



CONSEIL D'ÉTAT  
section de législation

RAAD VAN STATE  
afdeling Wetgeving

avis 62.060/4  
du 20 septembre 2017

advies 62.060/4  
van 20 september 2017

sur

over

un projet d'arrêté royal  
'modifiant l'arrêté royal du  
10 octobre 1974 portant  
règlement général sur les  
conditions techniques  
auxquelles doivent répondre  
les cyclomoteurs et les  
motocyclettes ainsi que leurs  
remorques'

een ontwerp van koninklijk  
besluit 'tot wijziging 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'

Le 22 août 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté 'royal modifiant l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 20 septembre 2017. La chambre était composée de Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Martine BAGUET et Bernard BLERO, conseillers d'État, Christian BEHRENDT, assesseur, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Martine BAGUET.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 20 septembre 2017.

\*

Op 22 augustus 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk 'besluit tot wijziging 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'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 20 september 2017. De kamer was samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Martine BAGUET en Bernard BLERO, staatsraden, Christian BEHRENDT, assessor, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Martine BAGUET.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 september 2017.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2<sup>o</sup>, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

### OBSERVATION GÉNÉRALE

Comme l'indique la demande d'avis, le projet d'arrêté royal examiné vise principalement à prévoir des exigences techniques relatives à la réception nationale par type en petites séries et à la réception nationale individuelle des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. Il a été choisi d'intégrer ces règles nouvelles dans l'arrêté royal du 10 octobre 1974 'portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques'.

Cet arrêté royal du 10 octobre 1974, qui s'inscrivait lors de son adoption dans un contexte normatif essentiellement national, a déjà subi de nombreuses modifications <sup>1</sup>. Outre son adaptation à l'évolution technique, il a notamment été modifié dans le cadre de plusieurs opérations de transposition de directives européennes.

Plus récemment, le contexte dans lequel s'inscrit l'exercice de la compétence de l'Autorité fédérale en matière de prescriptions techniques applicables aux véhicules à deux ou trois roues ainsi qu'aux quadricycles, a cependant connu deux évolutions majeures :

– au niveau européen, l'adoption d'une approche réglementaire nouvelle, qui s'est notamment concrétisée par le remplacement de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 'relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil' par le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 'relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles', lequel est complété par plusieurs règlements délégués dont il organise la procédure d'adoption <sup>2</sup> ;

---

<sup>1</sup> Les bases de données Reflex.be recensent 12 arrêtés modificatifs.

<sup>2</sup> Voir notamment les règlements suivants :

- Règlement délégué (UE) n° 3/2014 de la Commission du 24 octobre 2013 'complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences de sécurité fonctionnelle aux fins de la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles' ;
- Règlement délégué (UE) n° 44/2014 de la Commission du 21 novembre 2013 'complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la construction des véhicules et les exigences générales relatives à la réception des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles' ;
- Règlement délégué (UE) n° 134/2014 de la Commission du 16 décembre 2013 'complétant le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les exigences en matière de performances environnementales et de l'unité de propulsion et modifiant son annexe V' ;
- Règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 'portant exécution du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions

– au niveau national, le transfert aux régions, par la loi spéciale du 6 janvier 2014 ‘relative à la Sixième Réforme de l’État’, de la compétence en matière de contrôle du respect des prescriptions techniques fédérales applicables aux véhicules en vue de leur mise en circulation routière et de contrôle technique des véhicules qui circulent sur la route en application des normes fédérales (article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 4<sup>o</sup>, L.S.R.I.).

Dans ce contexte, l’intervention normative de l’autorité fédérale diffère dorénavant selon qu’elle porte :

– sur la réception par type, pour laquelle la réglementation fédérale doit se limiter aux seules mesures d’exécution qu’appelle le règlement (UE) n° 168/2013 et les règlements délégués qui le complètent ;

– sur la réception nationale par type de petites séries, pour laquelle la réglementation fédérale peut mettre en œuvre les possibilités de dispense que prévoit l’article 42 du règlement (UE) n° 168/2013 dans les limites et selon les modalités prévues par ce dernier ;

– sur la réception individuelle des véhicules, laquelle n’est pas couverte par le champ d’application du règlement (UE) n° 168/2013, tel que défini par ses articles 1<sup>er</sup> et 2.

Dans ces trois cas de figure, l’autorité fédérale ne peut empiéter sur les compétences nouvellement attribuées aux régions par l’article 6, § 1<sup>er</sup>, XII, 4<sup>o</sup>, L.S.R.I.

Compte tenu de ces évolutions récentes, il serait préférable de remplacer purement et simplement l’arrêté royal du 10 octobre 1974 par un nouvel arrêté dont la structure correspondrait mieux aux limites actuelles des compétences de l’autorité fédérale en matière de prescriptions techniques applicables aux véhicules à deux ou trois roues ainsi qu’aux quadricycles et de leurs modalités d’exercice dans le contexte réglementaire européen.

En effet, les dispositions en projet ne se coulent que difficilement dans le moule offert par l’arrêté royal du 10 octobre 1974. Sans être exhaustif, on peut notamment relever à cet égard :

– que le projet examiné, méconnaît à plusieurs reprises, et notamment dans ses articles 1<sup>er</sup>, 2, et 5, ainsi que dans ses annexes 1 et 3, le caractère directement applicable du règlement (UE) n° 168/2013 lequel, contrairement aux directives qui l’ont précédé, ne nécessite pas de transposition<sup>3</sup> et s’oppose en principe à sa reproduction dans la réglementation nationale<sup>4</sup> ;

– que les dispositions transitoires prévues par l’article 6 du projet (article 38, en projet, de l’arrêté royal du 10 octobre 1974), en ce qu’elles ne visent pas spécifiquement les

---

administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles’.

<sup>3</sup> En effet, un règlement européen est directement applicable en vertu de l’article 288 TFUE.

<sup>4</sup> Voir dans le même sens l’avis n° 61.836/2/V donné le 21 août 2017 sur un projet d’arrêté royal ‘modifiant l’arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité’.

seules procédures de réception nationales individuelles et par type de petite série, méconnaissent la date de mise en application du règlement (UE) n° 168/2013 fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2016 par l'article 82, paragraphe 2, de ce dernier ;

– que les modifications apportées par le projet, notamment pour ce qui concerne la double définition des catégories et les mesures transitoires envisagées, alourdissent l'arrêté modifié et en compliquent la lecture et que cet inconvénient risque d'être encore aggravé par les modifications qu'appellent les remarques précédentes.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### PRÉAMBULE

L'alinéa 1<sup>er</sup> est consacré au visa du fondement légal du projet, à savoir l'article 1<sup>er</sup> de la loi du 21 juin 1985 'relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité'.

S'agissant d'un projet d'arrêté royal, il n'y a pas lieu d'y mentionner la modification apportée par le décret de la Région flamande du 8 juillet 2016<sup>5</sup>.

### DISPOSITIF

#### Article 1<sup>er</sup>

1. S'agissant d'un projet d'arrêté royal, il n'y a pas lieu, dans le texte français, de mentionner dans le membre de phrase introductif la modification opérée à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 juillet 2015. Dans le texte néerlandais du projet, seule la modification apportée par l'arrêté royal du 20 avril 2010 sera mentionnée.

2. Si l'auteur du projet maintient son intention de reproduire, à l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 les définitions des catégories de véhicules fixées par à l'article 4 et dans l'annexe I du règlement (UE) n° 168/2013, il lui revient à tout le moins :

– s'agissant d'une norme de valeur supérieure, de reproduire intégralement les définitions concernées sans s'écarter de leur rédaction<sup>6</sup>, et de faire apparaître leur origine par l'usage d'une formule telle que : « Conformément à l'article ... du règlement ... » ;

<sup>5</sup> Décret du 8 juillet 2016 'houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016' (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2015-2016, 764/001).

<sup>6</sup> Ce qui représente en outre une source d'erreur : les limites de cylindrée applicables selon que le moteur soit à allumage par compression (CI) ou à allumage commandé (PI) semblent ainsi avoir été interverties à l'article 1<sup>er</sup>, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>bis</sup>, 2°, premier tiret, en projet dans la version française, ainsi que dans la rubrique L3e du tableau repris à l'annexe 8, en projet (annexe 1 du projet).  
De même, la première ligne du tableau figurant à l'annexe 1 du règlement (UE) n° 168/2013 semble avoir été oubliée dans l'annexe 8 en projet (annexe 1 du projet).

- de ne pas oublier de mentionner les termes dont la définition est donnée ;
- de remplacer purement et simplement les définitions actuelles plutôt que de laisser coexister des définitions anciennes et nouvelles des mêmes termes ; une disposition transitoire pouvant, le cas échéant, préciser les cas dans lesquels il conviendrait de continuer à se référer aux définitions anciennes ;
- en veillant à la correspondance des textes français et néerlandais que le projet est en défaut d'assurer <sup>7</sup>.

### Article 5

À l'article 10, 2<sup>o</sup>ter, § 1<sup>er</sup>, en projet, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974, il n'y a plus lieu de se référer à la directive 2009/139/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 'relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues'. Cette directive a en effet été abrogée avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2016 par l'article 81, paragraphe 1<sup>er</sup>, du règlement (UE) n° 168/2013.

L'exigence d'apposer une plaque réglementaire comportant le marquage approprié requis sur chaque véhicule fabriqué conformément à un type réceptionné est maintenant prévue par l'article 39 du règlement (UE) n° 168/2013 ainsi que par le règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 <sup>8</sup>.

\*

---

<sup>7</sup> Voir par exemple l'article 1<sup>er</sup>, § 1bis, 1° et 2°, et § 4bis, 1° et 2°, en projet.

<sup>8</sup> Voir plus précisément l'article 6 et l'annexe V du règlement d'exécution (UE) n° 901/2014 de la Commission du 18 juillet 2014 'portant exécution du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives relatives à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles'.

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten ‘op de Raad van State’, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

### ALGEMENE OPMERKING

Zoals in de adviesaanvraag vermeld wordt, strekt het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit er voornamelijk toe te voorzien in technische eisen inzake de nationale typegoedkeuring in kleine reeksen en de individuele nationale goedkeuring van voertuigen met twee of drie wielen en vierwielers. Daarbij is ervoor gekozen die nieuwe regels op te nemen in het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 ‘houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen’.

In dat koninklijk besluit van 10 oktober 1974, dat, toen het vastgesteld is, paste in een hoofdzakelijk nationale regelgevende context, zijn reeds vele wijzigingen aangebracht.<sup>1</sup> Het is niet alleen aangepast aan de technische evolutie, maar ook gewijzigd in het kader van verscheidene omzettingen van Europese richtlijnen.

Meer recentelijk hebben zich in de context waarbinnen de bevoegdheid van de federale overheid inzake de technische voorschriften die gelden voor voertuigen met twee of drie wielen en vierwielers uitgeoefend wordt, evenwel twee grote ontwikkelingen voorgedaan:

– op Europees niveau is gekozen voor een nieuwe werkwijze door middel van verordeningen, die in het bijzonder concrete gestalte gekregen heeft door de vervanging van richtlijn 2002/24/EG van het Europees Parlement en de Raad van 18 maart 2002 ‘betreffende de goedkeuring van twee- of driewielige motorvoertuigen en de intrekking van Richtlijn 92/61/EEG van de Raad’ door 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

---

<sup>1</sup> In de gegevensbanken Reflex.be worden 12 wijzigingsbesluiten vermeld.

voertuigen en vierwielers', welke verordening zelf aangevuld is door verscheidene gedelegeerde verordeningen die aangenomen zijn volgens de procedure die in de bovengenoemde verordening geregeld is;<sup>2</sup>

– op nationaal niveau is de bevoegdheid inzake het toezicht op de naleving van de federale technische voorschriften voor voertuigen met het oog op hun inkeerstelling en de technische keuring van voertuigen die op de weg rijden met toepassing van de federale normen naar de gewesten overgedragen bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 'met betrekking tot de Zesde Staatshervorming' (artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI).

In die context verschilt het regelgevend optreden van de federale overheid voortaan naar gelang ze betrekking heeft:

– op de typegoedkeuring, waarbij de federale regelgeving alleen de uitvoeringsmaatregelen mag omvatten die vereist zijn krachtens verordening (EU) nr. 168/2013 en de gedelegeerde verordeningen waarmee die verordening aangevuld is;

– op de nationale typegoedkeuring in kleine reeksen, waarvoor de federale regelgeving gebruik kan maken van de mogelijkheden inzake vrijstelling waarin artikel 42 van verordening (EU) nr. 168/2013 voorziet, binnen de perken van en volgens de nadere regelen die daarin voorgeschreven zijn;

– op de individuele goedkeuring van voertuigen, die niet valt binnen het toepassingsgebied van verordening (EU) nr. 168/2013, zoals dat bepaald is in de artikelen 1 en 2 van die verordening.

In die drie gevallen mag de federale overheid zich niet de bevoegdheden aanmatigen die korte tijd geleden aan de gewesten opgedragen zijn bij artikel 6, § 1, XII, 4°, BWHI.

Gelet op die recente ontwikkelingen, zou het beter zijn het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 zonder meer te vervangen door een nieuw besluit waarvan de structuur beter zou beantwoorden aan de huidige perken van de bevoegdheden van de federale overheid inzake de technische voorschriften die gelden voor voertuigen met twee of drie wielen en vierwielers en de nadere regels voor de uitoefening ervan in de Europese reglementaire context.

---

<sup>2</sup> Zie onder andere de volgende verordeningen:

- Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 3/2014 van de Commissie van 24 oktober 2013 'tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende functionele veiligheidsvoorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers';

- Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 44/2014 van de Commissie van 21 november 2013 'ter aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de voertuigconstructie en algemene voorschriften voor de goedkeuring van twee- of driewielige voertuigen en vierwielers';

- Gedelegeerde Verordening (EU) nr. 134/2014 van de Commissie van 16 december 2013 'tot aanvulling van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot de voorschriften voor milieuprestaties en prestaties van de aandrijfeenheid en tot wijziging van bijlage V bij die verordening';

- Uitvoeringsverordening (EU) nr. 901/2014 van de Commissie van 18 juli 2014 'tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers'.

De ontworpen bepalingen vallen immers slechts met moeite in te passen in de mal die gevormd wordt door het koninklijk besluit van 10 oktober 1974. Zonder exhaustief te willen zijn, kan in dit verband onder meer gewezen worden op het feit:

– dat het voorliggende ontwerp herhaaldelijk, en in het bijzonder door de artikelen 1, 2, en 5 ervan, en door de bijlagen 1 en 3 ervan, voorbijgaat aan de omstandigheid dat verordening (EU) nr. 168/2013 rechtstreeks toepasselijk is, zodat voor die verordening, anders dan voor de richtlijnen die daaraan voorafgegaan zijn, geen omzetting vereist is<sup>3</sup> en zich er in principe tegen verzet dat het in de nationale regelgeving overgenomen wordt;<sup>4</sup>

– dat de overgangsbepalingen die vervat zijn in artikel 6 van het ontwerp (ontworpen artikel 38 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974), voor zover daarin niet specifiek verwezen wordt naar alleen de procedures inzake individuele nationale goedkeuring en inzake nationale typegoedkeuring in kleine reeksen, voorbijgaan aan de datum waarop verordening (EU) nr. 168/2013 van toepassing geworden is, welke datum vastgesteld is op 1 januari 2016 bij artikel 82, lid 2, van die verordening;

– dat de wijzingen die het ontwerp inhoudt, in het bijzonder op het stuk van de tweeledige definitie van de categorieën en de voorgenomen overgangsmaatregelen, het gewijzigde besluit zwaarder maken en de vlotte leesbaarheid ervan bemoeilijken, terwijl dit ongemak nog vergroot dreigt te worden door de wijzigingen die volgens de voorgaande opmerkingen vereist zijn.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### AANHEF

In het eerste lid wordt verwezen naar de rechtsgrond van het ontwerp, namelijk artikel 1 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’.

Aangezien het hier om een ontwerp van koninklijk besluit gaat, behoort geen melding gemaakt te worden van de wijziging die daarin aangebracht is bij het decreet van het Vlaams Gewest van 8 juli 2016.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> Een Europese verordening is immers rechtstreeks toepasselijk krachtens artikel 288 VWEU.

<sup>4</sup> Zie in dezelfde zin advies nr. 61.836/2/V, dat op 21 augustus 2017 gegeven is over een ontwerp van koninklijk besluit ‘tot wijziging 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’.

<sup>5</sup> Decreet van 8 juli 2016 ‘houdende bepalingen tot begeleiding van de aanpassing van de begroting 2016’ (*Parl.St.* Vl.Parl. 2015-16, 764/001).

## DISPOSITIEF

### Artikel 1

1. Aangezien het hier om een ontwerp van koninklijk besluit gaat, behoort in de inleidende zin van de Franse tekst geen melding gemaakt te worden van de wijziging die in artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 aangebracht is bij het besluit van de Vlaamse regering van 10 juli 2015, terwijl in de Nederlandse tekst enkel vermeld moet worden dat die bepaling vervangen is bij het koninklijk besluit van 20 april 2010.

2. Indien de steller van het ontwerp bij zijn bedoeling blijft om in artikel 1 van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 de definities van de categorieën voertuigen over te nemen zoals die bepaald zijn in artikel 4 van en in bijlage I bij verordening (EU) nr. 168/2013, dient hij op zijn minst:

– aangezien het om een hogere norm gaat, de definities in kwestie integraal over te nemen zonder de redactie ervan te wijzigen,<sup>6</sup> en aan te geven vanwaar die bepalingen komen door gebruik te maken van een formule zoals: “Overeenkomstig artikel ... van verordening ...”;

– ervoor te zorgen dat hij niet vergeet de termen te vermelden waarvan de definitie gegeven wordt;

– de huidige definities zonder meer te vervangen in plaats van oude en nieuwe definities van dezelfde termen naast elkaar te laten bestaan, waarbij een overgangsbepaling in voorkomend geval zou kunnen preciseren in welke gevallen men naar de oude definities zou moeten blijven verwijzen;

– toe te zien op de overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst, die in het ontwerp niet gewaarborgd wordt.<sup>7</sup>

### Artikel 5

In het ontworpen artikel 10, 2<sup>o</sup>ter, § 1, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 behoort niet verwezen te worden naar richtlijn 2009/139/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 ‘betreffende de voorgeschreven opschriften op twee- of driewielige motorvoertuigen’. Die richtlijn is immers opgeheven met ingang van 1 januari 2016 bij artikel 81, lid 1, van verordening (EU) nr. 168/2013.

<sup>6</sup> Doordat een wijziging van de redactie ervan bovendien tot vergissingen kan leiden: zo zijn de beperkingen van de cilinderinhoud die gelden naargelang de motor met compressieontsteking (CI) of met elektrische ontsteking (PI) werkt blijkbaar omgewisseld in de Franse tekst van het ontworpen artikel 1, § 1, 1<sup>bis</sup>, 2<sup>o</sup>, eerste streepje, en in rubriek L3e van de tabel die vervat is in de ontworpen bijlage 8 (bijlage 1 bij het ontwerp). Zo ook is de eerste lijn van de tabel die voorkomt in bijlage 1 bij verordening (EU) nr. 168/2013 blijkbaar vergeten in de ontworpen bijlage 8 (bijlage 1 bij het ontwerp).

<sup>7</sup> Zie bijvoorbeeld het ontworpen artikel 1, § 1<sup>bis</sup>, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>, en § 4<sup>bis</sup>, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup>.

De verplichting om op elk voertuig de voorgeschreven plaat aan te brengen met de passende opschriften die vereist zijn overeenkomstig een goedgekeurd type is thans vervat in artikel 39 van verordening (EU) nr. 168/2013 en in uitvoeringsreglement (EU) nr. 901/2014.<sup>8</sup>

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Pierre LIÉNARDY

---

<sup>8</sup> Zie meer in het bijzonder artikel 6 van en bijlage V bij uitvoeringsverordening (EU) nr. 901/2014 van de Commissie van 18 juli 2014 'tot uitvoering van Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de administratieve voorschriften voor de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers'.