



Datum van  
inontvangstneming

:

29/01/2026

# Geanonimiseerde versie

C-816/25 - 1

---

Zaak C-816/25 [Korventus]<sup>i</sup>

Verzoek om een prejudiciële beslissing

**Datum van indiening:**

12 december 2025

**Verwijzende rechter:**

Politierechtbank Oost-Vlaanderen (België)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

8 december 2025

**Strafzaak tegen:**

DS

Mantra BV

---

**Politierechtbank Oost-Vlaanderen,**

**afdeling Sint-Niklaas**

**eerste kamer**

**Vonnis**

[OMISSIS]

Inzake het Openbaar Ministerie tegen:

<sup>i</sup> Dit is een fictieve naam, die niet overeenkomt met de werkelijke naam van enige partij in de procedure.

**DS**

[OMISSIS]

beklaagde, [OMISSIS]

Besloten vennootschap **MANTRA**

[OMISSIS]

Beklaagde [OMISSIS].

Beklaagd als hebbende

**DS,**

te Kieldrecht (Beveren) op 13 juli 2023

- A. een bromfiets of een motorfiets te koop te hebben gesteld en/of verkocht met het oog op aanwending op de openbare weg en/of op de openbare weg in het verkeer te hebben gebracht die niet volstrekt gelijkvormig was met het type dat overeenkomstig par. 1 van dit artikel werd goedgekeurd of waarvoor er geen typegoedkeuring bestond (art. 3§2 lid 1 en 36bis KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, art. 4 Wet 21.06.1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen)
- B. een voertuig in het verkeer op de openbare weg te hebben gebracht of gehouden, onder voorbehoud van de afwijkingen voorzien in artikel 81.5 van het Verkeersreglement en in het koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijke voertuigen, dat niet beantwoordt aan de bepalingen van het voornoemd Verkeersreglement en/of van de technische reglementen van de auto's of van de bromfietsen en motorfietsen.  
  
(art. 59.6 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg; art. 29 §2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer – KB tot coördinatie van 16 maart 1968)
- C. een bromfiets, motorfiets en/of een aanhangwagen, op de openbare weg, in het verkeer op de openbare weg te hebben gebracht of laten brengen die niet overeenstemde(n) met het algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun

aanhangwagens moeten voldoen en/of waarvan de uitrusting niet overeenstemde met dit reglement.

(art. 81.1.2 van het KB van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg; art. 29 §2 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer – KB tot coördinatie van 16 maart 1968)

## **BV MANTRA**

te Kieldrecht (Beveren) op 13 juli 2023

- D. een bromfiets of een motorfiets te koop te hebben gesteld en/of verkocht met het oog op aanwending op de openbare weg en/of op de openbare weg in het verkeer te hebben gebracht die niet volstrekt gelijkvormig was met het type dat overeenkomstig par. 1 van dit artikel werd goedgekeurd of waarvoor er geen typegoedkeuring bestond (art. 3§2 lid 1 en 36bis KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, art. 4 Wet 21.06.1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen)
- E. een bromfiets of een motorfiets te koop te hebben gesteld en/of verkocht met het oog op aanwending op de openbare weg en/of op de openbare weg in het verkeer te hebben gebracht die niet volstrekt gelijkvormig was met het type dat overeenkomstig par. 1 van dit artikel werd goedgekeurd of waarvoor er geen typegoedkeuring bestond (art. 3§2 lid 1 en 36bis KB 10.10.1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen, art. 4 Wet 21.06.1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen)

[OMISSIS] [procedureverloop]

### **De feiten**

Op 15 juli 2023 wordt eerste beklagde door federale politiediensten op de Sint-Antoniusweg te Beveren opgemerkt als zijnde de bestuurder van een driewielige ligfiets met carrosserie, een zogenaamde velomobiel, voorzien van een elektrische hulpmotor. Ter plaatse rijdt eerste beklagde met bovenvermeld voertuig, type eWAW (hierna kortweg de „eWAW”), op de rijbaan waarbij de politiediensten voormeld voertuig volgen en aan de hand van de (niet-geijkte) snelheid van hun dienstvoertuig een snelheid van 63 km/u noteren.

Uit navolgend onderzoek blijkt dat eerste beklagde deze eWAW via het zogenaamde cafetariaplan van zijn werkgever leaset. De leasinggever en eigenaar, B2bike BV, heeft het kwestieuze voertuig aangekocht bij tweede gedaagde, de BV Mantra (handelsnaam fietser.be). Laatstgenoemde vennootschap stelt dat de driewielige ligfiets met carrosserie gefabriceerd wordt in Tsjechië en bij levering bij hen in Gent heeft de BV Mantra de velomobiel afgewerkt door deze te voorzien van een elektrische hulpmotor.

### **De juridische betwistingen**

Zowel eerste als tweede beklagde worden in casu (onder meer) door het openbaar ministerie strafrechtelijk vervolgd wegens miskenning van de artt. 3, §2, eerste lid juncto 36bis van het Koninklijk Besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen (hierna het KB van 10 oktober 1974), strafbaar gesteld bij art. 4 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

In essentie behelst deze tenlastelegging dat aan de betrokkenen wordt verweten dat zij een voertuig in het verkeer hebben gebracht dat niet gelijkvormig was met het type waarvoor een modelgoedkeuring was afgeleverd.

Als eerste en enig middel in besluiten werpt tweede beklagde op dat er geen sprake is van een inbreuk op het KB van 10 oktober 1974, nu deze regelgeving volgens tweede beklagde niet van toepassing zou zijn op de kwestieuze eWAW.

### **De uitzondering van art. 2, §2, 2<sup>o</sup> h)**

In eerste instantie wordt in dit verband gewezen op artikel 2, §2, 2<sup>o</sup> van het KB van 10 oktober 1974 waar gesteld wordt dat bijzondere categorieën van voertuigen niet onderworpen zijn aan de voorschriften van dit besluit, onder meer sub h) fietsen met trapondersteuning, voorzien van een elektrische hulpmotor met een nominaal continu vermogen van ten hoogste 250 W waarvan de aandrijfkracht wordt onderbroken wanneer de bestuurder ophoudt met trappen en anders geleidelijk vermindert en ten slotte wordt onderbroken voordat het voertuig een snelheid van 25 km/u bereikt.

Tweede beklagde stelt in dit verband dat de eWAW in casu niet aan een rollentestbank onderworpen werd en dat het openbaar ministerie niet het bewijs levert dat de hulpmotor in concreto niet zou zijn afgesprongen bij een snelheid van 25 km/u. De stelling van het openbaar ministerie dat de eWAW niet onder de uitzondering h) van bovenvermeld KB zou vallen, is volgens tweede beklagde gebaseerd op loutere veronderstellingen en zou dus niet in rechte bewezen zijn.

Welnu, het bewijs in strafzaken is in beginsel vrij, behoudens wanneer de wet een bijzonder bij wet voorgeschreven bewijsmiddel voorschrijft. In casu is van dit

laatste in huidig geval geen sprake. De bewijsvoering in strafzaken alhier is dus vrij, waarbij de rechtbank de aangevoerde en aan tegenspraak onderworpen bewijselementen vrij en soeverein apprecieert, en navolgend tot het besluit komt of een bepaald feit al dan niet naar genoegen van recht bewezen voorkomt. In casu stelt de rechtbank vast dat de eWAW door de met dienst bevolen politiediensten op de openbare weg werd opgemerkt aan een snelheid die correspondeerde met een snelheid op hun niet-geijkt politievoertuig van 63 km/u (st. 3 strafdossier). Eerste beklagde wordt door de politiediensten als de bestuurder geïdentificeerd. Deze verklaart in zijn verhoor dat hij de velomobiel reeds ongeveer een jaar in gebruik heeft, dat hij er dagelijks mee op pad is en dat hij sinds levering ervan slechts één aanpassing aan de velomobiel heeft gedaan, namelijk een antenne vervangen door een flitsend lampje m.h.o. op een grotere zichtbaarheid. Tevens stelt eerste beklagde dat de elektrische hulpmotor afslaat ongeveer rond de 50 à 55 km/u (st. 20 strafdossier).

Daarnaast stelt de rechtbank vast dat op de website van tweede beklagde, met verwijzing naar de EU regelgeving, wordt gesteld dat de eWAW naar EU-recht een rijwiel/fiets betreft, waarbij er „verder geen specificaties over vermogen of snelheid zijn binnen paragraaf k)” (st. 57 strafdossier). Er is wat tweede beklagde betreft, in tegenstelling tot speed pedelecs, dus geen harde wettelijke grens inzake snelheid (st. 56 verso in fine strafdossier). Wel zou het volgens tweede beklagde moeten blijven gaan om een *hulpmotor* waardoor de motor op een kruissnelheid van ca. 80 *omwentelingen* per minuut zou „uit faden” (st. 87 verso strafdossier). Bij welke *snelheid* dit in concreto dan gebeurt, hangt uiteraard af van het op het voertuig gemonteerde en gehanteerde tandwiel. Standaard zou dit volgens tweede beklagde gaan om een snelheid van ca. 50 km/u (st. 56 verso strafdossier), al geeft de zaakvoerder van tweede beklagde in zijn verhoor bij de politiediensten aan dat technische aanpassingen aan het voertuig kunnen worden doorgevoerd op maat van de klant en zijn gebruik (st. 88 strafdossier).

Al deze elementen samen beschouwd, is de rechtbank de intieme overtuiging toegedaan en is er aldus naar genoegen van recht in strafzaken bewezen dat eerste beklagde de velomobiel op 13 juli 2023 bestuurde waarbij de essentiële werking van het voertuig en de elektrische hulpmotor niet werden aangepast of gewijzigd sinds levering ervan door tweede beklagde. De rechtbank is van oordeel dat er geen redelijke twijfel mogelijk is dat de elektrische hulpmotor op datum van de feiten slechts zal zijn beginnen „uitfaden” op een snelheid van rond de 50 à 55 km/u, en aldus alleszins ook ruim boven de grens van 25 km/u nog elektrische ondersteuning zal hebben geboden. Aldus staat het naar oordeel van de rechtbank duidelijk vast dat beklagden zich niet kunnen beroepen op de uitzondering van art. 2, §2, 2° h) van het KB van 10 oktober 1974.

### **De uitzondering van art. 2, §2, 2° k)**

Beklaagden verwijzen evenwel ook naar art. 2, §2, 2° k) van het KB van 10 oktober 1974 waar gesteld wordt dat bijzondere categorieën van voertuigen niet onderworpen zijn aan de voorschriften van dit besluit, onder meer dus

voertuigen uitgerust met om het even welk type bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van een R-punt (...) kleiner of gelijk is aan 400 mm voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e.

Deze uitzondering in het Belgische KB is niets meer dan een woordelijke herhaling van eenzelfde uitzondering voorzien in de VERORDENING (EU) Nr. 168/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (hierna de EU-verordening). In artikel 2 k) van de EU-verordening staat immers eveneens te lezen dat deze verordening niet van toepassing is op voertuigen uitgerust met een bestuurderszitplaats waarvan de hoogte van een R-punt  $\leq 540$  mm voor de categorieën L1e, L3e en L4e of  $\leq 400$  mm voor de categorieën L2e, L5e, L6e en L7e.

Navraag van het Openbaar Ministerie bij de federale overheidsdienst Mobiliteit (hierna FOD Mobiliteit) leert dat hun visie op de relevante regelgeving erin bestaat dat voertuigen met een te laag zadel/zitplaats (zoals voorzien in de uitzondering k) van de EU-verordening) uitgesloten werden van de Europese regelgeving omdat ze te gevaarlijk waren om goed te keuren (wanneer een snelheid boven de 25 km/u kan worden bereikt), en dat dergelijke voertuigen derhalve geen typegoedkeuring en registratie kunnen verkrijgen, zodat zij niet op de openbare weg mogen worden gebruikt (st. 145 strafdossier). Beklaagden daarentegen zijn het volstrekt niet eens met deze interpretatie van de Europese regelgeving (zie besluiten tweede beklagde, p. 8, randnr. 32).

De rechtbank leest het hierboven weergegeven standpunt van de FOD Mobiliteit (namelijk dat tot boven de 25 km/u elektrisch ondersteunde velomobielen, met een lage zitplaats (R-punt tot max 400 mm) dus niet tot het verkeer op de openbare weg kunnen worden toegelaten) *prima facie* niet *woordelijk* in de tekst van de EU-verordening zelf, waar op het eerste gezicht eenvoudigweg wordt gesteld dat de alhier relevante EU-verordening bij uitzondering niet van toepassing is op de voertuigen zoals vermeld in art. 2 k).

Bij de rechtbank rijst derhalve in dit verband de vraag of de interpretatie die de FOD Mobiliteit in casu geeft aan de bepaling van art. 2 k) van de EU-verordening al dan niet de juiste uitlegging van deze EU-regelgeving betreft.

[OMISSIS] [overwegingen betreffende de noodzaak van een prejudiciële verwijzing]

In casu meent de rechtbank dat het noodzakelijk is voor het wijzen van zijn vonnis dat via de prejudiciële tussenkomst van het Hof van Justitie de uitlegging van artikel 2 k) van de EU-verordening nader wordt verduidelijkt, in de mate en zoals in het beschikkend gedeelte van huidig vonnis sub 1. is bepaald.

Indien het Hof van Justitie naar aanleiding van deze eerste prejudiciële vraagstelling zou oordelen dat artikel 2 k) van de EU-verordening dusdanig moet begrepen worden dat deze bepaling niet verbiedt dat een boven de 25 km/u

elektrisch ondersteunde velomobiel zonder modelgoedkeuring en gelijkvormigheidsattest tot het openbare verkeer kan worden toegelaten, rijst naar oordeel van de rechtbank een tweede juridische vraag die in dat geval noodzakelijk is om beslecht te zien door het Hof van Justitie vooraleer door deze rechtbank vonnis kan worden gewezen.

In casu werd door de politiediensten vastgesteld dat eerste beklagde de eWAW op de openbare weg bestuurde aan een snelheid die manifest ruim boven de 25 km/u lag met behulp van ondersteuning van een elektrische hulpmotor. Dit vloeit zoals hierboven reeds aangehaald naar oordeel van de rechtbank voort uit de vaststellingen door de politie ter plaatse, in samenhang beschouwd met de verklaringen van eerste beklagde en de overige objectieve elementen van het strafdossier.

Op de website van tweede beklagde wordt, met verwijzing naar de EU regelgeving, gesteld dat de eWAW naar EU-recht een rijwiel/fiets betreft, waarbij er „verder geen specificaties over vermogen of snelheid zijn binnen paragraaf k)” (st. 57 strafdossier). Er is wat tweede beklagde betreft, in tegenstelling tot speed pedelecs, dus geen harde wettelijke grens inzake snelheid (st. 56 verso in fine strafdossier). Wel zou het volgens tweede beklagde moeten blijven gaan om een *hulpmotor* waardoor de motor op een kruissnelheid van ca. 80 *omwentelingen* per minuut zou “uit faden” (st. 87 verso strafdossier). Bij welke *snelheid* dit in concreto dan gebeurt, hangt uiteraard af van het op het voertuig gemonteerde en gehanteerde tandwiel. Standaard zou dit volgens tweede beklagde gaan om een snelheid van ca. 50 km/u (st. 56 verso strafdossier), al geeft de zaakvoerder van tweede beklagde in zijn verhoor aan dat technische aanpassingen aan het voertuig kunnen worden doorgevoerd op maat van de klant en zijn gebruik (st. 88 strafdossier). In casu geeft eerste beklagde als bestuurder en gebruiker van de kwestieuze eWAW aan dat de hulpmotor afslaat rond de 50 à 55 km/u (st. 20, 42 en 49 strafdossier). Tevens maakt eerste beklagde gewag van een eerder met de eWAW behaalde pieksnelheid van 74 km/u.

Het komt de rechtbank voor dat de door beklagden gebezigde c.q. ter beschikking gestelde wijze van transport, namelijk een driewielige ligfietsconstructie gecombineerd met een elektrische hulpmotor die ook ruim boven de 25 km/u trapondersteuning biedt, sterk vergelijkbaar is met een ander mobiliteitsfenomeen dat tegenwoordig sterk aanwezig is op de openbare weg, namelijk het tweewielig voertuig met pedalen, met hulpaandrijving met als hoofddoel trapondersteuning waarvan de aandrijfkraft wordt onderbroken bij een voertuigsnelheid van maximum 45 km/u. Dit laatst betreft de voertuigen in België gekend als de speed pedelecs (categorie L1e-B). Ook dit type van voertuigen is, net zoals de eWAW, in oorsprong een fietsconstructie met trappers, die net zoals de eWAW ondersteund wordt aan de hand van een elektrische hulpmotor om snelheden boven de 25 km/u te kunnen behalen en behouden. Speed pedelecs zijn op grond van art. 2 van de EU-verordening wel degelijk onderworpen aan de bepalingen van de EU-verordening, waarbij voor speed pedelecs aldus wel degelijk een type goedkeuring inzake model en een gelijkvormigheidsattest voor

de gebruiker moet worden afgeleverd. Voor speed pedelecs geldt er wel de grens van 45 km/u.

Eén van de doelstellingen van de EU-verordening bestaat er onder meer in om materiële voorschriften voor functionele *voertuigveiligheid te* bevatten (preambule overweging (7)). In bijlage VIII van de EU-verordening worden daartoe verscheidene „aangescherpte voorschriften voor functionele veiligheid” opgelijst waaraan voertuigen, onder andere dus de speed pedelecs van de categorie L1e-B moeten voldoen. Hierbij gaat het onder meer over voorschriften inzake veilig gedrag in bochten op wegen met verhard wegdek, over verlichtings- en lichtsignaalinrichtingen die conform moeten zijn met VN/ECE-Reglement nr. 74 Rev. 2, over de veiligheid van het elektrisch materiaal en over voorschriften inzake beschermingsstructuren aan de voor- en achterzijde.

Als naar aanleiding van het antwoord op de eerste prejudiciële vraag aangenomen zou worden dat de eWAW niet onderworpen is aan de EU-verordening doch wel toegelaten tot het verkeer, kunnen noch de gebruiker ervan, noch de andere verkeersdeelnemers er van uitgaan dat de kwestieuze eWAW waarmee ze rond rijden of waarmee ze als verkeersdeelnemer in het verkeer geconfronteerd worden, dezelfde of vergelijkbare veiligheidsgaranties bieden als de veiligheidswaarborgen die de speed pedelecs wettelijk wel moeten bieden (via de modelgoedkeuring en de homologatie).

Bij de rechtbank rijst dan ook de vraag of de uitzondering voorzien in art. 2 k) van de EU-verordening desgevallend geen afbreuk doet aan het gelijkheidsbeginsel, neergelegd in art. 20 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie („eenieder is gelijk voor de wet”) en in art. 9 van het EU-verdrag („de Unie eerbiedigt in al haar activiteiten het beginsel van gelijkheid van haar burgers, die gelijke aandacht genieten van haar instellingen, organen en instanties”).

Immers, fabrikanten van voertuigen categorie L1e-B (speed pedelecs) zijn onderworpen aan de EU-verordening 168/2013 en dienen een modelgoedkeuring te verkrijgen waarbij de gebruikers van deze speed pedelecs slechts toegang tot het verkeer hebben wanneer via een gelijkvormigheidsattest wordt aangetoond dat hun voertuig gelijkvormig is aan de type goedkeuring. Hiermee wordt onder meer gewaarborgd dat de in het openbare verkeer toegelaten speed pedelecs voldoen aan een aantal waarborgen inzake essentiële voertuigveiligheid. Dit terwijl de fabrikant van de elektrisch ondersteunde ligfiets met een (minstens) vergelijkbare elektrisch ondersteunde snelheid en (minstens) eenzelfde kinetisch energie geen modelgoedkeuring zou moeten bekomen en de gebruiker van deze elektrisch ondersteunde ligfiets dus zonder een gelijkvormigheidsattest de openbare weg zou mogen betreden, waarbij aldus geen wettelijke waarborgen inzake de essentiële voertuigveiligheid worden verstrekt.

De vraag rijst of dit verschil in behandeling van vergelijkbare situaties, deze differentiatie in de regelgeving tussen de speed pedelecs en de eWAW's, objectief en redelijk te verantwoorden valt in het licht van de hoger vermelde beginselen

van gelijkheid, zoals gewaarborgd door de hogere Europese normen, in het bijzonder bekeken vanuit het perspectief en de doelstelling van de voertuigveiligheid waarbij speed pedelecs op dit punt welbepaalde waarborgen inzake functionele voertuigveiligheid moeten bieden dewelke niet aan de orde zouden zijn bij de eWAW's.

Het komt de rechtbank noodzakelijk voor het wijzen van zijn vonnis voor, dat ook op dit punt het Hof van Justitie standpunt inneemt, nu het de nationale feitenrechter vanzelfsprekend niet toegelaten is hieromtrent te oordelen.

En met toepassing van de hierna aangehaalde artikels:

WETBOEK VAN STRAFVORDERING: art. 138 139 140 145 153 163 171 185

Wet van 15/06/1935: art. 2 11 12 14 31 32 34 35 36 37 41

Artikel 2-3-4 van de wet van 26/06/2000

Wet van 19/03/2017

Wet van 17/04/1878: art. 3 4

## **OM DEZE REDENEN**

### **DE RECHTBANK**

RECHTDOENDE

#### **Op strafgebied:**

#### ***Op tegenspraak:***

Stelt, alvorens te beslissen over de strafvordering lastens de gedaagden, op grond van art. 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (oud art. 234 VEG), de volgende prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie:

- 1) **Moet artikel 2, k) van de VERORDENING (EU) Nr. 168/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers aldus worden uitgelegd dat een voertuig dat onder voormelde bepaling ressorteert en geen**

**modelgoedkeuring kan verkrijgen, als een gevolg daarvan op grond van deze regelgeving niet op de openbare weg mag worden gebruikt?”**

**In voorkomend negatief antwoord op deze eerste vraag,**

- 2) Schendt artikel 2, k) van de VERORDENING (EU) Nr. 168/2013 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers de bepalingen van art. 9 van het EU-verdrag en art. 20 van het Handvest van de Grondrechten van de Europese Unie, in zoverre voor ingebruikname op de openbare weg geen verplichtingen inzake modelgoedkeuring (en dus ook geen verplichtingen inzake voertuigveiligheid) aan de fabrikanten van eWAW's worden opgelegd, terwijl dergelijke verplichtingen wel aan de fabrikant van een vergelijkbaar transportmiddel, zijnde de categorie L1e-B (de speed pedelec), worden opgelegd?”**

[OMISSIS] [overwegingen betreffende de schorsing van de procedure en de kosten]

[OMISSIS] [slotformule]

[OMISSIS] [handtekeningen]