

# De Conceptnota: noodzaak van het behoud van de tweedehandskeuring voor consument, verkeerveiligheid en milieu.

10 oktober 2025 (update 25/2/2026)

---

## Executive summary

De voorgestelde afschaffing van de verplichte tweedehandskeuring bij verkoop heeft ingrijpende gevolgen voor de publieke belangen. De keuring vormt vandaag een essentiële waarborg voor consumentenbescherming, verkeerveiligheid, milieubescherming en vertrouwen in de markt.

Uit de praktijk blijkt dat jaarlijks tot 25 % van de tweedehandswagens aanvankelijk wordt afgekeurd. Tienduizenden voertuigen moeten dus eerst hersteld worden alvorens ze veilig kunnen worden verkocht. Zonder deze controle dreigen wagens met ernstige tekortkomingen ongehinderd op de markt te komen, met meer onverwachte kosten en risico's voor kopers, een toename van juridische geschillen, en een erosie van het vertrouwen in de sector.

De afschaffing ondermijnt bovendien het juridische beschermingskader. Waar consumentenrecht dwingende garanties voorziet, biedt de keuring de noodzakelijke preventieve toets. Zonder deze waarborg verschuift de bescherming naar een repressief model dat duur en inefficiënt is.

Ook voor verkeerveiligheid en milieu is het belang onmiskenbaar. De keuring detecteert structureel gebreken met directe veiligheidsimpact, signaleert openstaande terugroepacties via de Car-Pass en controleert emissiesystemen.

De tweedehandsmarkt staat daarnaast voor nieuwe uitdagingen zoals elektrische voertuigen, batterijkeuringen en geavanceerde rijhulpsystemen. Een toekomstgerichte keuring biedt een onafhankelijk kader om ook deze innovaties te controleren.

Internationaal dreigt Vlaanderen zich te isoleren. In buurlanden zoals Frankrijk is een recent keuringsbewijs bij verkoop wel verplicht. Een afwijkend Vlaams beleid verzwakt de exportpositie van Vlaamse voertuigen en schuurt met het Europese streven naar harmonisatie en wederzijds vertrouwen.

De tweedehandskeuring is geen formaliteit, maar een publieke waarborg: onafhankelijk, objectief en onpartijdig. Ze beschermt consumenten, versterkt het vertrouwen in de markt en garandeert verkeerveiligheid en milieu. Het behoud en de versterking van dit systeem is de enige rationele beleids optie in een markt die blijft groeien in omvang en belang.

## 1. Context

De Vlaamse minister van Mobiliteit stelt voor om de verplichte tweedehandskeuring bij verkoop af te schaffen. Tot nu toe bood deze keuring een onafhankelijke controle van de technische staat van het voertuig en beschermde ze kopers tegen verborgen gebreken en malafide praktijken. Naast het controleren en registreren van de kilometerstand, beoordeelt ze ook de algemene staat van het voertuig en geeft ze een objectieve evaluatie van onder meer de remmen, banden, verlichting, ophanging en uitstoot. De Car-Pass, die kilometerfraude sinds 2006 tegengaat, blijft bestaan, maar biedt geen enkele garantie over de technische conformiteit of veiligheid van het voertuig.

De tweedehandsmarkt is geen homogene markt en verkopers en kopers differentiëren zich van elkaar:

|     | Verkopers                                                                                                                                                 | Kopers                                                            |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| Wie | 1/3 <sup>de</sup> = transacties tussen particulieren (C2C)                                                                                                | Meer kwetsbare groep<br>beperkter budget                          |
|     | 2/3 <sup>de</sup> = handelaars en garagisten (B2C)<br><br>Deel van markt = "grijze zone" (lucratieve motieven<br>gepaard gaan met beperkte transparantie) | Gevoeliger voor oneerlijke<br>praktijken of verborgen<br>gebreken |

Volgens de Car-Pass consumentenenquête van eind 2024 (n=618 kopers) was de gemiddelde aankoopprijs €12.600, de helft betaalde <€10.000. 66% kocht voor het eerst een occasie; 38% kwam over van altijd nieuw kopen.

## 2. Risico's

Het schrappen van de tweedehandskeuring vergroot het risico dat voertuigen met ernstige gebreken ongecontroleerd worden doorverkocht. Vele gebreken komen bij die verplichte keuring aan het licht, zodat de verkoper ze eerst moet laten herstellen vooraleer een wagen de weg op kan met een nieuwe eigenaar.

De aangekondigde maatregel is maatschappelijk contraproductief: ze ondermijnt het vertrouwen in de occasiewagenmarkt en dreigt de consument op kosten te jagen of zelfs in gevaar te brengen. Ook voor het imago van de sector is dit nefast, want een toename van miskopen en juridische twisten zal het tweedehandssegment in een kwaad daglicht stellen.

## a. Consumentenbescherming

De tweedehandskeuring is in Vlaanderen uitgegroeid tot een fundamenteel instrument voor consumentenbescherming. Dit mechanisme biedt kopers een essentiële bescherming tegen verborgen gebreken, technische tekortkomingen en malafide praktijken. Zonder deze controle dreigt een toename van voertuigen met ernstige gebreken op de markt te komen, waardoor kopers worden blootgesteld aan onverwachte kosten en veiligheidsrisico's.

De kwetsbaarheid van de doelgroep is significant: uit de Car-Pass consumentenenquête blijkt dat tweederde van de kopers voor het eerst een occasiewagen koopt, vaak met een beperkt budget en weinig technische kennis. De keuring verkleint de informatie-asymmetrie tussen koper en verkoper en zorgt voor een objectieve evaluatie van cruciale onderdelen zoals remmen, banden, verlichting en ophanging. Ook worden via de Car-Pass openstaande terugroepacties gesignaleerd en is er controle op het chassisnummer en technische wijzigingen. De keuring stimuleert ook verkopers om voertuigen van betere kwaliteit aan te bieden, wat de algemene staat van het wagenpark ten goede komt. Dit alles draagt bij aan een gelijk speelveld en versterkt het vertrouwen in de tweedehandsmarkt.

## b. Juridisch kader <sup>1</sup>

Het juridische kader rond tweedehandskeuring steunt zowel op Belgisch als op Europees consumentenrecht. De afgelopen jaren heeft de wetgever, in uitvoering van Europese richtlijnen, de rechten van kopers aanzienlijk versterkt:

- **Conformiteitsplicht:** professionele verkopers moeten voertuigen leveren die beantwoorden aan de redelijke verwachtingen van de koper inzake kwaliteit en veiligheid.
- **Functionele vereisten:** een tweedehandswagen moet, rekening houdend met leeftijd, kilometerstand en mededelingen van de verkoper, normaal functioneren en mag geen defecten vertonen die het gebruik onmogelijk maken of de veiligheid aantasten.
- **Dwingend recht:** deze bescherming kan contractueel niet worden uitgesloten. Clausules zoals "verkocht in de staat waarin hij zich bevindt" zijn in B2C-verkopen ongeldig, en in B2B of C2C slechts beperkt aanvaardbaar. Rechtspraak legt bovendien een strenge zorgplicht bij professionele verkopers.

De tweedehandskeuring vervult in dit kader een cruciale rol. Ze fungeert als laagdrempelige, objectieve waarborg dat het voertuig aan minimale technische normen voldoet op het moment van verkoop. Het afschaffen van deze controle verzwakt de positie van de koper aanzienlijk. Zonder onafhankelijke keuring wordt het afdwingen van rechten complexer en tijdrovender, en neemt het risico op juridische geschillen toe.

---

<sup>1</sup> De verkoopkeuring op de schroothoop: juridisch wanbeleid in wording: *opiniestuk door Pierre Thiriar, Jubel (2 oktober 2025)* - bron in bijlage aan deze nota

De stelling dat “vertrouwen in de markt en de garages” volstaat, druist in tegen de logica van het consumentenrecht. Dit recht is net ingevoerd omdat zelfregulering en goede bedoelingen in het verleden onvoldoende bescherming boden. De tweedehandskeuring is dus geen overbodige formaliteit, maar een essentieel preventief mechanisme dat juridische zekerheid biedt en consumentenconflicten voorkomt.

### c. Verkeersveiligheid en milieubescherming

De verplichte tweedehandskeuring is een structureel onderdeel van het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid. De keuring biedt een onafhankelijke en objectieve controle van de technische staat van voertuigen op het moment van verkoop. Cruciale onderdelen zoals remmen, banden, verlichting en ophanging worden systematisch geëvalueerd, waardoor defecten en slijtage aan het licht komen die een directe impact hebben op de verkeersveiligheid. Uit de praktijk blijkt dat jaarlijks tot 25 % van de tweedehandswagens aanvankelijk wordt afgekeurd bij de verkoopkeuring, wat aantoont dat een aanzienlijk deel van het aanbod niet voldoet aan de minimale veiligheidsnormen. Het verplicht herstellen van vastgestelde gebreken vóór de overdracht van het voertuig is een preventieve maatregel die het risico op ongevallen door technische defecten aanzienlijk verkleint. Zonder deze controle bestaat het gevaar dat voertuigen met ernstige tekortkomingen ongehinderd in het verkeer terechtkomen, met potentieel zware gevolgen voor de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.

| <b>Cijfers 2025</b>                                | <b>Personenwagens</b> |                 | <b>Lichte vrachtwagens</b> |                 | <b>Totaal</b>  |                 |
|----------------------------------------------------|-----------------------|-----------------|----------------------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Groen keuringsbewijs<br>(normale geldigheid)       | 320 158               | 77,37 %         | 46 488                     | 67,36 %         | <b>366 646</b> | 76 %            |
| Groen keuringsbewijs<br>(administratieve gebreken) | 18 331                | 4,43 %          | 5 086                      | 7,37 %          | <b>23 417</b>  | 5 %             |
| Rood keuringsbewijs<br>(grote gebreken)            | 67 532                | 16,32 %         | 16 039                     | 23,24 %         | <b>83 571</b>  | 17 %            |
| Rood keuringsbewijs<br>(gevaarlijke gebreken)      | 7 780                 | 1,88 %          | 1 401                      | 2,03 %          | <b>9 181</b>   | 2 %             |
| <b>Totaal</b>                                      | <b>413 801</b>        | <b>100,00 %</b> | <b>69 014</b>              | <b>100,00 %</b> | <b>482 815</b> | <b>100,00 %</b> |

Via het uitreiken van een Car-Pass draagt de keuring bij aan het opsporen van openstaande terugroepacties, die steeds frequenter en omvangrijker worden door de toenemende complexiteit van voertuigen. Door deze acties te signaleren, wordt voorkomen dat voertuigen met bekende veiligheidsproblemen op de weg blijven rijden.

Verder worden ook ongeoorloofde praktijken en niet-toegelaten verbouwingen gecontroleerd en tenslotte worden ook foutieve of gemanipuleerde emissiesystemen (zoals roetfilters) gedetecteerd, wat bijdraagt aan lagere uitstoot en een gezonder milieu.

#### d. Preventie versus repressie

De verplichte tweedehandskeuring is in de kern een preventief beleidsinstrument. Door voertuigen vóór de overdracht aan een onafhankelijke technische controle te onderwerpen, worden gebreken tijdig opgespoord en hersteld. Zo krijgen kopers de garantie dat het voertuig op het moment van aankoop voldoet aan minimale veiligheids- en kwaliteitsnormen. Dit voorkomt onverwachte kosten, veiligheidsrisico's en juridische procedures na de verkoop.

Wanneer deze preventieve controle wordt afgeschaft, verschuift de bescherming van de consument naar een repressief model. Kopers die gebreken ontdekken na aankoop zijn dan aangewezen op juridische claims of garantieprocedures. Dat pad is inefficiënt en onzeker: procedures vergen tijd, geld en technische expertises. Ondanks de bestaande bewijslastomkering in het consumentenkooprecht blijft het voor kopers moeilijk om hun rechten effectief af te dwingen. Veel consumenten haken af en blijven met de gevolgen zitten.

Het ontbreken van preventieve keuring creëert bovendien ruimte voor malafide praktijken. Zonder verplichte, onafhankelijke controle kunnen verkopers gemakkelijker gebreken camoufleren of zich beroepen op onwetendheid. De consument wordt daardoor blootgesteld aan voertuigen die niet aan de minimale normen voldoen.

De maatschappelijke impact van deze verschuiving is aanzienlijk. Preventie via keuring versterkt het vertrouwen in de markt en voorkomt conflicten; repressie leidt onvermijdelijk tot meer geschillen, hogere kosten en een structurele verzwakking van de positie van de consument. Het behoud van de preventieve tweedehandskeuring is daarom essentieel om het systeem betrouwbaar en rechtvaardig te laten functioneren..

#### e. Toekomst

De mobiliteitssector ondergaat een snelle technologische evolutie, die ook de tweedehandsmarkt ingrijpend verandert. Nieuwe voertuigtypes, zoals elektrische en hybride wagens, stellen kopers voor andere uitdagingen dan klassieke benzine- of dieselmotoren. De "State of Health" van de hoogspanningsbatterij is bijvoorbeeld een cruciale parameter bij de aankoop van een tweedehands elektrisch voertuig. Een betrouwbare meting van de resterende batterijcapaciteit wordt steeds belangrijker om de waarde en veiligheid van het voertuig te kunnen inschatten. De sector is voorbereid om deze evolutie te ondersteunen en de keuringsmethodes uit te breiden met specifieke controles op isolatie, hoogspanningskabels en veiligheidssystemen.

Daarnaast nemen geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS), zoals noodremassistentie, rijstrookassistentie en adaptieve cruise control, een steeds grotere plaats in binnen het wagenpark. De verificatie van deze systemen wordt essentieel om de verkeersveiligheid te blijven garanderen. De tweedehandskeuring biedt een kader om deze nieuwe technologieën op een onafhankelijke en objectieve manier te controleren, zodat kopers ook bij innovatieve voertuigen kunnen rekenen op een minimum aan technische zekerheid.

Het afschaffen van de tweedehandskeuring zou deze noodzakelijke innovatie en kwaliteitsgarantie ondermijnen. Zonder een onafhankelijke controle dreigt de markt voor tweedehands elektrische en geavanceerde voertuigen te vervallen in onzekerheid, waarbij kopers onvoldoende beschermd zijn tegen technische risico's en verborgen gebreken. De samenleving heeft baat bij een toekomstgerichte keuring die inspeelt op technologische ontwikkelingen en de publieke belangen centraal stelt.

### 3. Inconsistentie over de grenzen heen

#### a. Gewestgrenzen

De technische voertuigkeuring is sinds de staatshervormingen een gewestelijke bevoegdheid. Indien Vlaanderen de verplichte tweedehandskeuring bij verkoop afschaft, terwijl Wallonië en Brussel deze verplichting behouden, ontstaat een asymmetrische situatie binnen België. Dit betekent dat een Vlaamse verkoper zijn voertuig zonder verkoopkeuring kan aanbieden, terwijl een Waalse of Brusselse verkoper van exact hetzelfde voertuig wél een recent keuringsbewijs moet voorleggen. Deze discrepantie creëert juridische incoherentie. Dit ondermijnt niet alleen de effectiviteit van de keuring als beschermingsmechanisme, maar brengt ook het vertrouwen in de tweedehandsmarkt en de handhaving van consumentenrechten in gevaar.

Voor kopers uit andere gewesten die in Vlaanderen een occasiewagen aanschaffen, betekent dit dat zij geen recent keuringsrapport meekrijgen, hoewel zij daar in hun eigen gewest wel recht op zouden hebben. Dit leidt tot een ongelijke bescherming van consumenten afhankelijk van het gewest waar de transactie plaatsvindt.

De intergewestelijke impact is bovendien niet beperkt tot de werking van de autokeuring zelf. Aanpassingen aan de regelgeving in Vlaanderen hebben directe gevolgen voor consumenten en burgers in de andere gewesten, en kunnen het gestroomlijnde inschrijvingsproces bij de Dienst Inschrijving Voertuigen (DIV) verstoren. Het feit dat de tweedehandskeuring vandaag verplicht is, zorgt ervoor dat elk voertuig fysiek wordt gecontroleerd, dat de aanwezigheid van alle verplichte boorddocumenten wordt nagegaan en dat de inschrijvingsgegevens zorgvuldig worden geverifieerd. Deze gecontroleerde gegevens worden vervolgens doorgegeven aan de DIV, die ze gebruikt voor de correcte registratie van het voertuig. Wanneer de tweedehandskeuring zou worden afgeschaft, verdwijnt ook deze essentiële verificatie en administratieve controle. Dat heeft niet alleen gevolgen voor de juistheid en betrouwbaarheid van de voertuigregistratie, maar ook voor de correcte fiscale taxatie van het voertuig. De gegevens die tijdens de keuring worden gevalideerd – zoals brandstoftype, cilinderinhoud, CO<sub>2</sub>-uitstoot en gewicht – vormen immers de basis voor het berekenen van de Belasting op Inverkeerstelling (BIV) en de verkeersbelasting. Als deze controle wegvalt, neemt het risico toe op foutieve registraties en dus ook op een verkeerde belastingheffing. Het behoud van de tweedehandskeuring is daarom essentieel om een uniform kwaliteitslabel en een gelijk beschermingsniveau over de gewestgrenzen heen te waarborgen.

## b. Landsgrenzen

De afschaffing van de verplichte tweedehandskeuring in Vlaanderen heeft gevolgen die verder reiken dan de interne Belgische markt. In verschillende buurlanden, zoals Frankrijk, is bij de verkoop van een wagen ouder dan vier jaar een recent keuringsbewijs verplicht. Ook andere Europese landen hanteren gelijkaardige regels of praktijken die in de praktijk neerkomen op een technische controle bij overdracht. Het beeld dat Vlaanderen met een afschaffing in de pas zou lopen met Europa klopt dus niet.

Een versoepeling van de Vlaamse regelgeving dreigt Vlaanderen juist te isoleren van Europese trends en het beschermingsniveau voor consumenten te verlagen. Dit heeft concrete risico's: buitenlandse kopers kunnen het vertrouwen verliezen en minder geneigd zijn voertuigen uit Vlaanderen te importeren, wat de exportpositie van Vlaamse occasiewagens verzwakt.

Daarnaast schuurt een afwijkend Vlaams beleid met het Europese streven naar harmonisatie en wederzijds vertrouwen. Europese regelgeving wil een gelijkwaardig beschermingsniveau voor consumenten in alle lidstaten garanderen. Een versoepeling in Vlaanderen kan leiden tot juridische onzekerheid en ongelijke behandeling van kopers, afhankelijk van waar het voertuig wordt gekocht of ingevoerd.

Het behoud van de tweedehandskeuring is daarom niet alleen cruciaal voor de bescherming van Vlaamse consumenten, maar ook voor de internationale geloofwaardigheid en concurrentiekracht van de tweedehandsmarkt. Een uniform kwaliteitslabel dat ook buiten Vlaanderen erkend wordt, versterkt het vertrouwen over de landsgrenzen heen en ondersteunt de positie van Vlaamse exporteurs.

**Bron:** *Jubel* (2 oktober 2025)

## Opiniestuk

# De verkoopkeuring op de schroothoop: juridisch wanbeleid in wording

## Door Pierre Thiriar

Pierre Thiriar is raadsheer in het hof van beroep in Antwerpen en praktijkassistent gerechtelijk recht bij de Onderzoeksgroep Rechtshandhaving UAntwerpen. Hij is tevens lector gerechtelijk recht AP Hogeschool Antwerpen. Zijn bijdrages vertegenwoordigen louter de eigen opinie van de auteur

De Vlaamse minister van Mobiliteit heeft aangekondigd de verplichte tweedehandskeuring bij verkoop van voertuigen af te schaffen. Deze beslissing wekt grote bezorgdheid. Tot nu toe moest elke verkochte occasiewagen in Vlaanderen vóór de eigendomsoverdracht langs de autokeuring voor een “keuring voor verkoop”. Daarbij werd het voertuig technisch gecontroleerd en kreeg de koper een officieel verslag van de staat van de wagen. Daarnaast is er de Car-Pass, een document dat de kilometerhistoriek weergeeft om fraude met tellerstandten tegen te gaan. Die Car-Pass is een federale verplichting en bewijst enkel dat de kilometers correct zijn. De technische conformiteit van het voertuig garanderen doet het niet. De minister stelt dat de Car-Pass zal blijven bestaan en door garages kan worden afgeleverd, maar daarmee vervangt ze de keuring niet. Kilometerregistratie is geen veiligheidscontrole. Hier worden dus appels met peren vergeleken: de Car-Pass bestrijdt kilometerfraude, terwijl de keuring instaat voor een minimale technische kwaliteit en verkeersveiligheid van de wagen op het moment van verkoop.

Door de keuring voor verkoop te schrappen, vergroot het risico dat verborgen gebreken onopgemerkt blijven tot na de aankoop. Vele gebreken kwamen vroeger bij die verplichte keuring aan het licht, zodat de verkoper ze eerst moest laten herstellen vooraleer een wagen de weg op kon met een nieuwe eigenaar. Uit cijfers blijkt dat jaarlijks om en bij 30% van de tweedehandswagens aanvankelijk werd afgekeurd bij de verkoopkeuring – dat zijn tienduizenden auto's met ernstige gebreken die eerst moesten worden verholpen voordat ze aan een koper konden worden verkocht. Zonder die filter dreigen dergelijke ‘rommelwagens’ nu ongehinderd op de markt te komen. De koper merkt verborgen gebreken vaak pas later, bijvoorbeeld wanneer een dure herstelling zich opdringt of – erger nog – wanneer een defect tot een ongeval leidt. De aangekondigde maatregel is maatschappelijk contraproductief: ze ondermijnt het vertrouwen in de occasiewagenmarkt en dreigt de consument op kosten te jagen of zelfs in gevaar te brengen. Ook voor het imago van de sector is dit nefast, want een toename van miskopen en juridische twisten zal het tweedehandssegment in een kwaad daglicht stellen.

Juridisch bekeken is deze hervorming moeilijk verdedigbaar. Het consumentenrecht, zowel Belgisch als Europees, gaat net uit van maximale bescherming van de koper bij verborgen gebreken. De Belgische wetgever heeft – in uitvoering van Europese richtlijnen – de voorbije jaren de rechten van kopers verder aangescherpt. Zo moet een professionele verkoper bij een consumentenkoop een voertuig leveren dat beantwoordt aan de redelijke verwachtingen van de koper op vlak van kwaliteit en veiligheid. Dit is de zogenaamde conformiteitsplicht. Een tweedehandswagen moet dus, rekening houdend met zijn ouderdom, kilometerstand en de mededelingen van de verkoper, normaal functioneren en geen defecten vertonen die het normale gebruik onmogelijk maken of de veiligheid in het gedrang brengen. Deze versterkte consumentenbescherming is van dwingend recht: de verkoper kan ze niet contractueel afzwakken of uitsluiten.

Bovendien zien we in de praktijk dat verkopers die aan andere professionelen of aan particulieren verkopen, vaak proberen hun aansprakelijkheid uit te sluiten via contractuele bedingen, zoals een clause dat de wagen verkocht wordt “in de staat waarin hij zich bevindt” zonder waarborg. Dergelijke exoneratiebedingen zijn in B2C-verkopen niet toegelaten (consumenten kunnen niet afzien van hun wettelijke rechten), maar in B2B- of C2C-context wel geldig voor zover de verkoper niet met kwade trouw handelde. De rechtspraak heeft evenwel voor professionele verkopers een strenge lijn gehanteerd: een verkoper die als specialist geldt (garagehouder, handelaar, producent) wordt vermoed kennis te hebben van de gebreken. Het gevolg is dat hij zich niet kan verschuilen achter onwetendheid en dat zelfs een contractuele uitsluiting hem niet beschermt als blijkt dat hij een wagen met ernstige gebreken heeft verkocht.

Hoewel het nieuwe goederenkooprecht in voorbereiding is om dit te hervormen – het wetsvoorstel voor het nieuwe Burgerlijk Wetboek wil de onderscheiden regimes van conformiteit en verborgen gebreken samenvoegen en dat strenge vermoeden voor professionelen nuanceren – blijft de kerngedachte dat de verkoper moet instaan voor gebreken die bij de verkoop in de kiem aanwezig waren. Die kerngedachte is vandaag nog steeds van kracht: wie een gebrek verzwijgt of simpelweg niet kent door gebrek aan controle, draagt daarvoor in principe het risico.

Bovendien erkent het nieuwe Burgerlijk Wetboek in artikel 5.74 BW de imprevisie: bij onvoorziene en ingrijpende omstandigheden na de contractsluiting kan een aanpassing of ontbinding van de overeenkomst worden gevraagd. De wetgever bouwt daarmee een mechanisme in om onbillijke gevolgen van niet-voorzienbare ontwikkelingen op te vangen. Ook al is artikel 5.74 vooral bedoeld voor externe factoren (bv. een onverwachte crisis die een contract disproportioneel bezwaart), het weerspiegelt een trend naar meer contractuele billijkheid. Diezelfde trend vergt dat men ook bij verkoop de koper beschermt tegen buitengewone tegenslagen, zoals het ontdekken van een ernstig verborgen defect na aankoop. De afschaffing van de keuring bij verkoop staat haaks op die evolutie: zij legt onverwachte zware lasten volledig bij de koper, zonder enig voorafgaand veiligheidsnet.

Het afschaffen van de verplichte keuring bij verkoop druist in tegen deze beschermingslogica. De wetgever – zowel nationaal als Europees – heeft erkend dat kopers de zwakke partij zijn bij de aankoop van tweedehandstvoertuigen. Er is een duidelijke informatie-asymmetrie: de verkoper (zeker de professional) weet doorgaans veel meer over het voertuig dan de koper, die vaak niet de middelen heeft om zelf op voorhand een diepgaande technische controle te laten doen. Net om die kloof te dichten bestond de verplichting van technische keuring bij verkoop. Het was een laagdrempelige manier om de koper minstens een basisgarantie te geven dat het voertuig op het ogenblik van levering

aan de minimale technische normen voldeed – er had een onafhankelijke expert naar gekeken. Die garantie vervalt nu.

De minister stelt dat men “vertrouwen moet hebben in de markt en in de garages”, maar dat is precies waar het consumentenrecht nu net niet op vertrouwt: zelfregulering en goede bedoelingen bleken in het verleden onvoldoende om malafide praktijken te voorkomen. Europese Richtlijn 2005/29/EG inzake oneerlijke handelspraktijken vertrekt net van het uitgangspunt dat niet alle verkopers eerlijk zullen handelen, en verbiedt misleidende of bedrieglijke omissies. Een professionele verkoper die essentiële informatie over de toestand van de wagen verzwijgt of de indruk geeft dat alles in orde is terwijl dat niet zo is, pleegt een oneerlijke handelspraktijk. Zonder verplichte keuring is het echter makkelijker om iets niet te “weten” en dus niet te melden. De deur gaat open voor willekeur en zelfs fraude: een gebrek dat niet wordt opgespoord, zal men niet spontaan vermelden. De consument blijft dan achter met een kat in de zak, die hij enkel via juridische weg kan proberen terug te sturen naar de verkoper.

De minister verdedigt de afschaffing met het argument dat een aparte verkoopkeuring elders in Europa niet verplicht is. Maar dit argument snijdt geen hout. Ten eerste heeft ons land een traditie om verder te gaan in bescherming dan wat strikt Europees vereist is – denk aan de Car-Pass zelf, die al ver voor de rest van Europa werd ingevoerd als pionier tegen kilometerfraude. Dat “niemand anders het doet” is geen geldig excuus om een goed beschermingsmechanisme af te bouwen. Ten tweede klopt het niet helemaal: in veel buurlanden moet bij verkoop wel degelijk een recent keuringsbewijs voorgelegd worden. In Frankrijk bijvoorbeeld is een keuringsverslag van maximum zes maanden oud verplicht bij verkoop van een wagen ouder dan vier jaar. Verschillende andere Europese landen kennen gelijkaardige regels of de facto praktijken die neerkomen op een technische controle voor overdracht. Vlaanderen zet zich met deze afschaffing dus eerder op een eiland in plaats van mee te zijn met Europese trends. De minister verwijst ook naar de periodieke keuring die sowieso om de zoveel tijd moet gebeuren, maar vergeet dat de timing daarvan niet altijd samenvalt met een verkoop. Een wagen kan na zijn jaarlijkse keuring verkocht worden en vervolgens gedurende vele maanden onopgemerkt gebreken vertonen die de koper niet kon voorzien. Zonder tussentijdse verkoopkeuring komt dat pas bij de volgende periodieke controle aan het licht – lang na de verkoop – of pas wanneer het te laat is en er zich een incident voordoet.

De maatregel creëert bovendien juridische incoherentie binnen België. Technische voertuigkeuring is sinds de staatshervormingen een gewestelijke bevoegdheid. Als Vlaanderen deze verplichting schrapt maar Wallonië en Brussel niet, ontstaat een asymmetrische situatie. Een Vlaamse verkoper kan zijn wagen zonder verkoopkeuring aanbieden, terwijl een Waalse verkoper van exact hetzelfde voertuig wel nog een keuringsbewijs van recent datum moet voorleggen. Dit lokt mogelijk forumshopping uit: malafide handelaars zouden ervoor kunnen kiezen hun activiteiten via Vlaanderen te laten lopen om de controles te omzeilen. Een Waalse koper die in Vlaanderen een occasiewagen aanschafft, krijgt geen recent keuringsrapport mee, hoewel hij dat in eigen gewest normaal wel had gekregen. Ook op Europees vlak kan dit vragen oproepen. Occasiewagens worden verhandeld over de grenzen heen. Een buitenlandse koper zal minder geneigd zijn een auto uit Vlaanderen te importeren zonder recente keuring. Het strookt bovendien slecht met het Europees streven naar harmonisatie en wederzijds vertrouwen dat in elke lidstaat een gelijkwaardig beschermingsniveau geldt.

Ten slotte is het belangrijk te benadrukken dat het voorkomen van problemen altijd beter is dan genezen. De verplichte tweedehandskeuring was in wezen een preventief mechanisme dat talloze geschillen en teleurstellingen voorkwam. Door die preventie weg te nemen, zal men meer moeten

terugvallen op repressieve middelen achteraf: juridische claims wegens verborgen gebreken, aansprakelijkheidsprocedures, beroep op garantie enzovoort. Dat is niet alleen inefficiënt – procedures kosten geld en tijd, zowel voor de koper als voor de gerechtelijke instanties – maar ook onzeker. Zelfs met de bewijslastomkering in het consumentenkooprecht blijft het voor een consument een hele opgave om zijn gelijk te halen: hij moet vaak technische expertises laten uitvoeren en een volgehouden discussie voeren met de verkoper of diens verzekeraar. Veel kopers haken daardoor af en blijven zitten met de gebakken peren. De aangekondigde afschaffing van de verkoopkeuring legt aldus een bom onder de effectieve handhaving van consumentenrechten. Het is een vrijbrief voor verkopers die het niet al te nauw nemen: zij winnen aan gemak, maar de samenleving draagt de lasten.

Kortom, de voorgenomen afschaffing van de verplichte keuring bij verkoop van tweedehandsauto's is juridisch onhoudbaar en maatschappelijk onverantwoord. Ze staat haaks op de filosofie van het consumentenkooprecht en op de geest van Europese regelgeving die een hoog niveau van consumentenbescherming beoogt. Wat op het eerste gezicht een administratieve vereenvoudiging lijkt, dreigt in werkelijkheid een stap terug te zijn die de klok tientallen jaren teruggedraait naar een tijd waarin de koper nauwelijks bescherming genoot. Het behoeft geen betoog dat preventieve juridische waarborgen essentieel zijn in markten met informatie-ongelijkheid. Het is te hopen dat dit besef alsnog doordringt en dat deze maatregel herzien wordt ten gunste van een veiligere en eerlijkere tweedehandsautomarkt. De keuring bij verkoop afschaffen zou immers niet leiden tot minder lasten, maar tot meer brokken. Indien deze wettelijke verplichting effectief wordt afgeschaft, zal de verstandige kandidaat-koper er dus goed aan doen om zelf, voorafgaand aan de koop, een keuring te eisen als contractuele voorwaarde. Zo kan de contractsvrijheid alsnog in de bres springen waar de wetgever faalt, door het gebrek aan wettelijke bescherming contractueel te compenseren.