

Ingestuurde vragen CAIN BVR 2e optimalisatie technische keuring

Febetra:

1. Vraag over bijlage 2:

Zowel voor de lijn < 3,5 ton als voor de lijn > 3,5 ton, moet een stel van twee bolvormige spiegels worden voorzien. Kan je me zeggen tot wat die spiegels dienen?

De bestaande keuringslijnen op verplaatsing voor vrachtwagens zullen dit ook moeten aanschaffen?

Ze moeten voortaan ook geen zone meer voorzien voor het uitmeten van de dodehoekspiegel?

Traxio:

1. Enige bemerking van Traxio is dat voor de 4-2-2 de "160.000 km" nogal veel lijkt. Is daar buiten de Europese richtlijnen nog rekening gehouden met typisch regionale (VL) factoren?

FBAA:

1. De FBAA spreekt haar verwondering uit betreffende het feit dat de frequentie voor de periodieke keuring voor bussen en autocars, zoals voorzien in artikel 23 ter, paragraaf 1, eerste lid, 4° heden vastgelegd op 3 maand ongewijzigd blijft. FBAA pleit ervoor om de frequentie ook in Vlaanderen naar 1 jaar te brengen.

De FBAA heeft kennis genomen van het voornemen om artikel 23 ter van het KB van 5 maart 1968 houdende het algemeen reglement op de technische eisen aan te passen.

De FBAA spreekt haar verwondering uit betreffende het feit dat de frequentie voor de periodieke keuring voor bussen en autocars, zoals voorzien in artikel 23 ter, paragraaf 1, eerste lid, 4° heden vastgelegd op 3 maand ongewijzigd blijft.

"4° de autobussen en autocars zijn aan de keuring onderworpen vóór de eerste in verkeerstelling in België of de datum van opnieuw in verkeer stellen in België en vervolgens om de drie maand "

Deze frequentie werd voor alle andere voertuigen intussen aangepast naar 1 jaar. Uit de studie van het Europees parlement (2020) blijkt dat België, en bij uitbreiding ook Vlaanderen daardoor de strengste regel hanteert in heel Europa, waar de minimumfrequentie werd bepaald op 1 jaar.

Zie richtlijn 2014/45/EU , artikel 5:

"voertuigen van categorie M1 die worden gebruikt als taxi of ambulance, voertuigen van de categorieën M2, M3, N2, N3, O3 en O4: een jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven, en vervolgens jaarlijks."

De hogere frequentie plaatst de ondernemingen in een zwaar nadeel t.o.v. andere landen, wiens bussen/autocars pas om het jaar, of soms zelfs om de twee jaar gecontroleerd worden.

Buitenlandse autocars, die ook op de Belgische wegen rijden worden slechts om het jaar gecontroleerd en lopen minder risico op boetes. Omdat de Vlaamse bedrijven veel frequenter naar de periodieke keuring moeten, moeten hun voertuigen ook veel frequenter ingepland worden voor een technische keuring (m.i.v. terugkeer naar België). Het spreekt voor zich dat deze extra dagen van inactiviteit niet enkel extra kosten (tijd en geld voor technische keuring) maar ook voor inkomstenverlies zorgen.

Omdat ze tot 4x toe vaker naar de technische controle moeten verhoogt ook het bedrijfsrisico. Het ontbreken van een geldig keuringsbewijs maakt een inbreuk van de hoogste graad uit (MSI), wat in België aanleiding geeft tot een boete van 1000 EUR, een inschrijving in het risicoclassificatiesysteem, en risico op procedure tot intrekking van betrouwbaarheid (zie 1071/2009, art 6,2).

Zoals blijkt uit de studie van het Europees parlement hanteert geen enkel Europees land dergelijk strenge regels. Met uitzondering van Bulgarije, Litouwen, Letland en Roemenië (waar de periodiciteit van 6 maand tot 1 jaar is) geldt in alle andere Europese landen een veel soepelere regel.

FBAA pleit ervoor om de frequentie ook in Vlaanderen naar 1 jaar te brengen. Dit werd overigens al gedaan in 2017 voor de vrachtwagens.

Zie 'frequency of testing motor vehicles for categories M2/M3' op de laatste twee pagina's van deze bijlage.

Febiac:

1. Wij staan positief tegenover alle maatregelen die de druk op de controlestations kunnen verlichten en de tijd die nodig is om een technische keuring af te leggen kunnen verkorten. Met respect voor de bevoegdheden van de gewesten, hopen we dat deze maatregelen het voorwerp zullen uitmaken van overleg en ook in Brussel en Wallonië zullen worden aangenomen.

Goca Vlaanderen:

1. Zie nota vanaf volgende pagina.

NOTA AAN C.A.I.N.
27 februari 2024

Voorontwerp Besluit Vlaamse Regering van 9 februari 2024

Vragen en opmerkingen van GOCA Vlaanderen

Deel 1: Wijziging periodiciteit autokeuring

I. Verkeersveiligheid en milieu: Een aanpassing van de periodiciteit versterkt de kerntaak van de sector niet

De erkende keuringsondernemingen in Vlaanderen werken in opdracht (in naam en voor rekening) van de Vlaamse regering om de verkeersveiligheid te verbeteren en de mobiliteit te vergroenen. Het wijzigen van de periodiciteit druist in tegen deze kerntaken.

Gevolgen voor de verkeersveiligheid

Jaarlijks wordt bij 17 % van alle voorgereden personenwagens in Vlaanderen een belangrijk technisch gebrek (cf. EU-richtlijn major and dangerous defects) vastgesteld. De aanpassing van de periodiciteit zal een belangrijke impact hebben op het aantal vastgestelde gebreken en de verkeersveiligheid. Dit betekent:

- Meer onveilige voertuigen op de openbare weg.
- *Vision zero 2050*: de Europese doelstelling is nul verkeersdoden tegen 2050. De technische keuring van voertuigen maakt deel uit van het globaal plan van aanpak om de Europese doelstelling te bereiken.
- Minder keuringen betekent tevens minder inkomsten voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds om te besteden aan initiatieven in het kader van diezelfde verkeersveiligheid.

Gevolgen voor het milieu

Een verlenging van de periodiciteit zorgt ervoor dat er meer vervuilende voertuigen op de openbare weg komen, wat de positieve gevolgen van de initiatieven inzake “vergroening” van het wagenpark teniet zal doen.

Neem als voorbeeld de controle van de roetfilters. Een goed werkende roetfilter verwijdert 95 tot 99% van de deeltjesuitstoot. Dat heeft dus een enorme impact op de luchtkwaliteit. Roetfilters worden dan ook wereldwijd gebruikt in verbrandingsmotoren om kankerverwekkende nanodeeltjes te elimineren. Gezondheidsstudies schatten dat dit jaarlijks ongeveer een miljoen vroegtijdige sterfgevallen voorkomt. Wat minder bekend en vaak verwaarloosd, is hun even **krachtige effect op het verminderen van de opwarming van de aarde**¹. Dit komt omdat deze ultrafijne deeltjes stabiele aërosolen in de atmosfeer, zonlicht absorberen en de atmosfeer verwarmen door hun gitzwarte kleur. Bovendien, neergeslagen op de grond, verminderen ze het albedo-effect (weerkaatsingseffect van zonlicht aan het oppervlak), vooral als ze neergeslagen zijn op ijs of sneeuw. Ze verdunnen ook wolken en hun reflectievermogen.

Uit de recent ingevoerde deeltjestest blijkt dat 8 % van de voertuigen met roetfilter een gebrek vertonen (op basis van de huidige “ruime norm”). Tot voor kort bestond deze test niet. Vandaag is de

¹ Andreas C.R. Mayer et al. (2024) Particulate Filters for Combustion Engines to Mitigate Global Warming. Estimating the Effects of a Highly Efficient but Underutilized Tool. Emission Control Science and Technology <https://doi.org/10.1007/s40825-023-00236-x>

deeltjestest in staat om vervuilende voertuigen zeer precies te detecteren zodanig dat de nodige herstellingen worden uitgevoerd. De deeltjestellertest is dus een belangrijk instrument om ons milieu en onze gezondheid te verbeteren.

II. Een aanpassing van de periodiciteit zal gevolgen hebben voor andere sectoren

Economische gevolgen voor de sector (socio-economische impact)

Een daling van het werkpakket heeft, uiteraard, ook gevolgen op de tewerkstelling in de keuringscentra. Op basis van eigen inschattingen zouden er daardoor 216 voltijdse equivalenten minder nodig zijn voor de autokeuring in Vlaanderen. De bijhorende collectieve ontslagregeling, geschat op een éénmalige kost van 13 à 15 miljoen euro zal dan ook ten laste zijn van het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds via de Exploitatierекeningen.

Minder keuringen betekent tevens minder voorbereiding voor de keuring en/of herstellingen voor herkeuring. Het aantal garagebezoeken zal dus ook significant dalen. De negatieve impact op de inkomsten voor deze sector wordt geraamd op enkele honderden miljoenen euro op jaarbasis. Voor de begroting betekent dit ook een daling van de inkomsten op BTW.

Gevolgen voor de handhaving

Hebben de politionele diensten en overheidsdiensten voldoende capaciteit, expertise en middelen om de regelgeving ter zake te handhaven? Met andere woorden, zal de verbaliserende overheid voertuigen die in tussentijd niet verkeersveilig zijn met zichtbare gebreken (o.a. lichten en richtingsaanwijzers, banden) uit het verkeer kunnen halen en richting herstelling sturen?

III. Een aanpassing van de periodiciteit zal een impact hebben op de Vlaamse begroting

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt uitgegaan van een – volgens GOCA Vlaanderen – onderschatte raming dat er jaarlijks 500.000 minder keuringen zullen plaatsvinden. Onze eigen berekeningen tonen echter aan dat het totaal aantal keuringen en herkeuringen jaarlijks met 705.000 zal afnemen. Deze afname in keuringen leidt tot minder inkomsten en bijgevolg ook tot minder afdrachten aan de overheid. Als gevolg hiervan wordt de totale impact op de exploitatie-overschotten en bijdragen aan het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds geraamd op een jaarlijkse daling van respectievelijk 12,7 miljoen euro en 2,1 miljoen euro, wat resulteert in een totale inkomstdaling voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds van 15 miljoen euro.

De Minister van Financiën heeft begeleidende voorwaarden in zijn begrotingsakkoord opgelegd die erop neerkomen dat de budgettaire impact moet gedekt worden binnen de huidige referentiekredieten en niet mag leiden tot extra budgetvragen in de toekomst.

De globale afname van het aantal keuringen – en daarmee de omzet van de erkende keuringsinstellingen – zal ongetwijfeld invloed hebben op de inkomsten van MOW en de inkomsten voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid

Inkomsten Vlaams Verkeersveiligheidsfonds – Exploitatieresultaten

Inzake de ontvangsten autokeuring zou er een geraamde daling zijn met 15 % (640.000 volledige keuringen), dit na analyse van het voertuigenpark en rekening houdende met de nieuwe voorwaarden (160.000 km / 10 jaar). Bovendien komt de daarbij horende daling van het aantal herkeuringen boven op deze inschatting.

Inzake personeelskost dient rekening gehouden met een vermoedelijke daling van personeelskost van 10 %. Deze is uiteraard niet pro-rata met de daling van omzet doordat bepaalde functies noodzakelijk zijn, niettegenstaande het lager aantal te keuren voertuigen.

De geraamde daling diverse kosten (energie, onderhoud toestellen en gebouwen, ...) is evenmin pro-rata, omwille van het niet afhankelijk zijn van het aantal te keuren voertuigen dan wel van uitrustingen en onderhoud. Dit houdt in dat de totale impact op de exploitatie-overschotten een geraamde daling van **12,7 miljoen euro** op jaarbasis zou inhouden.

Inkomsten Vlaams Verkeersveiligheidsfonds - Bijdragen

- Bijdrage 0.25 euro/prestatie autokeuring: geraamde daling met 15 %
- Bijdrage 6 % op de netto-ontvangsten: geraamde daling met 15 %

De totale impact ten gevolge van de verminderde bijdragen bedraagt **2,1 miljoen euro** op jaarbasis.

Totale daling van de inkomsten voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds (inclusief exploitatie-overschotten) bedraagt **15 miljoen euro** per jaar.

Btw-inkomsten (Federaal)

Door het dalen van de ontvangsten van de autokeuring ingevolge minder keuringen zou er **6 miljoen** euro minder BTW op verkopen op jaarbasis worden betaald.

Bijkomende overwegingen

Het wijzigen van de periodiciteit zal een impact hebben op de begroting van de Vlaamse Overheid. Daarnaast zijn er nog andere elementen die belangrijk zijn en waarmee rekening moet worden gehouden bij de verdere uitwerking van de plannen:

- Wat met de structurele tekorten voor de rijbewijs examinering? Deze zullen niet meer gedragen worden door de overschotten van de autokeuring. Zullen er gevolgen zijn voor de burger? Zullen de tarieven voor de rijbewijs-examens omhoog moeten?
- Wat met de investeringen in de verkeersveiligheid omwille van de minder inkomsten voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds om verbeteringsplannen uit te voeren (cf. Regeerakkoord en Vision Zero)?
- Wat met de dekking vanuit het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds wat structurele exploitatietekorten betreft?

IV. Het aanpassen van de periodiciteit gaat in tegen de lopende Europese ontwikkelingen

Zowel de Europese Commissie en het Europees Parlement hebben initiatieven genomen om de frequentie van de periodieke autokeuring net aan te scherpen, tegenover de huidige eisen van Richtlijn 2014/45/EU.

DG MOVE heeft een openbare consultatie geïnitieerd² om de EU-regelgeving over de wegwaardigheid van voertuigen te herzien (o.a. frequentie van keuring). Het doel is nu om voor elke van de 36 maatregelen die DG MOVE heeft voorgesteld een impactanalyse te voltooien, om de steun en mogelijke effecten ervan te evalueren. Op basis van deze analyses zal een wijzigingsvoorstel voor de richtlijnen worden opgesteld, dat na de verkiezingen van volgend jaar door het Europees Parlement en de Raad zal worden overwogen. De definitieve publicatie van deze wijzigingen wordt rond 2025 verwacht, waarna tijd zal worden toegewezen voor de implementatie ervan.

Het Europees Parlement heeft reeds een resolutie³ aangenomen waarin het de Commissie en de Raad verzoekt om te overwegen om de keuringsfrequentie te verhogen. Dit zou kunnen door een jaarlijkse keuring verplicht te stellen, of door rekening te houden met hoe intensief een voertuig wordt gebruikt, zoals het aantal gereden kilometers, slijtage van onderdelen, en het aantal vervoerde passagiers.

We weerleggen hieronder enkele beweringen uit de nota aan de Vlaamse Regering:

☞ *“Het voorliggend ontwerp sluit met drempels van 10 jaar ouderdom en van 160.000 km aan bij de tweede door het Europees Parlement ter overweging gelegde mogelijkheid”. (p. 5)*

Deze redenering klopt echter niet. **Het minder streng maken is zeker niet naar de geest van de resolutie van het EU-parlement. Dit is een intellectueel oneerlijke redenering.**

☞ *“We verwachten dat het ontwerp van herziening van de Europese richtlijn 2014/45/EU zoals het door de Commissie zal worden uitgebracht, deze beleids optie in sterke mate zal volgen” (p. 5)*

Dit klopt niet. De commissie voorziet juist strengere frequenties dan deze die vandaag in de richtlijn vast liggen.

☞ *“Zoals uit onderstaande tabel blijkt is de periodiciteit van twee jaar na een eerste keuring op vier jaar na ingebruikname intussen geen uitzondering meer binnen de Europese Unie.” (p. 3)*

Dit is een foute vaststelling: **uit de tabel blijkt dat 17/26 of 65% vandaag strenger is dan de minimumeis van Europa.**

² https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13132-Vehicle-safety-revising-the-EUs-roadworthiness-package_en

³ https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0122_NL.html

V. Het ontwerp van besluit leidt tot veel juridische vragen

De voorgenoemen wijziging is strijdig met het beginsel van de Unietrouw

Het beginsel van loyaliteit (ook wel 'unietrouw') houdt in dat lidstaten verplichtingen die voortvloeien uit Europees recht moeten nakomen en geen maatregelen mogen nemen die de verwezenlijking van de doelstellingen van het EU-Verdrag in gevaar kunnen brengen. Zowel de Europese Commissie en het Europees Parlement hebben initiatieven genomen om de frequentie van de periodieke autokeuringsfrequentie net aan te scherpen, tegenover de huidige eisen van Richtlijn 2014/45/EU.

De thans voorgenoemen wijziging van de periodiciteit staat haaks op hetgeen op Europees vlak nagestreefd wordt en dient derhalve als een schending van het Europees loyauteitsbeginsel te worden beschouwd.

De voorgenoemen wijziging is strijdig met het beginsel van de federale loyauteit

De federale loyauteit is het staatsrechtelijk principe dat stelt dat in een federale staat de verschillende deelstaten en de federale/nationale overheid constructief moeten samenwerken en elkaar niet mogen tegenwerken.

Het Waalse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest wensen de periodiciteit van de keuring op dit ogenblik niet aan te passen omdat zij precies het huidig niveau van verkeersveiligheid en milieubescherming niet in het gedrang willen brengen. De bevoegde Waalse Minister bevestigde dit standpunt nogmaals zeer expliciet in het Waals Parlement⁴. Een onderzoek naar de impact op de verkeersveiligheid in Wallonië toont aan dat **de invoering van de Vlaamse regeling de veiligheidsrisico's zou verhogen**. Het afkeuringspercentages voor voertuigen van 4 jaar met 100.000 tot 160.000 km op de teller is twee keer zo hoog (10,5%) vergeleken met voertuigen onder de 100.000 km (5,5%). Dit zou concreet betekenen dat **25.000 voertuigen met ernstige technische mankementen ongecontroleerd blijven rijden** indien het Vlaamse systeem in Wallonië geïmplementeerd zou worden. De Vlaamse maatregel zou dus automatisch de geldigheidsduur verlengen van het keuringsbewijs van voertuigen die bijna twee keer zo vaak geweigerd worden in het huidige systeem. Voor de verkeersveiligheid zou dat riskant zijn, aldus de bevoegde Waalse Minister.

De Waalse Minister laat momenteel een analyse uitvoeren over de verplichting tot overleg tussen de regio's gezien het vrije verkeer van voertuigen en hekelde overigens het feit dat de Vlaamse regering op eigen houtje handelt. De Vlaamse regelgever lijkt dus volstrekt geen rekening te houden met het feit dat de uitoefening van zijn eigen bevoegdheid (in casu de aanpassing van de periodiciteit van de keuring), de uitoefening van het veiligheidsbeleid en het milieubeleid door de andere Gewesten onmogelijk of overdreven moeilijk maakt. Derhalve is de voorgenoemen wijziging in strijd met de federale loyauteit omwille van de socio-economische impact van shopping voor de operatoren in andere gewesten.

⁴ Video-verslag commissie : <https://www.youtube.com/watch?v=0v2VE1bOg-0>

De voorgenomen wijziging is strijdig met het standstill-beginsel

Het artikel 23 van onze Grondwet waarborgt het recht op een menswaardig bestaan. Door een combinatie van de waarborg van het gelijkheidsbeginsel, vormt dit de basis van een soort van standstill- beginsel inzake leefmilieu. Concreet houdt dit in dat door geen enkele handeling afbreuk mag worden gedaan aan het huidig beschermingsniveau inzake leefmilieu.

De voorgenomen wijziging van de periodiciteit van de autokeuring heeft onmiskenbaar tot gevolg dat de controle van de overlastfactoren, zoals geluidshinder, uitlaatemissies, onderdrukking van elektromagnetische storingen en andere punten die betrekking hebben op het milieu (zoals vloeistoflekken) later zal gebeuren dan bij de huidige van toepassing zijnde periodiciteit. Het gevolg van die latere keuring als gevolg van de gewijzigde periodiciteit zal derhalve ontegensprekelijk nadelige effecten hebben voor het milieu. Concreet houdt de voorgenomen wijziging van de periodiciteit dus in dat afbreuk zal worden gedaan aan het huidig beschermingsniveau inzake leefmilieu en derhalve is zij dus ook strijdig met het hierboven beschreven standstill-beginsel.

Voorgenomen wijziging vraagt een voorafgaande milieueffectenbeoordeling

Enigszins in het verlengde van de voorgaande beschouwingen betreffende de toepassing van het standstill-beginsel in milieuzaken, stelt zich ook de vraag naar de eventuele toepassing van de Plan-MER-richtlijn.

Krachtens deze richtlijn dient (onder meer) steeds een milieubeoordeling te worden gemaakt van alle plannen en programma's die aanzienlijke milieueffecten kunnen genereren en die het kader vormen voor de toekenning van vergunningen.

Gelet op het voorgaande is het dan ook opmerkelijk en bijzonder onzorgvuldig dat er op geen enkele wijze is onderzocht of de wijziging van de periodiciteit van de autokeuringsverplichtingen aanzienlijke milieueffecten kan genereren en of er, bijgevolg, een voorafgaandelijke milieueffectenbeoordeling dient plaats te vinden.

Er moet alvast worden vastgesteld dat de potentiële bijkomende vervuiling die zal worden gegenereerd door minder regelmatig gekeurde wagens 1) van cumulatieve aard is, 2) grensoverschrijdende effecten zal genereren en 3) bijkomende risico's met zich meebrengt voor de menselijke gezondheid en het milieu.

Er diende dus te worden geoordeeld dat de voorgenomen wijziging van de autokeuringsperiodiciteit aanzienlijke effecten voor het milieu zal genereren. Op zijn minst diende deze vraag te worden onderzocht zodat desgevallend een voorafgaande milieueffectenbeoordeling kon worden gevoerd. Dat dit niet gebeurde, getuigt van onzorgvuldig bestuur.

VI. Een versoepeling van de periodiciteit biedt geen oplossing voor de werkelijke uitdagingen van de sector

De Minister van Mobiliteit wil de periodiciteit aanpassen om de wachttijden en wachtrijen bij de autokeuring te beperken.

GOCA Vlaanderen erkent dat de autokeuringen omwille van verschillende omstandigheden een probleem hebben gekend met wachttijden en wachtrijen. Om die reden nam GOCA Vlaanderen reeds diverse maatregelen die werden gebundeld in een actieplan. Enkele van de reeds uitgevoerde acties uit dat plan zijn: het afschaffen van onnodige keuringsactiviteiten, het aanpassen van de diplomavooraarden voor personeel en extra rekruteringsinspanningen waardoor de sector reeds 92 extra keurders (op een totaal van 1200 keurders) kon aanwerven, de realisatie van een uniform afsprakenplatform (zie afsprakenautokeuring.be).

Niettegenstaande een korte evaluatieperiode zien we nu al dat deze inspanningen hun vruchten afwerpen op het verbeteren van de dienstverlening. De wachttijd voor het maken van een afspraak is ingekort met enkele weken, de gemiddelde wachtrij van januari 2024 daalde in vergelijking met vorig jaar significant en het aantal klachten bij de Ombudsdienst Mobiliteit verminderde in Q4 2023 t.o.v. van Q2 2023 met 72% (124 t.o.v. 436). Deze tendens zegt door in 2024.

Wij begrijpen niet waarom de Minister deze reden gebruikt om de periodiciteit van de autokeuring te wijzigen. Integendeel, we vrezen dat het verlengen van deze termijn juist zal leiden tot een toestroom van burgers uit Wallonië en Brussel — regio's die deze aanpassing niet wensen door te voeren vanwege verkeersveiligheidsoverwegingen — die op zoek zijn naar een keuringsbewijs met een geldigheidsduur van 2 jaar. Dit zou als gevolg een extra belasting voor de Vlaamse keuringscentra met zich meebrengen.

Wij stellen vast dat de versoepelde periodiciteit zonder gefaseerde aanpak wordt ingevoerd. Dit zal ongewenste neveneffecten veroorzaken. Het is absoluut noodzakelijk om een gefaseerde aanpak te bepalen die opnieuw tot doel heeft om de ongewenste neveneffecten zoals bijvoorbeeld onbeheersbare fluctuaties in het te keuren wagenpark, maximaal te beperken. Deze overgangsmaatregelen zullen de keuringsondernemingen in staat stellen om via organisatorische ingrepen rekening te houden met de nieuwe regeling en dit zowel op het vlak van personeel als financiële middelen.

Wij begrijpen ook niet waarom de minister het huidig bonussysteem wenst af te schaffen. Vandaag krijgt een goed onderhouden en tijdig gekeurd voertuig reeds een geldigheid van 2 jaar. Het bonussysteem beloont dus de verantwoordelijke burger die zijn of haar wagen goed onderhoudt en die de verkeersveiligheid en het milieu wel degelijk belangrijk vindt. Met het afschaffen van het bestaande bonussysteem verdwijnt dus ook de incentive om een voertuig goed en tijdig te onderhouden.

Een ander argument dat wordt aangehaald om de periodiciteit te verlengen is het feit dat de uitrusting van nieuwe voertuigen sterk is geëvolueerd. Dit vraagt echter niet om een wijziging van de periodiciteit, maar wel om een modernisering van de technische reglementering en een aanpassing van de normen. Ons technisch regelement is nog steeds gebaseerd op een wagenpark van decennia geleden. De echte uitdaging voor de sector is het moderniseren en optimaliseren van de autokeuring.

GOCA Vlaanderen heeft in een memorandum⁵ diverse voorstellen aangedragen, waarop helaas tot nu toe weinig tot geen respons vanuit het beleid is ontvangen. Deze voorstellen omvatten onder meer een grondige herziening en vereenvoudiging van de technische regelgeving. Daarnaast betreffen ze het vereenvoudigen van tarieven, het verlengen van de geldigheidsduur van aanvragen tot inschrijving, en het uitbreiden van de mogelijkheden voor keuring op verplaatsing.

VII. Besluit

Rekening houdend met bovenvermelde overwegingen is het voorstel om de periodiciteit te wijzigen volgens GOCA Vlaanderen een onvoldoende doordachte maatregel. Wij vragen dan ook met aandrang om deze principiële goedkeuring terug te draaien.

GOCA Vlaanderen is en blijft bereid om te blijven werken aan haar kerntaken: het verbeteren van de verkeersveiligheid en het leefmilieu. En dit door de verdere modernisering van de autokeuring en een permanente verbetering van de dienstverlening in overleg met de haar toezichhoudende overheid. Daarvoor is een grondige herziening van de technische reglementering essentieel: beter afgestemd op huidige voertuigtechnologie, klantvriendelijker en transparanter, ...

De wijziging van de periodiciteit heeft belangrijke negatieve gevolgen en effecten, op het vlak van de verkeersveiligheid, het milieu, de socio-economische gevolgen voor zowel de sector autokeuring, de sector van garages/herstellers en de overheid. Tevens zal rekening gehouden moeten worden met de gevolgen van de juridische context van deze plannen.

Grondige analyses en verder onderzoek zijn noodzakelijk vooraleer dergelijke ingrijpende wijzigingen te overwegen.

⁵ Zie Memorandum GOCA Vlaanderen: "De autokeuring van morgen"

Deel 2: Artikelsgewijze bespreking van het voorontwerp van BVR

Artikel 1. In artikel 23bis, §1, derde lid, c), van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998, worden tussen het woord "herkeuringen" en de zinsnede ", zijnde" de woorden "en keuringen" ingevoegd.

Door de wijziging wordt het begrip "gedeeltelijke keuring" uitgebreid met technische keuringen (zie toelichting bij de artikelen).

Bedenking Goca Vlaanderen: het doel van deze aanvulling is duidelijk, maar de aanvulling "technische herkeuringen en keuringen" kan tot verwarring leiden. Een "technische keuring" is een begrip dat inhoud dat minstens alle punten van bijlage 15 dienen controleert te worden (cf. zie §4 art 23 bis: Behoudens andersluidende bepalingen omvatten de technische keuringen minstens de keuring van de onderdelen vermeld in bijlage 15.)

Een voorstel van mogelijke oplossing is de volgende vermelding:

c) technische herkeuringen,

d) alle andere gedeeltelijke keuringen.

Art. 2. In artikel 23ter van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 15 december 1998 en het laatst gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in paragraaf 1, eerste lid, 1°, wordt tussen het woord "vervolgens" en het woord "elk" de zinsnede "om de twee jaar tot het voertuig op het moment van de periodieke keuring een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt of tien jaar oud is geworden, en vervolgens" ingevoegd;

2° in paragraaf 1, eerste lid, 3°, a), worden de woorden "om het jaar" vervangen door de zinsnede "om de twee jaar en vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden, elk jaar"; 3° in paragraaf 1, eerste lid,

3°, b), worden de woorden "elk jaar vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden" vervangen door de zinsnede "om de twee jaar vanaf het ogenblik dat het voertuig vier jaar oud is geworden, tot het voertuig op het moment van de periodieke keuring een kilometerstand van 160.000 km heeft bereikt of tien jaar oud is geworden, en vervolgens elk jaar";

4° in paragraaf 2 worden punt 1° en punt 1°bis opgeheven;

5° in paragraaf 2, 1°ter, wordt de zinsnede "het jaar of om de twee jaar, zolang deze voertuigen voldoen aan de voorwaarden vermeld onder punt 1°" vervangen door de zinsnede "de twee jaar of om het jaar volgens de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1°";

6° in paragraaf 2, 1°quater en 1°quinqües, wordt de zinsnede “jaarlijks of tweejaarlijks, voor zover deze voertuigen voldoen aan de in punt 1° vermelde voorwaarden” vervangen door de zinsnede “tweejaarlijks of jaarlijks volgens de voorwaarden, vermeld in paragraaf 1, eerste lid, 1°”.

Bedenkingen Goca Vlaanderen: zie bedenkingen en opmerkingen met betrekking tot de aanpassing van de periodiciteit van de autokeuring vooraan deze nota.

Art. 3 en art. 4: wijzigingen in bijlage 15 en 41

Wanneer de deeltjesuitstoot 1 miljoen deeltjes overschrijdt, heeft dit voortaan tot gevolg dat er een klein gebrek wordt toegekend in plaats van een groot gebrek. De termijn waarbinnen het gebrek moet worden opgelost wordt daardoor verlengd van 15 dagen naar 3 maanden.

Er wordt onder 8.2.2.3. een nieuw punt c) toegevoegd waarbij een rood keuringsbewijs met verboden tot het verkeer wordt afgeleverd als de uitstoot bij de vierde opeenvolgende controle nog steeds bovenvermelde grens overschrijdt. Dit moet de eigenaar van het voertuig stimuleren het gebrek ook effectief te laten herstellen.

Bedenkingen Goca Vlaanderen

- *Via dit voorstel wordt aan de klant de mogelijkheid gegeven om de herstelling binnen een termijn van één jaar uit te voeren. Waarom is dergelijke lange termijn noodzakelijk?*
- *In het KB wordt een klein gebrek als volgt gedefinieerd: "kleine gebreken": gebreken die geen belangrijke gevolgen hebben voor de veiligheid van het voertuig of geen gevolgen voor het milieu, en andere kleine vormen van niet-naleving;"*

Volgens bovenstaande definitie zou dit betekenen dat een defect roetfilter geen belangrijke gevolgen heeft voor het milieu. Dit is zeker niet het geval. Dus om consequent te blijven kan er geen klein gebrek worden toegekend.

Daarnaast is het belangrijk om te vermelden dat bij het toekennen van een “klein gebrek” de geldigheidsduur van het keuringsbewijs niet wordt beperkt. In dit voorstel wordt de geldigheidsduur van het keuringsbewijs met dit klein gebrek wél beperkt tot 3 maanden. Dit is in tegenspraak met het art. 23 decies.

- *De vooropgestelde wijziging in het BVR blijft vasthouden aan een grens van 1.000.000 roetdeeltjes (en hierin wordt tevens niet in een eindperiode voorzien).*

De grens voor afkeur van het aantal roetdeeltjes zou vanaf 1 juli 2024 worden gebracht van 1.000.000 op 250.000 roetdeeltjes (zie <https://www.vlaanderen.be/departement-mobiliteit-en-openbare-werken/nieuwsberichten/deeltjestellertest-bestrijdt-roetfilterfraude-vanaf-1-juli-2022-in-keuringscentra> waarin deze bepaling wel nog is opgenomen – op de pagina van Vlaanderen.be waar over de deeltjestellertest en autokeuring wordt gesproken is geen sprake meer van deze “overgangperiode”).



- *Hoewel niet letterlijk opgenomen in het BVR dat de deeltjestellertest invoerde, werd wel uitdrukkelijk gesproken over een overgangperiode in de nota aan de Vlaamse Regering: “Er wordt voorzien in een overgangperiode van 2 jaar (tussen 1 juli 2022 tot en met 1 juli 2024) waarbij voertuigen die scoren tussen de afkeurnorm en de tolerantienorm een waarschuwing ontvangen. Deze overgangperiode wordt gebruikt om data te verzamelen en met behulp van deze data eventueel de normen te verfijnen na de overgangperiode. Dit zal in verder overleg met de andere gewesten bekeken worden.” (VR 2022 1401 DOC.0012/1).*
- *Indien toch de mogelijkheid aan de klant wordt gegeven om de herstelling van de roetfilter met een jaar uit te stellen, is het dan niet duidelijker voor de klant om effectief een klein gebrek toe te kennen en bij de tweede vaststelling dat het roetfilter niet is hersteld, alsnog een groot gebrek toe te kennen.*
- *In het geval van een tweedehandskeuring en om te vermijden dat de nieuwe eigenaar het roetfilter dient te herstellen is het noodzakelijk om in dit geval toch een geldigheid van 3 maanden toe te kennen (cf. art 23decies: bepaalde vormen van niet-naleving).*

Art. 5. In artikel 33/4 van 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, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het eerste lid wordt vervangen door wat volgt:

“Een instelling dient haar aanvraag tot uitbreiding van een controlestation met een keuringslijn op verplaatsing in bij het Departement met het formulier dat het Departement ter beschikking stelt. Bij de aanvraag worden de gegevens, vermeld in bijlage 7, meegedeeld. De aanvraag wordt op elektronische wijze ingediend conform de regels die het Departement bepaalt.”;

2° in het tweede lid, 3°, b), wordt punt 1) vervangen door wat volgt:

“1) de te keuren categorieën van voertuigen: M1, M2, M3, N1, N2, N3, O2, O3 of O4;”;

3° in het tweede lid, 3°, b), 2), wordt tussen de zinsnede “herkeuring,” en het woord “ADR-keuring” de zinsnede “de keuring, vermeld in artikel 23sexies, §1, 3°, eerste lid, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto’s, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen,” ingevoegd;

Bedenking Goca Vlaanderen

Een “periodieke herkeuring” is geen bestaande term in het KB van 15 maart 1968. Beter is om gewoon van “herkeuring” te spreken, deze kan dan zowel een administratieve als een technische herkeuring inhouden.

4° er wordt een derde lid toegevoegd, dat luidt als volgt: “Het Departement kan het model en formaat van de documenten, vermeld in het tweede lid, bepalen.”.



Art. 6. In artikel 33/7, §1, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° tussen het tweede en het derde lid wordt een lid ingevoegd, dat luidt als volgt: “Vanaf de dag waarop het Departement beslist dat de aanvraag volledig is, beschikt het Departement over een termijn van drie maanden om het dossier te evalueren.”;

2° in het bestaande derde lid, dat het vierde lid wordt, worden de woorden “positief inspectieverslag” vervangen door de woorden “positieve evaluatie” en worden de woorden “volledige aanvraag” vervangen door de woorden “positieve evaluatie van het Departement”;

3° in het bestaande zesde lid, dat het zevende lid wordt, wordt het woord “betekent” vervangen door de woorden “brengt de aanvrager op de hoogte van”;

4° in het bestaande zesde lid, dat het zevende lid wordt, worden de woorden “met een aangetekende brief” opgeheven.

Bedenking Goca Vlaanderen

Geen opmerkingen noch bedenkingen voor het art. 6.

Art. 7. Aan artikel 33/8, 5°, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt de volgende zin toegevoegd: “Afspraken die geannuleerd worden door overmacht tellen niet mee.”.

Bedenking Goca Vlaanderen

Geen opmerkingen noch bedenkingen voor het art. 7.

Art. 8. In artikel 33/9, eerste lid, 2°, van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, worden tussen het woord “documenten” en de woorden “ter beschikking” de woorden “in papieren of digitale vorm” ingevoegd.

Bedenking Goca Vlaanderen

Geen opmerkingen noch bedenkingen voor het art. 8.

Art. 9. In artikel 33/15 van hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, worden de volgende wijzigingen aangebracht: 1° in het derde lid wordt het woord “twee” vervangen door het woord “een”; Pagina 6 van 6 2° er wordt een vijfde lid toegevoegd, dat luidt als volgt: “Als een personeelslid, vermeld in artikel 33/16, een tekortkoming vaststelt van een of meer van zaken die conform artikel 33/10, tweede lid, worden gecontroleerd, kan de lijn worden stopgezet tot de tekortkoming is weggewerkt.”.



Bedenking Goca Vlaanderen

Geen opmerkingen noch bedenkingen voor het art. 9.

Art. 10. Bijlage 7 bij hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017, wordt vervangen door de bijlage die als bijlage 1 bij dit besluit is gevoegd.

Bedenking Goca Vlaanderen

- *Vermoedelijk een tikfout in het punt 6: N M1 (zonder VC -SA2)*
- *Deeltjesteller ontbreekt in de lijst (wel aanwezig in bijlage 8)*

Art. 11. Bijlage 8 bij hetzelfde besluit, ingevoegd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 20 januari 2017 en gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 januari 2022, wordt vervangen door de bijlage die als bijlage 2 bij dit besluit is gevoegd.

Bedenkingen Goca Vlaanderen

Bijlage 7 en 8 zijn niet coherent voor wat betreft:

- *de lpg-, lng- en cng-gasdetector en ijkgereedschap*
- *een rollenremmeter en ijkgereedschap*
- *candelameter*

Bijlage 8:

Een kaliber moet zowel door de onderneming als de erkende keuringsinstelling worden aangeboden. Eén set kalibers is voldoende.

Art. 12. Artikel 2 en artikel 5 tot en met 11 treden in werking op 1 juli 2024.

Bedenkingen Goca Vlaanderen

In werking treden artikel 2: Het is uitermate belangrijk om de datum van in werking treden zodanig te bepalen dat er geen/weinig ongewenste neveneffecten ontstaan. Daarnaast is het absoluut noodzakelijk om een gefaseerde aanpak te bepalen die opnieuw tot doel heeft om de ongewenste neveneffecten zoals bijvoorbeeld onbeheersbare fluctuaties in het te keuren wagenpark, maximaal te beperken. Deze maatregelen zullen de keuringsondernemingen in staat stellen om via organisatorische ingrepen rekening te houden met de nieuwe regeling en dit zowel op het vlak van personeel als financiële middelen.

In werking treden artikel 3 tot en met 5: geen opmerking

Art. 13. Artikel 23ter, eerste lid, §1, 1°, 3°, a) en b), §2, 1°ter, 1°quater en 1°quinqüies, van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, zoals van kracht vanaf 1 juli 2024, zijn van toepassing op voertuigen waarvan het tijdstip van de periodieke keuring, vermeld in voormelde punten, plaatsvindt vanaf 1 september 2024.

Bedenking Goca Vlaanderen

Ook in dit geval is het uitermate belangrijk om de datum van in werking treden zodanig te bepalen dat er geen ongewenste neveneffecten ontstaan. Daarnaast is het ook noodzakelijk om een gefaseerde aanpak te bepalen die opnieuw tot doel hebben om de ongewenste neveneffecten tot een minimum te beperken.

years after registration date – thereafter – thereafter (e.g. 4-2-2 means the vehicle is tested 4 years after the first registration and then every two years).

Table 2: Frequency of testing of motor vehicles in the MSs (Dir. 45 – Art. 5)

Country	Frequency of testing (Directive categories)										
	M1	N1	M1*	M2	M3	N2	N3	O3	O4	T5	L
EU	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	Not set
AT	3-2-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	3-2-1
BE ⁴¹	4-1-1	1-1-1	1-1/2	Every 3m	Every 3m	1-1-1	1/2	2-2-2	2-2-2	1-1-1	1-1-1
BG ⁴²	3-2-1	3-2-1	1/2	Every 6m	Every 6m	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	2-2-2
CY	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	5-5-5
CZ	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	4-2-2
DE	3-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	3-2-2	3-2-2	-	2-2-2
DK	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	2-2-2
EE	4-2-2	2-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	2-1-1	4-2-2
EL ⁴³	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2
ES ⁴⁴	4-2-2	2-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2
FI	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	1-1-1
FR	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	-
HR	2-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	1-1-1
HU	2-2-2	2-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	2-2-2	2-2-2	2-2-2	2-2-2	2-2-2	2-2-2
IE	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	-
IT	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2
LT ⁴⁵	3-2-2	2-1-1	1-1-1	1-6m	1-6m	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	3-2-2	3-2-2
LU	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	-

⁴¹ M1* first inspection after 1 years and then every 6 months; M2 and M3 every 3 months; N3 every 6 months.

⁴² M1*, M2 and M3 every 6 months.

⁴³ L only if engine is >125cm³.

⁴⁴ N1 intervals are reduced to 1 years after 6 years; M1* M2 and M3: intervals are reduced to 6 month after 5 years.

⁴⁵ M1* intervals are reduced to 6 months after 5 years; M2 and M3: after 1 year and then every 6 months.

Country	Frequency of testing (Directive categories)										
LV ⁴⁶	2-1-1	1-1-1	1-1-6m	1-1-6m	1-1-6m	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-	-
MT	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	-
NL ⁴⁷	2-2-2	2-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	-
PL ⁴⁸	3-2-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	3-2-2	3-2-1
PT	4-2-2	2-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2
RO ⁴⁹	2-2-2	1-1-1	Every 6m	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	2-2-2
SE ⁵⁰	2-2-2	3-2-14m	1-1-1	2-2-2	2-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2
SI ⁵¹	4-2-2	1-1-1	1-1/2	1-1/2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2
SK ⁵²	4-2-2	4-2-2	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	1-1-1	4-2-2	4-2-2

*(taxes and ambulances)

Source: Compilation by the authors based on national legislations and DG MOVE website⁵³ (m: month)

The frequency of testing provision has been implemented by most MSs and in some cases shorter intervals have been introduced, especially for vehicles category M1 (passenger cars) and N1 (Light Commercial Vehicles). In particular, 71 %⁵⁴ of PTI follows the periodicity set by the Directive, while intervals are more stringent in 21 % of the cases. Only 4 % of cases show longer intervals and these mainly concern trailer categories O3 and O4. In particular, 14 MSs require the first inspection to be carried out for the M1 category after 4 years, 5 countries after 3 years, 6 countries after 2 years and only 2 countries carry out tests every year. With respect to the N1 category, the frequency of testing is more stringent in 20 countries and 11 countries have introduced PTI every year, as well as for categories M1-3 and N1-3.

For categories M1* (ambulance and taxi), M2, M3, N2, N3, O3 and O4 PTI intervals are largely consistent with the minimum introduced by Art. 5, except in a few cases where the intervals introduced by some countries are longer than the Directive's provision. In particular in Sweden M2 and M3 categories are required to undertake an inspection every 2 years. Hungary introduced PTI every 2 years for N2, N3, O3, O4 categories, the same as in Belgium except for trailers (O3,O4), while Denmark requires trailers to have the first inspection after 3 years from registration followed by every 2 years.

⁴⁶ M1* M2 and M3: after 2 years inspection is repeated every 6 months.

⁴⁷ Vehicle categories L3e, L4e, L5e and L7e with an unladen mass not exceeding 400 kg: exempted.

⁴⁸ Buses of category M2 and M3 are inspected after 1 years form registration and then every 6 months.

⁴⁹ M1* every 6 months.

⁵⁰ N1 after 5 years vehicles are inspected every 14 months.

⁵¹ M1* first inspection after 1 years and then every 6 months.

⁵² L only if engine is >125cm³.

⁵³ European Commission [website](#).

⁵⁴ Percentages are calculated considering all categories of vehicles in all Member State.