



BVR 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	Besluit van de Vlaamse Regering over herkeuringen van voertuigen door erkende keurders bij erkende herstellers en over herstellingen door erkende keuringsinstellingen in het kader van een proefproject
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Ontvangst adviesvraag	3 juni 2024
Goedkeuring raad	21 juni 2024 (schriftelijke procedure)
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

Advies BVR proefproject herkeuringen bij erkende herstellere

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 3 juni advies over het ontwerpbesluit over herkeuringen van voertuigen door erkende keurders bij erkende herstellere.

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 **monitoring en evaluatie van het proefproject**, het belang van een **gedegen controle en begeleiding** van het proefproject en de organisatie van **de opleidingen voor erkende keurders**.

De MORA vraagt om in het uitvoeringsbesluit duidelijk op te nemen welke de gevolgen zijn van de eindevaluatie van het proefproject en na een positieve evaluatie niet te kiezen voor een verlenging, maar het proefproject om te zetten in definitieve regelgeving.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroij
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	6
1. Maximaliseer de slaagkans van het proefproject	6
1.1 Toon meer ambitie richting definitieve regelgeving	6
1.2 Een proefproject vraagt een gedegen evaluatie	7
1.3 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik	8
2. Een duidelijk en evenwichtig uitvoeringsbesluit	9
2.1 Aandachtspunten qua timing, opleiding en financiële impact	9

Krachtlijnen

Het uitvoeringsbesluit legt de modaliteiten vast voor het proefproject herkeuringen bij erkende herstellere. De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen.

De raad formuleert een aantal aanbevelingen over de **monitoring en evaluatie van het proefproject**, het belang van een **gedegen controle en begeleiding** van het proefproject en de organisatie van **de opleidingen voor erkende keurders**.

Monitoring en evaluatie van het proefproject

De MORA benadrukt het belang van een adequate monitoring en evaluatie.

De raad vraagt om in het uitvoeringsbesluit duidelijk op te nemen welke de gevolgen zijn van de eindevaluatie, namelijk:

- het omzetten in definitieve regelgeving na een positieve eindevaluatie van het proefproject na een eerste periode van vijf jaar, als blijkt dat er geen bijstellingen nodig zijn;
- het verlengen van het proefproject met 5 jaar na een positieve eindevaluatie waaruit een aantal bijstellingen gewenst geacht worden;
- het stopzetten na een negatieve eindevaluatie.

Controle en begeleiding van het proefproject

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

De raad vraagt om erkende herstellere die naar aanleiding van een controle een waarschuwing ontvingen grondig op te volgen. Een bonus-malussysteem zoals in Nederland kan hierbij soelaas bieden.

Opleidingen voor erkende keurders

Het ontwerpbesluit maakt niet voldoende duidelijk hoe de afstemming met de opleidingscentra gebeurt. Het slagen van het proefproject is afhankelijk van voldoende aanbod en capaciteit van de opleidingscentra om erkende keurders op te leiden en te examineren.

Advies

De dienstverlening van de erkende instellingen voor voertuigkeuringen staat onder druk sinds de COVID-pandemie. Om de druk te verlichten besloot minister Peeters om een proefproject in het leven te roepen waardoor klanten voor een aantal herkeuringen terecht kunnen bij erkende herstellende. De MORA verleende op 22 september 2023 een advies over het ontwerpdecreet dat dit proefproject mogelijk maakt.

In zijn advies op het decreet beschouwde de MORA het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen. Nu het ontwerpbesluit dat invulling geeft aan het decreet ter advies voorligt, is de raad er nog steeds van overtuigd dat – mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan – zowel de consument, bedrijven, de keuringsinstellingen en de erkende herstellende voordeel kunnen halen uit dit proefproject. Het proefproject kan immers een antwoord bieden op bestaande problematieken zoals capaciteitstekorten bij keuringsinstellingen en tijdsverlies door extra verplaatsingen voor consumenten en bedrijven.

Toch heeft de MORA nog een aantal opmerkingen over de wijze waarop de bepalingen in het ontwerpbesluit zijn vormgegeven, en mist hij ook een aantal bepalingen om de voorspelbaarheid en rechtszekerheid voor herstellende, keurders en consumenten optimaal te garanderen.

1. Maximaliseer de slaagkans van het proefproject

Door keuringen mogelijk te maken via garages die een erkenning als erkende herstellende behalen, zal de **totale keuringscapaciteit 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.

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 opleiding voor erkende keurders, de vooropgestelde termijn van het proefproject en de eventuele omvorming naar definitieve regelgeving.

1.1 Toon meer ambitie richting definitieve regelgeving

De MORA herhaalt de vraag uit zijn advies op het ontwerpdecreet over het proefproject, om de mogelijkheid te voorzien om na een gunstige eindevaluatie, dit proefproject om te zetten in vaste regelgeving.

Het proefproject heeft een duurtijd van vijf jaar, waarbij het decreet een verlenging van vijf jaar mogelijk maakt mits een positieve evaluatie. Dit betekent dat de herkeuringen door erkende herstellere potentiële gedurende tien jaar 'in proefopstelling' plaatsvinden zonder een garantie dat het proefproject in vaste regelgeving wordt omgezet.

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 twee maal vijf 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 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 herstellere en werknemers om een erkenning te behalen.

1.2 Een proefproject vraagt een gedegen evaluatie

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.

Het uitvoeringsbesluit somt de beoordelingscriteria voor het proefproject op. Volgens de MORA ontbreken een aantal criteria om tot een adequate monitoring en evaluatie te komen:

- de gehanteerde tarieven voor de herkeuring bij erkende herstellere;
- de wachttijden bij keuringsinstellingen en erkende herstellere;
- de financiële impact op het Verkeersveiligheidsfonds en de rijexamens.

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 als blijkt dat het proefproject niet tegemoetkomt aan de doelstellingen of de noden van de klant.

De MORA vraagt om in het uitvoeringsbesluit (artikel 5 §3) duidelijk op te nemen welke de gevolgen zijn van de eindevaluatie, namelijk:

- het omzetten van het proefproject in **definitieve regelgeving na een positieve eindevaluatie** waaruit blijkt dat er geen bijstellingen nodig zijn;
- het verlengen van het proefproject met 5 jaar na een positieve eindevaluatie waaruit een aantal bijstellingen gewenst geacht worden;

- het **stopzetten na een negatieve eindevaluatie**.

Tot slot stelt de MORA vast dat het uitvoeringsbesluit in artikel 11 §5 en artikel 15 §5 verwijst naar artikel 5 §3 met betrekking tot het mogelijke verlengen van het proefproject. Artikel 5 §3 behandelt echter enkel de eindevaluatie.

1.3 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik

Het proefproject kan maar slagen als de uitbreiding van herkeuringen naar erkende herstellere gepaard gaat met adequate controle op de regels. Er mag geen oneerlijke concurrentie ontstaan tussen erkende keuringsinstellingen en erkende herstellere, noch mogen erkende herstellere rechter en partij worden. Door het handhaven van regels rond prijszetting en het grondig onderzoeken van klachten moet ook het vertrouwen van klanten behouden blijven. Daarom pleitte de MORA in zijn advies op het ontwerpdecreet al voor **een voldoende groot inspectieteam als minimale voorwaarde** om deze doelstellingen te bereiken.

Hoewel het ontwerpbesluit meer uitgebreide bepalingen bevat rond controles en bescherming van erkende keurders, meent de raad dat er nog een aantal elementen ontbreken om tot een gegedene controle en dus evaluatie van het proefproject te komen.

- De raad vraagt om erkende herstellere die naar aanleiding van een controle een **waarschuwing** ontvingen grondig op te volgen en frequenter te controleren dan de in het uitvoeringsbesluit bepaalde minimum van minstens een keer per jaar. Hierbij kan de Vlaamse regering inspiratie halen uit het Nederlandse ‘**cusumsysteem**’, waarbij aan de hand van bonus- of strafpunten wordt bepaald of het toezicht van de Rijksoverheid op keuring bij herstellere wordt verminderd of verscherpt.
- **Personeelsgebrek mag niet leiden tot minder controles of minder grondige begeleiding** van het proefproject. Wanneer het proefproject succesvol blijkt, zullen er op korte termijn bijkomende medewerkers bij de afdeling toegepast mobiliteitsbeleid aangeworven moeten worden. De bijkomende taken voor het departement, afdeling toegepast mobiliteitsbeleid zijn uitgebreid: de erkenning van herstellere en keurders, de goedkeuring van de opleidingen, het toezicht, controle en handhaving van de erkende herstellere, de aanvragen voor herstellingen door erkende keurders, de monitoring, de periodieke evaluatie (na zes maand en vervolgens jaarlijks) en de eindevaluatie. Daarnaast fungeert de afdeling toegepast mobiliteitsbeleid ook als meldpunt voor erkende keurders voor de integriteit van de keurder jegens zijn opdrachtgever, klant of werkgever in geval van agressie, fraude of pogingen om de keuringsresultaten te beïnvloeden.
- De MORA vraagt om ook een **contactformulier voor klanten** op te zetten bij het departement MOW. In zijn advies op het decreet vroeg 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 duidelijk pad uitzetten richting een robuust klachtenmechanisme en de regels hierrond duidelijk communiceren.

- Controles van herstellingen en herkeuringen kunnen eveneens gebeuren bij wegcontroles. Vaststellingen over foutieve keuringen en/of herstellingen die door de wegeninspectie of de federale wegpolitie gebeuren, moeten gebundeld worden met de vaststellingen bij de standaard controle op de erkende herstellende. Op deze manier levert een maximaal aantal partijen een bijdrage aan het vermijden van misbruik.

2. Een duidelijk en evenwichtig uitvoeringsbesluit

De MORA is verheugd dat een aantal van zijn aanbevelingen uit het advies op het decreet zijn opgenomen in het uitvoeringsbesluit, met name dat:

- **alle voertuigcategorieën** deel uitmaken van het proefproject;
- **de lijst van de te herkeuren herstellingen in het uitvoeringsbesluit voldoende uitgebreid is.** Het is positief dat de lijst van herstellingen modulair is ingedeeld en dat er bijkomende herstellingen kunnen toegevoegd worden via besluit. Uit de evaluatie van het proefproject moet blijken of de opgenomen herstellingen resulteren in een grote capaciteitswinst, en
- het uitvoeringsbesluit een **maximumbedrag** vastlegt voor de herkeuring door een erkende hersteller.

2.1 Aandachtspunten qua timing, opleiding en financiële impact

De raad formuleert hierna enkele aandachtspunten bij het ontwerpbesluit die betrekking hebben op het tijdstip van inwerkingtreding, de afstemming met opleidingscentra en de financiële impact van het proefproject.

- **De raad betreurt dat het proefproject pas start op 1 oktober 2025.** De nood aan meer keuringscapaciteit is sinds geruime tijd zeer groot en dus is het spijtig dat het uitvoeringsbesluit lang op zich liet wachten.
- **Voor de MORA maakt het ontwerpbesluit onvoldoende duidelijk hoe de afstemming met opleidingscentra gebeurt.** Het uitvoeringsbesluit omschrijft uitvoerig de te volgen opleiding door de erkende keurder en de voorwaarden waaraan de opleidingscentra moeten voldoen. Naast voldoende erkende herstellende en erkende keurders is het aanbod en de capaciteit van de opleidingscentra – die tijdig van start moeten gaan – een belangrijke factor voor het slagen van het proefproject. Daarom vraagt de raad om:
 - voorafgaand aan het proefproject af te stemmen met bestaande opleidingscentra;
 - een termijn vast te leggen waarbinnen het departement de opleidingen goedkeurt;
 - een minimumaantal opleidingen en examens te voorzien;

- bij een uitbreiding van de lijst met herstellingen ervoor zorgen dat er geen bottlenecks ontstaan door de benodigde goedkeuring en implementatie van het aangepaste curriculum.
- In de nota aan de Vlaamse Regering wordt berekend dat de uitbreiding van herkeuringen naar erkende herstellende 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 herstellende 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.