raad is ervan overtuigd dat zowel de consument als bedrijven voordeel kunnen halen uit de uitbreiding, zowel op financieel vlak als op vlak van wachttijden.

3.2 Onduidelijke wijzigingen waarschuwings- en schorsingssysteem

De MORA wil de aandacht vestigen op een onduidelijke bepaling in het wijzigingsbesluit m.b.t. het systeem van waarschuwingen en schorsingen van gedecentraliseerde keuringslijnen. Artikel 9 van het ontwerpbesluit wijzigt de bestaande regelgeving over maatregelen als gevolg van een overtreding in het installeren of opereren van een decentrale keuringslijn, zoals vermeld in artikel 33/15 van het KB van 23 december 1994. Waar volgens de huidige regelgeving drie waarschuwingen in een termijn van twee jaar kunnen leiden tot de schorsing van een decentrale keuringslijn, zal dit na de aanpassing kunnen na drie waarschuwingen binnen een termijn van één jaar.

Bovendien meldt de nota aan de Vlaamse Regering dat er *sneller zal worden overgegaan tot het geven van een waarschuwing, waardoor vlugger kan ingegrepen worden als de verplichtingen niet worden nageleefd*. De MORA vraagt om deze belofte ook effectief waar te maken op het terrein. Zo niet bestaat het risico dat er de facto minder snel ingegrepen zou worden bij eventuele problemen bij decentrale keuringslijnen: drie waarschuwingen op twee jaar zullen immers sneller voorvallen dan drie waarschuwingen op één jaar.

³ MORA (2023) Advies proefproject herkeuringen bij erkende herstellera. <https://www.serv.be/node/16026>

4. Deeltjestellertest bij dieselveertuigen

Sinds 1 juli 2022 worden modernere dieselwagens onderworpen aan een deeltjestellertest om de werking van de roetfilter te controleren. Het ontwerpbesluit voorziet in twee wijzigingen aan de regelgeving:

- Wanneer de uitstoot 1 miljoen deeltjes overschrijdt, zal een klein gebrek worden toegerekend in plaats van een groot gebrek, waardoor het gebrek moet opgelost worden binnen een termijn van drie maanden (in plaats van 15 dagen);
- Er wordt een nieuwe bepaling ingevoerd waarbij een rood keuringsbewijs ('verboden tot het verkeer') wordt afgeleverd als de uitstoot bij de vierde opeenvolgende controle nog steeds de grens van 1 miljoen deeltjes overschrijdt.

Het is een stap in de goede richting dat de Vlaamse Regering het aantal opeenvolgende controles omwille van een slecht resultaat op de deeltjestellertest wil beperken tot vier. Dit moet eigenaars van defecte voertuigen stimuleren om het gebrek effectief te laten herstellen. Door het aantal opeenvolgende controles te beperken tot drie worden eigenaars van defecte voertuigen gestimuleerd om het gebrek meteen te laten herstellen.

De MORA gaat echter niet akkoord met de aanzienlijke verlenging van de hersteltermijn door het categoriseren als klein gebrek in plaats van groot gebrek. Hoewel een uitbreiding van de geldigheid wel degelijk beargumenteerd kan worden – 15 dagen bleek onvoldoende tijd om de noodzakelijke herstellingen te laten uitvoeren – meent de raad dat een verlenging naar 3 maand te ruim is gezien de potentiële impact op de luchtkwaliteit. Bovendien is het voor de MORA evenmin duidelijk waar de keuze voor een termijn van drie maanden vandaan komt.

- Door de beperkte geldigheid meteen met een factor 6 te verruimen kunnen dieselveertuigen die te veel deeltjes uitstoten negen maanden blijven deelnemen aan het verkeer zonder het defect te herstellen, met negatieve effecten op de luchtkwaliteit.
- Bovendien voorziet de Europese richtlijn 2014/45/EU voor 'grote gebreken' een herkeuring die niet later plaatsvindt dan twee maanden na de eerste controle die het defect aantoonde⁴. **De MORA vraagt om de termijn in het wijzigingsbesluit aan te passen naar twee maanden, overeenkomstig de Europese richtlijn.**

⁴ Implementation of the Road Worthiness Package - Richtlijn 2014/45/EU: "[...] the Directive has fixed a maximum time limit of two months following the initial test, which may not be exceeded by the provisions of the national authority (the [Member State] or competent authority might decide on a shorter period if deemed necessary)."

5. Naar een gedragen en toekomstgerichte voertuigkeuring

Net zoals de MORA aangaf in zijn advies over het proefproject herkeuring bij erkende herstellere, meent de raad dat ook de wijzigingen in dit ontwerpbesluit slechts geleidelijk de druk op de erkende keuringsinstellingen doen afnemen. Hoewel de MORA begrijpt dat aanpassingen nodig zijn om de wachtrijen en -tijden te reduceren, is de raad voorstander van een breed gedragen en toekomstgerichte hervorming van de Vlaamse voertuigkeuring in plaats van enkele ad-hoc-aanpassingen.

Grondige lange-termijnaanpassingen hebben baat bij voorafgaandelijk overleg met betrokken actoren uit het (mobiliteits)middenveld, verkeersveiligheidsorganisaties, de auto-en garagesector, de sector van het professioneel transport en de sectorfederatie voor de autokeuring. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om bij de start van de volgende Vlaamse legislatuur een dergelijk overleg op te starten waarbij een blauwdruk voor een toekomstbestendige voertuigkeuring gecreëerd wordt.

5.1 Ga voor een gedragen hervorming in plaats van ad-hoc-aanpassingen

De raad vraagt om de modaliteiten van de keuring op een zo hoog mogelijk beleidsniveau, bij voorkeur Europees, te harmoniseren en daarbij onder meer ook de periodiciteit van andere voertuigtypes onder de loep te nemen.

5.1.1 Herzien de modaliteiten voor alle voertuigtypes

De MORA vraagt om in afstemming met de stakeholders de periodiciteit van de technische keuring van alle voertuigen te herbekijken. De periodiciteit van de technische keuring in Vlaanderen wijkt voor een aantal andere voertuigtypes namelijk sterk af van de minimale periodiciteit die Europa vooropstelt.

Bussen en autocars (voertuigtypes M2 en M3) moeten in België om de 3 maand gekeurd worden, volgens de Europese richtlijn 2014/45/EU is een jaarlijkse keuring voldoende. Deze afwijking leidt tot een concurrentieel nadeel met de buurlanden.

Er loopt een initiatief om de periodiciteit voorzien in de richtlijn 2014/45/EU aan te passen voor verschillende voertuigcategorieën. De definitieve publicatie van deze wijzigingen wordt rond 2025 verwacht. De MORA pleit voor een aanpassing van de periodiciteit in functie van de toekomstige Europese richtlijn.

5.1.2 Stem voorafgaand af met de andere gewesten

De MORA is voorstander om de modaliteiten van de technische keuring te homogeniseren voor het Belgische grondgebied en eventuele wijzigingen aan de periodiciteit samen met de andere gewesten uit te voeren om zo keuringstoerisme (cf. supra) te vermijden.

De afstemming tussen de gewesten beperkt zich vandaag tot een toelichting door de bevoegde Vlaamse minister op de Interministeriële conferentie Mobiliteit (IMC).

5.1.3 Draag bij aan een duurzaam tewerkstellingskader voor de keuringscentra

Een toekomstgerichte Vlaamse voertuigkeuring heeft ook **aandacht voor werknemersvraagstukken**. Eerder in dit advies gaf de MORA aan dat een ongelijke workflow ten gevolge van een tweejarige keuringscyclus kan leiden tot problemen voor de werkzekerheid. Wijzigingsmaatregelen moeten oog hebben voor de impact op de retentie van de werknemers in de keuringscentra, zeker nu er een inhaalbeweging is gebeurd op vlak van het aantrekken van extra werkkrachten bij de erkende instellingen.

Volgens GOCA Vlaanderen zou een daling van het werkpakket gevolgen hebben op de tewerkstelling in de keuringscentra. Op basis van hun inschatting zouden er daardoor 216 voltijdse equivalenten minder nodig zijn voor de autokeuring in Vlaanderen. De bijhorende collectieve ontslagregeling wordt geschat op een éénmalige kost van 13 à 15 miljoen euro.

5.2 Maak de voertuigkeuring toekomstbestendig

De MORA vraagt om de Vlaamse voertuigkeuring meer toekomstbestendig te maken door rekening te houden met de komst van steeds meer zero-emissievoertuigen. Mogelijke aandachtspunten zijn prijszetting, periodiciteit en de mogelijkheid om via de voertuigkeuring de jonge tweedehandsmarkt te versterken.

- De Vlaamse regelgeving is momenteel niet aangepast aan **de impact en de noden van de transitie naar elektrische voertuigen**. De prijs voor de keuring van een elektrisch voertuig is momenteel bijvoorbeeld lager dan voor een auto met verbrandingsmotor⁵. De MORA begrijpt dat gekozen is voor dit onderscheid en vraagt om na te denken over een langetermijnvisie in het licht van de volledige transitie. Daarbij moet er ook aandacht zijn voor de tariefstructuren en een stabiele inkomstenstroom voor het Verkeersveiligheidsfonds.
- De MORA ziet mogelijkheden om een logisch onderscheid te maken tussen verschillende soorten aandrijftechnologie bij de periodieke keuring. Voor alle voertuigcategorieën moeten wetenschappelijk gefundeerde – en bij voorkeur Europees afgestemde – keuzes gemaakt worden. Besteed in elk geval voldoende aandacht aan de impact op

⁵ Personenauto elektrisch: € 38,50 – personenwagen benzine (basiskeuring + milieukeuring): € 43,40 – personenwagen diesel (basiskeuring + milieukeuring): € 53,20. Bron: <https://www.gocavlaanderen.be/detail-page/tarieven>

verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, de werknemers actief in de keuringscentra, (transport)bedrijven, en de consument bij het uittekenen van een langetermijnvisie.

- De MORA vraagt al enige tijd naar gerichte ondersteuningsmechanismen voor de tweedehandsmarkt voor elektrische personenwagens en voertuigen voor lichte vracht. Ook Deloitte gaf in een recente studie (2023) in opdracht van de Vlaamse overheid⁶ aandacht aan verschillende maatregelen, waaronder de nood aan een **gestandaardiseerde testprocedure voor de 'State of Health' van tweedehands zero-emissievoertuigen**. De keuringsinstellingen kunnen volgens de MORA onder meer een cruciale rol spelen door het **integreren van een uniforme batterijcontrole bij de tweedehandskeuring van elektrische voertuigen** om zo het vertrouwen van consumenten in tweedehands elektrische voertuigen te versterken.

⁶ Deloitte (2023) Stimuleringsbeleid tweedehandsmarkt ZEV. https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1684157526/Stimuleringsbeleid_tweedehandsmarkt_zero-emissievoertuigen_-_Eindrapport_nm4qow.pdf