

ingediend op **2003** (2023-2024) – Nr. 1
7 februari 2024 (2023-2024)

Conceptnota voor nieuwe regelgeving

van Sofie Mertens, Katrien Schryvers, Stijn De Roo,
Martine Fournier, Karin Brouwers en Brecht Warnez

over de optimalisatie
van de autokeuring in Vlaanderen

1. SITUERING

1.1. Inleiding

De autokeuringssector heeft de afgelopen jaren moeilijke tijden doorgemaakt. Zoals veel andere sectoren kreeg ook de autokeuringssector tijdens de covidpandemie te kampen met talrijke uitdagingen, plotse wijzigingen en een aantal beperkingen. Bij heel wat keuringscentra waren automobilisten verplicht om een afspraak te maken, in andere centra werd dan weer gewerkt zonder afspraak. Midden 2022 nam sectororganisatie GOCA Vlaanderen (Groepering van de Vlaamse erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs) de beslissing om weer over te stappen op een gemengd systeem, waarbij de instellingen minstens één dag per week zonder afspraak moesten werken. Het gevolg na zo'n woelige periode: lange wachttijden, gebrekkige communicatie en onvoldoende uitleg bij mogelijke afkeuringen.

Naast veel Vlaamse automobilisten uitte ook de Vlaamse ombudsman zijn ongenoegen over de sector. In het Vlaams Bemiddelingsboek 2022¹ herhaalt de Vlaamse Ombudsdienst dat GOCA Vlaanderen: "meer en beter moet rapporteren over onvrede en dat een en ander hoort te getuigen van een intrinsiek besef rond klantgerichtheid". Van het aantal bij de Ombudsdienst geregistreerde klachten in 2022 nam de technische keuring de derde plaats in met 1173 vragen, wat overeenkomt met 8,6 procent van het totale aantal klachten. Dat is een stijging met 26 procent tegenover 2021, toen er 930 vragen over de keuring geregistreerd werden.

Nr.	Onderwerp	Aantal	Percentage
1	Terugkommoment	6120	45%
2	Rijopleiding	2210	16,20%
3	Technische keuring	1173	8,60%
4	Personenvervoer	971	7,10%
5	Homologatie	743	5,50%

Figuur 1: De vijf sectoren waarover de Vlaamse Ombudsdienst in 2022 de meeste klachten heeft geregistreerd.

Op 22 april 2022 gaf de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de sector de opdracht om een antwoord te bieden op de vele klachten. De sector moest daarvoor een actieplan opstellen dat gericht was op meer klantvriendelijkheid en transparantie voor automobilisten. Nadat werd vastgesteld dat de individuele ondernemingen en de overkoepelende organisatie GOCA Vlaanderen er niet in slaagden om concrete verbeterpunten te formuleren, werd in de zomer van 2022 een audit opgestart. GOCA Vlaanderen en haar leden werkten mee aan die audit om de afstemming van vraag en aanbod te verbeteren en het keuringsproces te optimaliseren.

In de audit werd benadrukt dat er aanzienlijke verbeteringen mogelijk zijn. Op het vlak van klantvriendelijkheid moet de sector beter doen, en ook de kwaliteit van de controle door het departement moet naar omhoog. Een van de aanbevelingen in het rapport is om indicatoren op te stellen en te implementeren. Daarnaast wijst het auditverslag op de beperkte slagkracht van de overheid, en schuift het een evaluatie en bijsturing van de wettelijke bepalingen naar voren. Tot slot wordt een uniforme werking van de instellingen op het gebied van communicatie naar klanten, als een belangrijke conclusie beschouwd.

Ondertussen drong het ook bij de sector door dat de werkwijze niet langer houdbaar is. In juni 2023 kwam de groepering met een actieplan als mogelijk antwoord

¹ 'Het Vlaams Bemiddelingsboek 2022' (<https://publicaties.vlaanderen.be/view-file/54016>).

op de toename van de klachten. “Wij willen het aantal klachten drastisch terugdringen en de tevredenheid van onze klanten verbeteren.”², liet de gedelegeerd bestuurder weten. Met zijn actieplan streeft de sector ernaar om de wachttijd voor vrije aanbieding te beperken tot maximaal een half uur en de wachttijd voor een keuring op afspraak tot maximaal tien minuten.

De centrale doelstelling van deze conceptnota voor nieuwe regelgeving is om de autokeuring in Vlaanderen verder te optimaliseren. De indieners hopen met deze conceptnota enkele concrete maatregelen voor meer klantvriendelijkheid om te zetten in concrete regelgeving en de technische controles te moderniseren.

1.2. Toelichting

Na de zesde staatshervorming in 2014 is een belangrijk deel van de bevoegdheden voor mobiliteit overgeheveld naar de gewesten. Daarbij hoorde ook de technische keuring van voertuigen. Toch komt het overgrote deel van de bestaande regelgeving nog voort uit het regelgevende kader van voor de zesde staatshervorming.

Tot op heden zijn er in het Vlaamse Gewest zes instellingen erkend voor het uitvoeren van alle technische keuringscontroles, wat neerkomt op 43 keuringsstations of -centra. Het is in het belang van iedere Vlaming dat zowel het departement, de sector als de minister constructief blijven samenwerken aan een moderne, transparante en klantgerichte sector. Daarbij is het uitermate belangrijk dat verkeersveiligheid niet ondergeschikt is aan mogelijke commerciële belangen, noch in de feiten, noch in de perceptie. Het publieke vertrouwen in de sector moet worden hersteld door het nemen van concrete maatregelen die transparantie en klantvriendelijkheid bevorderen.

Om de huidige perceptie en tevredenheid te optimaliseren, is het noodzakelijk dat bepaalde maatregelen herzien en aangepast worden, voor zover dat mogelijk is.

1.3. Naar een klantvriendelijke en uniforme sector

In de resem van bevindingen die de audit op de instellingen voor technische keuring en rijexamens bevat, zit een specifieke aanbeveling voor de klantgerichte processen in de sector. Hoewel GOCA Vlaanderen de ondernemingen die erkend zijn bij het koninklijk besluit van 23 december 1994, zou moeten verenigen, moet worden vastgesteld dat de keuringsstations of -centra elk op hun eigen specifieke wijze te werk gaan. Elke instelling voert wel regelmatig een tevredenheidsonderzoek uit, maar er is een gebrek aan uniformiteit, zowel inhoudelijk, namelijk de manier waarop dat onderzoek wordt gevoerd (per e-mail, via de website enzovoort), als wat de frequentie ervan betreft. Bovendien zijn er geen duidelijke parameters waaraan de sector moet voldoen op het vlak van klantvriendelijkheid. Een van de uitdagingen waarmee de sector geconfronteerd wordt, is dus het nauwkeurig afstemmen van uniforme indicatoren en, vervolgens, het consequent monitoren ervan. Het Departement MOW heeft daarin, als toezichthoudende overheid, een belangrijke rol te vervullen.

1.3.1. Naar een efficiënte en digitale sector

Met de lancering van een proefproject waarbij voertuigeigenaren, naast de traditionele groene uitnodigingskaart, ook digitaal op de hoogte worden gebracht, betreedt de sector het digitale tijdperk. Het systeem van digitale uitnodigingskaarten voor de autokeuring biedt een meer eigentijdse werkwijze die toelaat om sneller en gemakkelijker een afspraak te maken.

² Artikel in HLN van 1 juni 2023 (<https://www.hln.be/binnenland/nieuw-actieplan-voor-wachttijd-van-maximaal-half-uur-bij-autokeuring~a8d65858>).

Hoewel een dergelijk initiatief een stap in de juiste richting is, moet de sector nog verdere stappen zetten en de digitale wereld omarmen om de dienstverlening verder te optimaliseren. Zo kan een digitale databank waarmee de technische controles worden opgevolgd, een volgende stap zijn naar digitale dienstverlening. De databank zou de inschrijvings- en keuringsstatus van elk voertuig kunnen volgen, waardoor een bestuurder gemakkelijk kan zien wanneer er een periodieke keuring zit aan te komen. Doordat die databank gekoppeld is aan de inschrijvingsgegevens van een voertuig, wordt het bovendien niet langer mogelijk om groene kaarten naar verouderde of verkeerde adressen te sturen. Bovendien kan er proactief gevolgd worden welke voertuigen niet gekeurd werden, wat dan weer de verkeersveiligheid ten goede komt. Dankzij die digitale databank is het mogelijk om:

- de vervaldatum voor de technische keuring van elk voertuig te volgen;
- vlot toegang te hebben tot de technische informatie van elk voertuig;
- via een transparant en gebruiksvriendelijk systeem alles digitaal terug te vinden.

Terwijl de keuringsinstellingen de nodige gegevens periodiek aan het Departement MOW bezorgen, kan het actieve beheer van het platform uitgevoerd worden door de overheid. Een dergelijke digitalisering draagt bij aan een efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening van de autokeuringssector.

1.3.2. De groene uitnodigingskaarten voor periodieke keuring worden herinneringsbrieven

De traditionele groene uitnodigingskaart maakt plaats voor een vriendelijke herinneringsbrief per post of digitaal, die de eigenaars uitnodigt om hun voertuig tijdig te laten keuren. Naar analogie van de brief van RDW in Nederland³ kan die herinneringsbrief voor de periodieke keuring klantgericht worden opgemaakt. In plaats van de te kleine, drukke uitnodigingskaart (zie figuur 2) ontvangt de eigenaar een leesbare herinneringsbrief waarop de vervaldatum duidelijk vermeld wordt.

Bovendien moet de uitnodiging twee tot drie maanden (vandaag is dat vier à vijf weken) vóór de vervaldatum verzonden worden. Niet alleen krijgen de automobilisten op die manier ruim de tijd om hun keuringsafspraak te plannen, maar het kan ook zorgen voor een betere spreiding van alle keuringsafspraken. Dat kan op zijn beurt een remedie zijn voor een mogelijke overbelasting van de keuringsstations.

Tot slot kan een digitaal platform ervoor zorgen dat automobilisten op elk moment kunnen raadplegen wanneer ze welk voertuig voor keuring moeten aanbieden. Daardoor zal niet alleen de herinnering tijdig worden verstuurd, het geeft automobilisten ook de mogelijkheid om erop te anticiperen. Een bijkomend voordeel van het digitale systeem is dat het correcte adres van de auto-eigenaars altijd beschikbaar is, wat bijdraagt aan een efficiënte communicatie.



Figuur 2: Huidige groene kaart van de autokeuring. Bron: www.autoveiligheid.be.

³ Herinneringsbrief voor de Algemene Periodieke Keuring (APK-keuring, <https://apkchecken.nl/img/apk-vervaldatum.png>).

1.4. Modernisering van de regelgeving

De bestaande technische controle is het gevolg van de omzetting van de Europese richtlijn 2014/45/EU. Landen die deel uitmaken van de Europese Unie, moeten de voorgestelde termijnen in die richtlijn eerbiedigen. Lidstaten hebben wel de vrijheid om de vooropgestelde maatregelen strikter te hanteren of om aanvullende controles uit te voeren. Vlaanderen is in veel gevallen strenger dan wat de Europese richtlijn voorschrijft.

1.4.1. Gebreken die aanleiding geven tot herkeuring

Als een voertuig grote gebreken vertoont bij een periodieke keuring, resulteert dat in een afkeuring van het voertuig én een rode kaart. Een rood keuringsbewijs heeft een geldigheidsduur van vijftien dagen. Ook als er feestdagen in deze periode vallen, blijft een herkeuring nodig binnen vijftien dagen.

Echter, voor vele automobilisten is deze periode zeer beperkt. Het is vaak zelfs onmogelijk om binnen de vooropgestelde tijd een afspraak voor een herkeuring te kunnen maken. Bovendien is het voor garagisten niet haalbaar om een wagen binnen deze korte periode te herstellen, zeker niet in het geval er reserveonderdelen besteld moeten worden.

Ook op dat vlak is Vlaanderen strenger dan de normen die Europa oplegt. De Europese richtlijn vereist geen herkeuring voor kleine gebreken. Voor grote gebreken, daarentegen, is er een maximumtermijn van twee maanden. Lidstaten krijgen vervolgens de vrijheid om strengere regels toe te passen. In Vlaanderen bedraagt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs, bij grote gebreken, vijftien dagen. Rekening houdend met de noodzakelijke veiligheid van de automobilisten, moet het ook praktisch haalbaar blijven om tijdig een afspraak in te plannen. Om die reden is een verlenging van de termijn voor herkeuring van grote gebreken tot twee maanden aan de orde.

1.4.2. Niet langer jaarlijks naar de keuring

Voor de optimalisatie van de technische keuring zijn al enkele stappen genomen. Zo traden vanaf 2 mei 2023 de eerste maatregelen in werking om de wachtrijen bij de technische keuring aan de pakken. Die maatregelen hebben als doel het aantal herkeuringen – en dus ook de wachtrijen – terug te dringen. Voor een aantal gebreken wordt een voertuig niet meer afgekeurd met de verplichting het gebrek binnen vijftien dagen of drie maanden te laten herstellen en het voertuig te laten herkeuren. Het gebrek moet wel nog steeds zo snel mogelijk opgelost worden, maar zonder herkeuring. Toch blijkt bij een grondige evaluatie van het beleid dat er verder mag worden gekeken.

Vandaag moeten nieuwe wagens in Vlaanderen pas voor de eerste keer naar de periodieke keuring op de dag waarop het voertuig vier jaar wordt. Daarna is de standaardfrequentie tussen de opeenvolgende periodieke keuringen in principe één jaar. Voor voertuigen die aan bepaalde voorwaarden voldoen, kunnen de eigenaars een bonus krijgen, waarna ze pas na twee jaar, dus op het moment dat het voertuig zes jaar oud is, opnieuw naar de keuring moeten gaan. Daarna moet het voertuig jaarlijks een technische keuring ondergaan.

Ook voor de periodiciteit van de autokeuring is Vlaanderen strikter dan wat de Europese richtlijn voorschrijft. Volgens de richtlijn moeten personenwagens (categorie M1) gecontroleerd te worden vier jaar na de eerste inschrijving. Daarna om de twee jaar (artikel 5, 1, a), van de Europese richtlijn 2014/45/EU). Toch moet een wagen in Vlaanderen jaarlijks naar de keuring, hoewel er voldoende argumenten zijn om die periode te verlengen naar tweejaarlijks, vanaf een bepaalde leeftijd

van het voertuig of afhankelijke van de kilometerstand van het voertuig. Moderne voertuigen zijn, in tegenstelling tot die van tientallen jaren geleden, uitgerust met geavanceerde technologieën en systemen die over het algemeen betrouwbaarder zijn dan die van oudere modellen. Daarnaast kost een jaarlijkse keuring geld en tijd. Een mogelijke verlenging naar twee jaar zou een aanzienlijke besparing betekenen voor de honderdduizenden automobilisten in Vlaanderen. Daarnaast blijft de veiligheid van de voertuigen nog steeds gewaarborgd.

Bovendien kan op Europees niveau onderzocht worden of een efficiënt digitaal platform ervoor kan zorgen dat er voor elk voertuig kan worden berekend wanneer een herkeuring precies nodig is. Factoren zoals de leeftijd, de brandstofsoort of het model van de wagen kunnen daarbij een rol spelen. Ook dat kan het aantal keuringen verder doen afnemen.

2. Conclusies en voorstellen voor nieuwe regelgeving

De autokeuringssector in Vlaanderen staat voor grote uitdagingen, in het bijzonder het terugdringen van de wachttijden en het verhogen van de klanttevredenheid. De vele klachten, de recente audit en de beperkte technische aanpassingen voor de technische keuring benadrukken de noodzaak van verbeteringen.

In deze conceptnota voor nieuwe regelgeving willen de indieners, naast de lopende initiatieven, een basis leggen voor verdere bespreking, met als doel de klantgerichtheid van de Vlaamse autokeuringssector te verbeteren, telkens met het belang van verkeersveiligheid in gedachten. De voorgestelde maatregelen houden de overgang in naar een digitale dienstverlening waarbij onder meer gewerkt wordt met digitale herinneringen en de evaluatie van enkele wettelijke bepalingen. In het bijzonder vragen de indieners om tweejaarlijkse periodieke keuringen te overwegen, in overeenstemming met de Europese richtlijn.

2.1. Herziening van de erkenningsvoorwaarden van de keuringsinstellingen

Uit de recente audit die op vraag van de secretaris-generaal van het Departement MOW werd uitgevoerd, bleek dat de effectiviteit van het toezicht op de erkende ondernemingen voor autokeuring beperkt is om diverse redenen. Daarom is volgens de indieners dringend een evaluatie van de huidige erkenningsvoorwaarden van de keuringsinstellingen nodig. Daarnaast is het wenselijk om de wetgeving om te zetten in meetbare en afdwingbare indicatoren, zoals ook in de audit wordt aanbevolen. De erkenningsvoorwaarden werden vastgelegd in 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. Via die weg kan de toezichthoudende overheid verschillende voorwaarden opnemen om de sector te verplichten een optimale kwaliteit te garanderen (artikel 4 van het koninklijk besluit van 23 december 1994). Zo kan ook een verdere digitalisering van de sector gecombineerd worden met een hogere klantgerichtheid. Daarnaast is in artikel 4, tweede lid, ook het volgende opgenomen: "De instelling stuurt te zijner tijde een oproep voor elk voertuig dat aan de controle is onderworpen". De instellingen kunnen vrij kiezen op welke manier ze dat realiseren, maar het departement bepaalt de voorwaarden. Een leesbare herinneringsbrief met daarop duidelijke richtlijnen lijkt een kleinigheid, maar het kan de klantgerichtheid significant verhogen.

2.2. Herziening van de data en de frequentie van de controles

Daarnaast zijn de indieners van mening dat er ook een herziening van de data en de frequentie van de controles aan de orde is. Vandaag is Vlaanderen strenger dan de normen die Europa oplegt. Zo stelt artikel 5, 1, a), van de Europese richtlijn 2014/45/EU zeer duidelijk dat personenauto's gekeurd moeten worden "vier jaar

na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens om de twee jaar”.

De richtlijn werd als volgt omgezet in artikel 23ter van het koninklijk besluit van 15 maart 1968: “personenauto's zijn aan de keuring onderworpen de dag dat ze vier jaar oud zijn, te rekenen vanaf de eerste in verkeerstelling en vervolgens elk jaar”. De indieners van deze conceptnota zijn van mening dat er voldoende argumenten zijn om die periode te verlengen tot om de twee jaar, conform de Europese richtlijn.

Ook voor de termijnen voor herkeuring van personenwagens is er volgens de indieners een wijziging wenselijk. Zo stelt artikel 9, 2, van de Europese richtlijn het volgende: “Wanneer er grote gebreken zijn vastgesteld, wordt geacht dat het voertuig de controle niet heeft doorstaan. De lidstaat of de bevoegde instantie neemt een besluit over de termijn waarbinnen het voertuig verder mag worden gebruikt voordat het opnieuw moet worden gecontroleerd. De volgende controle vindt plaats binnen een door een lidstaat of de bevoegde instantie vast te stellen periode doch niet later dan twee maanden na de eerste controle.” Vlaanderen kan dus vrij kiezen, op voorwaarde dat het voertuig opnieuw wordt gekeurd binnen twee maanden na de afkeuring. Dat aspect van de richtlijn werd omgezet in artikel 23decies, §3, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen: “De geldigheidsduur van het keuringsbewijs bedraagt vijftien dagen als het voertuig grote gebreken vertoont.” Ook daarvoor is Vlaanderen strenger dan de normen die Europa oplegt. Zoals hierboven al is aangegeven, zijn de indieners van mening dat het ook praktisch haalbaar moet blijven om tijdig een afspraak in te plannen, zowel bij de keuringsinstelling als bij de garagist. Om die reden is een verlenging van de termijn voor herkeuring van grote gebreken tot twee maanden aan de orde.

Sofie MERTENS
Katrien SCHRYVERS
Stijn DE ROO
Martine FOURNIER
Karin BROUWERS
Brecht WARNEZ