

De Conceptnota: financiële impact van de hervormingen.

10 oktober 2025

Executive summary

De financiële impact van de uitvoering van de conceptnota is bijzonder groot vanuit het standpunt van de Vlaamse overheid. De hervormingen betekenen niet alleen minder inkomsten maar ook bijkomende uitgaven, terwijl tegelijkertijd de leefbaarheid en continuïteit van de erkende ondernemingen zwaar onder druk komen te staan.

Centraal staat het principe *no goldplating*. Dit leidt op korte termijn tot het schrappen van een reeks keuringen, waardoor het werkpakket sterk vermindert terwijl de kosten niet in verhouding dalen. Omdat de tarieven wettelijk zijn vastgelegd, kan een stijging van de kosten niet automatisch worden doorgerekend. Indien de tarieven ongewijzigd blijven, wordt het huidige exploitatieoverschot een tekort ten laste van de Vlaamse overheid.

De gevolgen zijn aanzienlijk:

- Voor de Vlaamse overheid betekent dit een verlies van € 27,57 miljoen per jaar, of € 140 miljoen over vijf jaar, aan wegvallende bijdragen en exploitatiesaldi.
- Daarbovenop komt een eenmalige sociale kost van ongeveer € 45 miljoen, veroorzaakt door de afbouw van circa 500 medewerkers, ten laste van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.
- De huidige regelgeving schrijft bovendien voor dat exploitatietekorten verplicht moeten worden gecompenseerd om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. Dat legt bijkomende druk op de begroting.

De analyse en simulatieberekeningen tonen dat de intenties rond *no goldplating*, en de daaruit voortvloeiende financiële gevolgen voor de Vlaamse overheid, de erkende ondernemingen en de toetredingsdrempels voor nieuwe spelers, in de conceptnota nauwelijks of niet aan bod komen. Men wil tegelijkertijd het activiteitenpakket verminderen, de kost voor de burger behouden en de inkomsten voor de Vlaamse overheid budgetneutraal houden. Die combinatie is niet realistisch. De vraag wie de meerkosten zal dragen, blijft onbeantwoord.

Belangrijk is dat deze analyse enkel de directe budgettaire en sociale gevolgen in kaart brengt. Er is dus nog geen rekening gehouden met de bredere maatschappelijke kost, zoals de mogelijke negatieve impact op verkeersveiligheid, milieu en consumentenbescherming, noch met de effecten op federale inkomsten (btw, vennootschapsbelasting, RSZ).

Huidig organisatiemodel van de autokeuring

1. Context

De financiële relaties tussen de erkende ondernemingen voor autokeuring en rijexamencentra en de Vlaamse overheid zijn strikt geregeld. De basis ligt in de boekhoudkundige voorschriften die integraal deel uitmaken van de erkenningsvoorwaarden, zoals vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 23 december 1994.

Doelstellingen

- Een uniform en transparant financieel kader voor de hele sector, dat stabiliteit biedt aan zowel de overheid als de erkende ondernemingen.
- Het waarborgen van de continuïteit van de dienstverlening aan burgers en de naleving van alle voorschriften inzake technische keuring en rijexamens.
- Een gelijk speelveld: alle ondernemingen werken onder dezelfde voorwaarden, met vastgelegde tarieven, investeringsprocedures, begrotingsgoedkeuring, maandelijks controles door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW) en strikte jaarlijkse audits door een door de overheid aangestelde revisor.

Praktische werking

- De erkende ondernemingen voeren hun activiteiten uit in naam en voor rekening van de overheid. Sinds de regionalisering verlopen de financiële stromen via het dMOW en het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.
- De inkomsten uit autokeuring en rijexamens worden opgesplitst:
 - Enerzijds naar de werking van het dMOW.
 - Anderzijds naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds, dat diverse initiatieven rond verkeersveiligheid financiert.
- De erkende ondernemingen ontvangen als vergoeding een vastgelegd percentage van gemiddeld 5% bruto op de ontvangsten (exclusief btw en exclusief de bijdragen aan de Vlaamse overheid).

Slotbeschouwing

Het huidige organisatiemodel creëert voor Vlaanderen een stabiel en transparant financieringsmechanisme. De opbrengsten uit autokeuring en rijexamens vormen een recurrente inkomstenbron die enerzijds de werking van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ondersteunt en anderzijds rechtstreeks wordt ingezet via het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds voor initiatieven ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Binnen dit kader ontvangen de erkende ondernemingen een vastgelegde vergoeding, die toelaat de dienstverlening in een strikt gereguleerd en gecontroleerd systeem te organiseren. Dit zorgt voor een gelijk speelveld en continuïteit in de dienstverlening aan burgers, met behoud van budgettaire meerwaarde voor de Vlaamse overheid.

2. Financiële stromen tussen de erkende ondernemingen en de Vlaamse Overheid

Binnen het huidige organisatiemodel bestaan er vier belangrijke financiële stromen tussen de erkende ondernemingen en de Vlaamse overheid. Deze zorgen voor de financiering van verkeersveiligheidsinitiatieven, toezicht en controle, en de werking van het systeem.

1. Bijdrage per prestatie

- Voor elke prestatie (een keuring of examen bestaat uit meerdere prestaties) wordt een bijdrage van € 0,25 aangerekend.
- Deze middelen vloeien naar het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds en dienen voor de organisatie en de spreiding van de keuringen over het hele Vlaamse grondgebied.

2. Percentage van de ontvangsten

- Er wordt een bijdrage geheven van 6% op de ontvangsten uit autokeuring en examencentra (exclusief btw).
- Dit bedrag wordt verminderd met de bijdrage per prestatie (punt 1).
- Tot een plafond van € 5,6 miljoen gaat deze bijdrage naar dMOW; het surplus komt terecht in het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

3. Jaarlijkse retributie

- De erkende ondernemingen betalen daarnaast een vaste jaarlijkse retributie.
- Deze middelen zijn bestemd voor dMOW en dienen om de werking van de controle- en inspectiediensten te bekostigen.

4. Exploitatie-overschotten

- Na aftrek van alle kosten en de vergoedingen voor de erkende ondernemingen, worden de resterende exploitatiesaldi doorgestort.
- Deze middelen vloeien terug naar de Vlaamse overheid en zijn onderworpen aan jaarlijkse begrotingsgoedkeuring.

Totaal bedrag overgemaakt door de erkende ondernemingen aan-/via dMOW (bestemd voor dMOW en Vlaams Verkeersveiligheidsfonds):

	Exploitatiejaar 2024	Exploitatiejaren 2020-2024
Bijdrage per prestatie	€ 2,80 Mio	€ 13,55 Mio
Percentage van de ontvangsten	€ 12,37 Mio	€ 52,97 Mio
Jaarlijkse retributie	€ 0,56 Mio	€ 2,53 Mio
Exploitatie-overschotten	€ 10,63 Mio	€ 60,48 Mio
TOTAAL	€ 26,36 Mio	€ 129,53 Mio

Financiële impact “Conceptnota Hervorming Technische Keuring”

1. Het organisatiemodel

De conceptnota voorziet een fundamentele wijziging in de organisatie van de technische keuring en de rijexamens. Het huidige sterk gecontroleerde model zou evolueren naar een meer geliberaliseerd marktmodel.

Aangezien de conceptnota voorlopig weinig concrete informatie bevat, is het op dit moment niet mogelijk een realistische inschatting te maken van de financiële impact. Dit geldt zowel voor de vraag of er in de toekomst nog financiële stromen vanuit de ondernemingen naar de Vlaamse overheid zullen blijven bestaan, als voor de bedrijfseconomische gevolgen voor de erkende ondernemingen en de drempels voor nieuwe toetreders.

a. Verschillen met de huidige wetgeving

Vandaag voeren de erkende ondernemingen hun activiteiten uit binnen een strikt kader, vastgelegd in het Koninklijk Besluit van 23 december 1994. Dit kader maakt dat de situatie sterk afwijkt van een klassieke private markt:

- **Vergoedingsmodel in plaats van verdienmodel:** de ondernemingen werken binnen een strak vergoedingsmodel, met verplichte afdrachten aan de Vlaamse overheid. Hun inkomsten en marges zijn vastgelegd en volledig bepaald door de overheid. Dit beperkt de autonomie om eigen winstniveaus of beloningsstructuren te bepalen en maakt het moeilijk om in te spelen op economische uitdagingen.
- **Vaste tarieven:** de prijs van de dienstverlening wordt door de overheid vastgelegd. Er is geen ruimte om tarieven marktconform of concurrentiegericht aan te passen.
- **Beperkte beslissingsruimte:** begrotingen en investeringsdossiers moeten telkens vooraf door de overheid worden goedgekeurd.

- **Strikte personeelsvoorschriften:** regels over minimum- en maximumbezetting, opleidingsvereisten en loonbarema's.

b. Ontkoppeling van de examencentra

De conceptnota stelt voor de examencentra los te koppelen van de huidige erkende ondernemingen. Dit heeft belangrijke gevolgen:

- De huidige tarieven van de examens voor de burger liggen gemiddeld te laag om de reële kosten te dekken. Zelfs zonder winstmarge bedragen de inkomsten ongeveer 50% minder dan nodig om de kosten te dragen.
- Voor 2024 zijn de ontvangsten voor examencentra € 14,36 miljoen, terwijl de totale kost € 20,40 miljoen bedraagt. Het tekort van € 6,04 miljoen wordt vandaag gedekt door de overschotten uit de autokeuring.
- Bij een ontkoppeling verdwijnen deze interne kruissubsidies. Bovendien zullen de overheadkosten stijgen, omdat examencentra in het huidige model gebruikmaken van gedeelde ondersteunende diensten met de autokeuring. Dit schaalvoordeel gaat in een gescheiden structuur verloren.

c. Impact voor de werking en werkingsmiddelen van dMOW

De hervorming zal ook gevolgen hebben voor de werking van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken:

- Door een grotere spreiding en versnippering van de activiteiten over meerdere actoren, en binnen een minder strikt gereguleerd kader, wordt de regierol van dMOW complexer.
- Het departement zal zijn capaciteit voor coördinatie, controle en toezicht moeten versterken. Dit vraagt bijkomende werkingsmiddelen, in de vorm van extra personeel en/of verdere uitbesteding.
- Deze extra uitgaven zullen rechtstreeks ten laste komen van de Vlaamse begroting.

2. Impact van “No Goldplating”

De conceptnota stelt voor om alle keuringen en keuringsactiviteiten in Vlaanderen te aligneren op de minimale voorschriften zoals bepaald in de EU-richtlijnen. Dit betekent een fundamentele inperking van de huidige keuringen.

Een dergelijke hervorming heeft niet alleen gevolgen voor verkeersveiligheid, milieu en consumentenbescherming (bv. tweedehandskeuring), maar ook een substantiële impact op de Vlaamse begroting. Zowel de inkomsten van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als de middelen voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds komen hierdoor onder druk te staan. Daarnaast brengt dit scenario vragen met zich mee over de economische leefbaarheid van de ondernemingen én over de aantrekkelijkheid voor nieuwe toetreders.

a. Simulatie/raming financiële impact voor de Vlaamse Overheid

De toepassing van het principe “*no goldplating*” heeft een directe en substantiële impact op de financiële basis van het huidige organisatiemodel. Uitgaande van de realiteit in 2024 (3,6 miljoen keuringen en 0,8 miljoen herkeuringen, met bruto-ontvangsten van € 195,01 miljoen exclusief btw) resulteert dit in de volgende (eerder voorzichtige) raming:

- Bij een reductie van het aantal keuringen/herkeuringen met ca. 45% en een daling van de ontvangsten met ca. 40%, dalen de inkomsten van € 195,01 miljoen naar € 117 miljoen.
- De bijdragen aan de Vlaamse overheid (de heffing van € 0,25 per prestatie en de 6%-afdracht op ontvangsten) dalen lineair mee. Dit betekent – € 5,68 miljoen minder inkomsten voor Vlaanderen.
- De vaste kosten (o.a. nutsvoorzieningen, infrastructuur, onderhoud, informatica, overhead) dalen echter niet in dezelfde verhouding. De kostenbasis blijft grotendeels intact, waardoor de kostprijs per keuring fors zal stijgen.

Impact op de Vlaamse begroting

- De jaarlijkse bijdragen dalen met € 5,68 miljoen.
- Het exploitatie-overschot van de sector, dat vandaag integraal wordt doorgestort naar dMOW en het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds, verandert in een exploitatietekort van € 5,32 miljoen. Dit betekent een negatieve impact van € 21,89 miljoen ten opzichte van de huidige situatie.
- Samengeteld leidt dit tot een jaarlijks verlies van € 27,57 miljoen aan inkomsten voor de Vlaamse overheid.
 - Over een periode van vijf jaar betekent dit een begrotingsimpact van € 140 miljoen.

De huidige regelgeving bepaalt bovendien dat exploitatietekorten moeten worden gecompenseerd om de continuïteit van de dienstverlening te waarborgen. Dit impliceert dat de Vlaamse overheid – naast het structureel wegvallen van inkomsten – ook bijkomende uitgaven zal moeten voorzien. De vraag rijst vanuit welke fondsen of begrotingsposten deze financiering zal moeten gebeuren.

b. Sociale impact

De financiële impact van de toepassing van het principe “*no goldplating*” beperkt zich niet tot de ontvangsten en overschotten. Er is ook een aanzienlijke sociale component die vertaald kan worden in een eenmalige kost ten laste van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Uitgaande van de eerder vermelde assumpties:

- Het huidig personeelsbestand bedraagt ongeveer 1.400 medewerkers in de autokeuring.
- Bij een daling van de activiteiten en ontvangsten met 40% zal het personeelsbestand drastisch moeten afgebouwd worden.
- Dit betekent een vermindering van het personeelseffectief van ongeveer 500 medewerkers.
- Rekening houdend met de barema's en anciënniteit van betrokken medewerkers en op basis van de wettelijke opzegvergoedingen resulteert dit in een eenmalige kost van ongeveer € 45 miljoen.

Dit bedrag komt bovenop de structurele budgettaire impact zoals geschetst in de simulatie van de ontvangsten en overschotten.

c. Synthese

De toepassing van het principe “*no goldplating*” leidt tot een structureel verlies van meer dan € 27 miljoen per jaar (oftewel ongeveer € 140 miljoen op vijf jaar tijd) en een bijkomende éénmalige sociale kost van circa € 45 miljoen. De hervorming heeft daardoor niet alleen een budgettaire, maar ook een uitgesproken sociale impact, die onvermijdelijk moet worden meegewogen bij de verdere beleidsbeslissingen.