



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 79.346/4
du 3 juin 2026

advies 79.346/4
van 3 juni 2026

sur

over

un projet d'arrêté royal
'modifiant l'arrêté royal du
3 juin 2024 relatif au Code de
la voie publique et ses
annexes'

een ontwerp van koninklijk
besluit 'tot wijziging van het
koninklijk besluit van
3 juni 2024 betreffende de
Code van de openbare weg en
bijlagen'

Le 6 mai 2026, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Ministre de la Mobilité, du Climat et de la Transition environnementale à communiquer un avis dans un délai de trente jours sur un projet d'arrêté royal 'modifiant l'arrêté royal du 3 juin 2024 relatif au Code de la voie publique et ses annexes'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 juin 2026. La chambre était composée de Bernard BLERO, président de chambre, Géraldine ROSOUX et Dimitri YERNAULT, conseillers d'État, 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 de l'avis a été vérifiée sous le contrôle de Géraldine ROSOUX.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 3 juin 2026.

*

Op 6 mei 2026 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van Mobiliteit, Klimaat en Ecologische Transitie verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van koninklijk besluit 'tot wijziging van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 betreffende de Code van de openbare weg en bijlagen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 juni 2026. De kamer was samengesteld uit Bernard BLERO, kamervoorzitter, Géraldine ROSOUX en Dimitri YERNAULT, staatsraden, 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 Géraldine ROSOUX.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 3 juni 2026.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite essentiellement son examen à la compétence de l'auteur de l'acte, au fondement juridique ainsi qu'à l'accomplissement des formalités prescrites, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées.

FORMALITÉS PRÉALABLES

Associé à l'élaboration du projet d'arrêté royal examiné dans le cadre de la procédure d'association renforcée prévue par l'article 6, § 4, 3^o, alinéa 2, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', le Gouvernement flamand a formulé l'avis suivant :

« De Vlaamse Regering heeft, in haar vergadering van 6 maart 2026, beslist:

- niet in te stemmen met artikel 1, 11^o, artikel 5 en artikel 33, 3^o van bovengenoemd voorontwerp van koninklijk besluit en met het bijbehorend verslag aan de Koning omwille van verschillende bevoegdheidsoverschrijdingen,
- in te stemmen met de overige artikelen van voornoemd voorontwerp van koninklijk besluit en met het bijbehorend verslag aan de Koning, mits rekening gehouden wordt met de inhoudelijke opmerkingen in punt 2 van bovengenoemde nota ».

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale et le Gouvernement wallon ont, pour leur part, formulé en date du 5 mars 2026 un avis positif, mais également assorti d'observations.

La demande d'avis précise que le projet a été « expurgé des trois dispositions qui font actuellement l'objet d'un avis défavorable de la Région flamande ». Elle est également accompagnée d'un document de travail interne intitulé « récapitulatif des adaptations apportées au projet d'AR modifiant le Code de la voie publique après avis des régions (mars 2026) ». Ce document précise et détaille les suites réservées aux observations formulées par les trois gouvernements de région en distinguant, région par région, d'une part, les « remarques qui ont été suivies car elles ne nécessitent pas de concertation en groupe de travail (corrections orthographiques, légères adaptations pour corriger, par exemple, des incohérences ou pour apporter plus de clarté au texte) » et, d'autre part, les « remarques qui n'ont pas été suivies car elles nécessitent une concertation en groupe de travail ».

Pour que la formalité préalable d'association des gouvernements de région puisse être considérée comme valablement accomplie, il convient que ceux-ci aient été également informés des suites réservées à leurs observations et que le projet modifié pour tenir compte de ces dernières leur ait été communiqué.

Il revient à l'auteur du projet de s'en assurer.

EXAMEN DU PROJET

PRÉAMBULE

L'alinéa 6 relatif à l'avis du Conseil d'État sera rédigé comme suit :

« Vu l'avis 79.346/4 du Conseil d'État donné le 3 juin 2026, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2^o, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973 ; » ¹.

DISPOSITIF

Article 1^{er}

1. La modification que le 2^o vise à apporter à l'article 2, I, 4, de l'arrêté royal du 3 juin 2024 'relatif au Code de la voie publique' (ci-après : le « Code de la voie publique ») ne concerne que la version française de cette disposition, comme l'indique sa version néerlandaise.

Afin d'assurer la concordance des deux versions linguistiques, la même mention figurera dans la version française du 2^o.

La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour la suite du dispositif².

2. Le 9^o vise à ajouter à la définition de la notion de « camionnette » figurant à l'article 2, II, 34, du Code de la voie publique un alinéa qui assimile à cette catégorie certains véhicules dont la masse maximale autorisée est comprise entre 3.500 et 4.250 kg et utilisant des carburants de substitution.

Cette assimilation ne concerne toutefois que les véhicules alimentés totalement par l'électricité ou l'hydrogène et est donc d'une portée plus restreinte que celle prévue, en matière de permis de conduire, à l'article 9, paragraphe 2, point j), de la directive (UE) 2025/2205 du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2025 'relative au permis de conduire, modifiant le règlement (UE) 2018/1724 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2022/2561 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil et le règlement (UE) n° 383/2012 de la Commission' ³.

¹ *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires*, www.raadvst-consetat.be, onglet « Technique législative », recommandation 36.1 et formule F 3-5-2.

² Pour les modifications n'affectant que la version française du Code de la voie publique, voir les articles 1^{er}, 4^o et 13^o, 4, 5, 1^o, 6, 1^o, f), et 3^o, e), 7, 1^o et 2^o, a), 30, a), 32, 2^o et 3^o, 33, 2^o, 34, 2^o et 4^o, d/1), 39, 1^o, 40, 41, 47, 4^o, b), et 6^o, et 57, 1^o et 3^o, du projet ; pour les modifications n'affectant que la version néerlandaise, voir les articles 1^{er}, 10^o, 10, d), 11, 2^o, 24, 1^o, 25, 2^o, a) et b), 26, 29, 1^o, 44, 2^o, i) et k/2), 47, 7^o, b), 50, 7^o, a), 52, 2^o, a/3), 56, et 59, 3^o, du projet.

³ Un projet d'arrêté royal « modifiant l'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire » et assurant notamment la transposition de cette disposition, a fait l'objet de l'avis 79.189/4 donné le 6 mai 2026.

Une telle différence serait source de confusion pour les conducteurs de ces véhicules. Il serait dès lors préférable d'harmoniser les notions utilisées dans le Code de la voie publique et dans la réglementation relative au permis de conduire, en préservant la correcte transposition de la directive (UE) 2025/2205.

Article 2

La phrase liminaire précisera que la modification est apportée au paragraphe 2 de l'article 3 du Code de la voie publique.

Article 6

1. Au 1°, e), il convient de remplacer les mots « le 8° ancien » par « le 9° ancien ».
2. Au 3°, s'agissant des modifications apportées par les a), b) et c), la subdivision affectée par ces modifications sera identifiée plus précisément, à savoir le 1°, a), pour le a) et le 1° pour les b) et c).

Article 10

Dans la version française, le b) figurant après le c) sera remplacé par un d).

Article 12

Le d) vise à introduire dans l'énumération figurant à l'article 24, § 4, du Code de la voie publique l'interdiction de réparer un véhicule sur autoroute.

L'insertion de cette nouvelle interdiction se ferait en remplacement du texte actuel de l'article 24, § 4, 5°, qui énonce :

« § 4. Il est interdit sur les autoroutes :

[...] ;

5° de circuler à une vitesse inférieure à 70 km/h à l'exception des véhicules militaires en convoi ».

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que l'interdiction énoncée à l'article 24, § 4, 5°, actuel a une portée différente de celle reprise à l'article 24, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, qui interdit pour sa part l'accès de l'autoroute « aux conducteurs de véhicules ou trains de véhicules qui ne peuvent atteindre la vitesse de 70 km/h à l'exception des véhicules militaires circulant en convoi ».

Sauf à vouloir abroger la règle spécifique qu'il énonce, il se recommande de conserver l'actuel article 24, § 4, 5°, et d'introduire la nouvelle interdiction de réparer un véhicule

sur autoroute comme étant le nouveau 6° de l'énumération figurant à l'article 24, § 4, du Code de la voie publique.

Article 23

Dans la version française du 2°, b), l'article « un » ne doit pas être repris dans les mots à remplacer par « ou plusieurs signaleurs ».

Article 27

1. La section de législation n'aperçoit pas la raison pour laquelle l'obligation d'utiliser, pour le transport des enfants de moins de 135 cm et à défaut de dispositif de retenue adapté, la ceinture de sécurité aux places qui en sont équipées, est supprimée aux paragraphes 6, alinéa 2 (transports en taxis), et 7 (transports en autobus et autocars) de l'article 42 du Code de la voie publique (article 27, c) et d), du projet), alors que cette exigence est maintenue au paragraphe 5, alinéas 2 et 3, de la même disposition.

La disposition sera réexaminée et, le cas échéant, revue et son commentaire sera complété sur ce point.

2. Les modifications ainsi apportées à l'article 42, §§ 6 et 7, du Code de la voie publique constituant des dérogations aux règles énoncées à l'article 2 de la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 'relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules' ⁴, elles doivent également être soumises à l'accord préalable de la Commission européenne, conformément à l'article 6 de cette directive.

Article 32

Au 2°, les mots « dans le paragraphe 3, au 2°, alinéa 2 » seront remplacés par les mots « dans le paragraphe 3, alinéa 4 ».

⁴ Dont le champ d'application, conformément à son article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, tel qu'il a été modifié par la directive 2003/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 avril 2003 'modifiant la directive 91/671/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité dans les véhicules de moins de 3,5 tonnes', concerne « tous les véhicules à moteur des catégories M1, M2, M3 et N1, N2 et N3 telles que définies à l'annexe II de la directive 70/156/CEE, destinés à circuler sur route, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 kilomètres par heure ».

Article 33

Le 1° (article 55, § 1^{er}, en projet) sera omis, l'article 8, § 2, auquel il renvoie ayant été annulé par l'arrêt du Conseil d'État n° 266.069 du 18 mars 2026 ⁵.

Article 37

Le signal dont l'image est reprise à l'article 60, alinéa 2, 4°, en projet sera remplacé par celui correspondant à sa légende (une barre verticale).

Articles 40 et 41

1. L'article 40 dispose :

« Dans l'intitulé de la Section 3 du même arrêté, le mot 'routiers' est abrogé ».

Cette disposition omet de mentionner que l'intitulé modifié est celui de la section 3 du chapitre 8 du Code de la voie publique.

Plus fondamentalement, la section de législation n'aperçoit pas la raison d'être de cette modification, qui ne correspond ni à la version néerlandaise (non modifiée) du Code de la voie publique, laquelle fait usage du mot « verkeersborden », ni à la terminologie définie à l'article 56 ⁶.

2. La même observation vaut pour l'article 41.

Article 43

Dans la version française du 2°, a), ce sont les mots « Obligation de céder le passage » qui doivent être identifiés par des guillemets comme les mots à remplacer.

Article 45

1. La numérotation du signal D1 en a, b, c, d, e, f, et g, ainsi que du signal D3 en a, b, et c, sera soit déplacée au centre des deux colonnes, soit mentionnée également dans la version française de la disposition.

2. Dans la version française, la numérotation du 2° sera corrigée.

La même observation vaut pour le 5°.

⁵ Le texte de l'article 8, § 2, ne comportait en outre pas de 11°, 12° et 13°, avant cette annulation.

⁶ Les termes « signaux routiers » sont encore utilisés dans la version française de l'article 21, 1°, f), du Code de la voie publique.

3. L'article 67, § 2, du Code de la voie publique ne comportant actuellement qu'un seul modèle de signal D3, la phrase liminaire du 4° sera rédigée comme suit :

« 4° l'image du signal D3 est remplacée par ce qui suit : ».

La même observation vaut, *mutatis mutandis*, pour le 5° (signal D4).

Article 47

Au 5°, la numérotation du nouveau signal F36 sera soit déplacée au centre des deux colonnes, soit mentionnée également dans la version française de la disposition.

Cette observation vaut pour l'ensemble du dispositif et notamment pour les articles 47, 8° et 12°, 48, 1°, m), et 49, 3°.

Article 52

Dans la version française du 2°, a/1), il convient d'écrire que « le mot 'marquage' est remplacé par [la suite comme au projet] ».

Article 61

La section de législation n'aperçoit pas l'utilité de modifier l'article 85.33 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière' pour prolonger jusqu'au 1^{er} juin 2030 la faculté de circuler sur les bandes bus que cette disposition accorde aux véhicules utilisés pour le transport collectif et aux taxis, dès lors que l'abrogation de cet article, prévue par l'article 84 du Code de la voie publique ⁷, est censée intervenir à la date du 1^{er} juin 2027 ⁸, date d'entrée en vigueur du Code de la voie publique, conformément à l'article 86 de ce Code, tel qu'il est modifié par l'article 58 du projet.

*

⁷ L'article 84, non modifié, du Code de la voie publique abroge l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975.

⁸ Pour le surplus, le contenu de la disposition transitoire prévue par l'article 85.33 du Code de la route est repris dans l'article 85, § 2, du Code de la voie publique, tel qu'il est remplacé par l'article 57, 2°, du projet.

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 zich, overeenkomstig artikel 84, § 3, van de gecoördineerde wetten, voornamelijk tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, de rechtsgrond en de vraag of de voorgeschreven vormvereisten zijn vervuld.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

In het kader van de procedure voor het nauwer betrekken van de gewestregeringen waarin artikel 6, § 4, 3°, tweede lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’ voorziet, heeft de Vlaamse Regering, als betrokken partij bij de uitwerking van het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit, het volgende advies geformuleerd:

“De Vlaamse Regering heeft, in haar vergadering van 6 maart 2026, beslist:

- niet in te stemmen met artikel 1, 11°, artikel 5 en artikel 33, 3° van bovengenoemd voorontwerp van koninklijk besluit en met het bijbehorend verslag aan de Koning omwille van verschillende bevoegdheidsoverschrijdingen,
- in te stemmen met de overige artikelen van voornoemd voorontwerp van koninklijk besluit en met het bijbehorend verslag aan de Koning, mits rekening gehouden wordt met de inhoudelijke opmerkingen in punt 2 van bovengenoemde nota.”

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering en de Waalse Regering hebben op hun beurt op 5 maart 2026 een positief advies geformuleerd, maar eveneens met een aantal opmerkingen.

In de adviesaanvraag staat dat het ontwerp “ [a été] expurgé des trois dispositions qui font actuellement l’objet d’un avis défavorable de la Région flamande”. Bij de adviesaanvraag is ook een intern werkdocument gevoegd met als opschrift “récapitulatif des adaptations apportées au projet d’AR modifiant le Code de la voie publique après avis des régions (mars 2026)”. In dat document worden de gevolgen die aan de opmerkingen van de drie gewestregeringen gegeven zijn, benoemd en nader beschreven: het maakt per gewest een onderscheid tussen enerzijds “remarques qui ont été suivies car elles ne nécessitent pas de concertation en groupe de travail (corrections orthographiques, légères adaptations pour corriger, par exemple, des incohérences ou pour apporter plus de clarté au texte)” en anderzijds “remarques qui n’ont pas été suivies car elles nécessitent une concertation en groupe de travail”.

Opdat het voorafgaande vormvereiste luidens hetwelk de gewestregeringen bij het uitwerken van het ontwerp worden betrokken, kan worden beschouwd als naar behoren vervuld, moeten die regeringen ook op de hoogte zijn gebracht van het gevolg dat aan hun opmerkingen gegeven is en moet het gewijzigde ontwerp waarin met die opmerkingen rekening gehouden is, hun ter kennis zijn gebracht.

De steller van het ontwerp dient zich daarvan te vergewissen.

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

AANHEF

Het zesde lid, dat betrekking heeft op het advies van de Raad van State, moet als volgt worden gesteld:

“Gelet op advies 79.346/4 van de Raad van State, gegeven op 3 juni 2026 met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;”.¹

DISPOSITIEF

Artikel 1

1. De wijziging die bij de bepaling onder 2° wordt aangebracht in artikel 2, I, 4, van het koninklijk besluit van 3 juni 2024 ‘betreffende de Code van de openbare weg’ (hierna: de “Code van de openbare weg”) heeft enkel betrekking op de Franse tekst van die bepaling, zoals aangegeven wordt in de Nederlandse tekst van de voorliggende bepaling.

Om ervoor te zorgen dat de twee taalversies met elkaar overeenstemmen, moet die laatstgenoemde precisering ook in de Franse tekst van de bepaling onder 2° opgenomen worden.

Deze opmerking geldt *mutatis mutandis* voor het vervolg van het dispositief.²

2. De bepaling onder 9° voegt aan de definitie van het begrip “bestelwagen”, in artikel 2, II, 34, van de Code op de openbare weg, een lid toe luidens hetwelk bepaalde voertuigen met een maximale toegelaten massa tussen 3.500 en 4.250 kg en die aangedreven worden door alternatieve brandstoffen, met deze categorie gelijkgesteld worden.

Die gelijkstelling geldt echter alleen voor voertuigen die volledig door elektriciteit of waterstof aangedreven worden en heeft dus een beperktere draagwijdte dan de gelijkstelling waarin met betrekking tot het rijbewijs wordt voorzien in artikel 9, lid 2, punt j), van richtlijn (EU) 2025/2205 van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2025 ‘betreffende het rijbewijs, tot wijziging van Verordening (EU) 2018/1724 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn (EU) 2022/2561 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van

¹ *Beingselen van de wetgevingstechniek - Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten*, www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 36.1 en formule F 3-5-2.

² Zie voor de wijzigingen die enkel voor de Franse tekst van de Code van de openbare weg gelden: de artikelen 1, 4° en 13°, 4, 5, 1°, 6, 1°, f), en 3°, e), 7, 1° en 2°, a), 30, a), 32, 2° en 3°, 33, 2°, 34, 2° en 4°, d/1), 39, 1°, 40, 41, 47, 4°, b), en 6°, en 57, 1° en 3°, van het ontwerp. Zie voor de wijzigingen die enkel voor de Nederlandse tekst gelden: de artikelen 1, 10°, 10, d), 11, 2°, 24, 1°, 25, 2°, a) en b), 26, 29, 1°, 44, 2°, i) en k/2), 47, 7°, b), 50, 7°, a), 52, 2°, a/3), 56, en 59, 3°, van het ontwerp.

Richtlijn 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EU) nr. 383/2012 van de Commissie'.³

Een dergelijk verschil zou verwarring kunnen creëren bij bestuurders van die voertuigen. Het verdient derhalve aanbeveling de begrippen die in de Code van de openbare weg en in de regelgeving betreffende het rijbewijs gehanteerd worden, op elkaar af te stemmen, maar zonder afbreuk te doen aan de correcte omzetting van richtlijn (EU) 2025/2205.

Artikel 2

In de inleidende zin moet nader worden aangegeven dat de wijziging betrekking heeft op paragraaf 2 van artikel 3 van de Code van de openbare weg.

Artikel 6

1. In de bepaling onder 1°, e), moeten de woorden “de vroegere bepaling onder 8°” vervangen worden door de woorden “de vroegere bepaling onder 9°”.

2. In de bepaling onder 3° moet duidelijker worden aangegeven op welk onderdeel de wijzigingen betrekking hebben die worden aangebracht bij de punten a), b) en c). In punt a) gaat het namelijk om onderdeel 1°, a), en in de punten b) en c) gaat het om onderdeel 1°.

Artikel 10

In de Franse tekst moet de opsommingsletter “b)” die na de bepaling onder c) staat, worden vervangen door “d)”.

Artikel 12

De bepaling onder d) voegt aan de opsomming in artikel 24, § 4, van de Code van de openbare weg het verbod toe herstellingen aan een voertuig uit te voeren op een autosnelweg.

Dit nieuwe verbod zou worden ingevoegd ter vervanging van de huidige tekst van artikel 24, § 4, 5°, die als volgt luidt:

“§ 4. Op autosnelwegen is het verboden:

(...);

5° te rijden aan een lagere snelheid dan 70 km/u, uitgezonderd voor in konvooi rijdende legervoertuigen”.

³ Over een ontwerp van koninklijk besluit ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs’, dat met name strekt tot omzetting van die bepaling, is op 6 mei 2026 advies 79.189/4 uitgebracht.

De steller van het ontwerp wordt erop gewezen dat de verbodsbepaling van het huidige artikel 24, § 4, 5°, een andere draagwijdte heeft dan die van artikel 24, § 1, eerste lid, 2°. Die laatste bepaling verbiedt de toegang tot autosnelwegen aan “bestuurders van voertuigen of slepen die de snelheid van 70 km/u niet kunnen bereiken, uitgezonderd in konvooi rijdende legervoertuigen”.

Tenzij het de bedoeling is de specifieke regel waarin het huidige artikel 24, § 4 5°, voorziet, op te heffen, verdient het aanbeveling die bepaling te handhaven en de nieuwe bepaling, luidens welke herstellingen aan een voertuig verboden zijn op een autosnelweg, op te nemen als nieuwe bepaling onder 6° in de opsomming in artikel 24, § 4, van de Code van de openbare weg.

Artikel 23

In de Franse tekst van de bepaling onder 2°, b), hoort het woord “un” niet bij de woorden die moeten worden vervangen door “ou plusieurs signaleurs”.

Artikel 27

1. De afdeling Wetgeving begrijpt niet waarom de verplichting om bij het vervoer van kinderen kleiner dan 135 cm en wanneer er geen aangepast kinderbeveiligingssysteem is, de veiligheidsgordel te gebruiken op zitplaatsen die ermee uitgerust zijn, wordt geschrapt in de paragrafen 6, tweede lid (vervoer in taxi's), en 7 (vervoer in autobussen en autocars) van artikel 42 van de Code van de openbare weg (artikel 27, c) en d), van het ontwerp), terwijl die eis in paragraaf 5, tweede en derde lid, van dezelfde bepaling wordt gehandhaafd.

De bepaling moet opnieuw onderzocht worden en in voorkomend geval herzien worden, en de commentaar moet in die zin worden aangevuld.

2. Aangezien de wijzigingen die in artikel 42, §§ 6 en 7, van de Code van de openbare weg worden aangebracht, afwijken van de regels vervat in artikel 2 van richtlijn 91/671/EEG van de Raad van 16 december 1991 ‘betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels en kinderbeveiligingssystemen in voertuigen’,⁴ moeten ze ook aan de Europese Commissie voor voorafgaande akkoordbevinding worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 6 van die richtlijn.

⁴ Overeenkomstig artikel 1, paragraaf 1, van die richtlijn, zoals die bepaling is gewijzigd bij richtlijn 2003/20/EG van het Europees Parlement en de Raad van 8 april 2003 ‘tot wijziging van Richtlijn 91/671/EEG van de Raad inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen van de lidstaten betreffende het verplichte gebruik van veiligheidsgordels in voertuigen van minder dan 3,5 ton’, heeft de richtlijn als toepassingsgebied “alle voor het wegverkeer bestemde motorvoertuigen op ten minste vier wielen en met een door de constructie bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/uur, die behoren tot de in bijlage II bij Richtlijn 70/156/EEG(12) omschreven categorieën M1, M2, M3, N1, N2 en N3.”

Artikel 32

In de bepaling onder 2° moeten de woorden “in paragraaf 3 worden in de bepaling onder 2°, tweede lid” vervangen worden door de woorden “in paragraaf 3 worden in het vierde lid”.

Artikel 33

De bepaling onder 1° (ontworpen artikel 55, § 1) moet weggelaten worden, aangezien artikel 8, § 2, waarnaar ze verwijst, vernietigd is bij arrest nr. 266.069 van de Raad van State van 18 maart 2026.⁵

Artikel 37

Het verkeersbord dat is afgebeeld in het ontworpen artikel 60, tweede lid, 4°, moet vervangen worden door een afbeelding die met de legende overeenstemt (een verticale balk).

Artikelen 40 en 41

1. Artikel 40 luidt als volgt:

“In het opschrift van Afdeling 3 van hetzelfde besluit wordt, in de Franse Tekst, het woord ‘routiers’ opgeheven.”

In die bepaling wordt niet gespecificeerd dat het gaat om het opschrift van afdeling 3 van hoofdstuk 8 van de Code van de openbare weg.

Fundamenteler is dat de afdeling Wetgeving niet begrijpt wat de bestaansgrond is van die wijziging, die niet overeenstemt met de (niet gewijzigde) Nederlandse tekst van de Code van de openbare weg, waarin het woord “verkeersborden” wordt gebruikt, noch met de terminologie die in artikel 56 wordt bepaald.⁶

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 41.

Artikel 43

In de Franse tekst van de bepaling onder 2°, a), moet door middel van aanhalingstekens duidelijk worden gemaakt dat de woorden “Obligation de céder le passage” de te vervangen woorden zijn.

⁵ De tekst van artikel 8, § 2, bevatte voorafgaand aan deze nietigverklaring overigens geen punten 11°, 12° en 13°.

⁶ De woorden “signaux routiers” worden nog gebruikt in de Franse tekst van artikel 21, 1°, f), van de Code van de openbare weg.

Artikel 45

1. De opsommingsletters van verkeersbord D1 (a, b, c, d, e, f en g) en van verkeersbord D3 (a, b en c) moeten ofwel naar het midden van de twee kolommen worden verplaatst, ofwel ook in de Franse tekst van de bepaling worden opgegeven.

2. In de Franse tekst moet de bepaling onder 2° correct worden genummerd.

Dezelfde opmerking geldt voor de bepaling onder 5°.

3. Aangezien artikel 67, § 2, van de Code van de openbare weg momenteel slechts één model van verkeersbord D3 bevat, moet de inleidende zin van de bepaling onder 4° gesteld worden als volgt:

“4° de afbeelding van het verkeersbord D3 moet als volgt worden vervangen:”.

Dezelfde opmerking geldt, *mutatis mutandis*, voor de bepaling onder 5° (verkeersbord D4).

Artikel 47

In de bepaling onder 5° moet het nummer van het nieuwe verkeersbord F36 ofwel naar het midden van de twee kolommen worden verplaatst, ofwel ook in de Franse tekst van de bepaling worden vermeld.

Deze opmerking geldt voor het volledige dispositief en met name voor de artikelen 47, 8° en 12°, 48, 1°, m), en 49, 3°.

Artikel 52

In de Franse tekst van de bepaling onder 2°, a/1), dient te worden geschreven: “le mot ‘marquage’ est remplacé par (voorts zoals in het ontwerp)”.

Artikel 61

De afdeling Wetgeving begrijpt niet wat voor nut het heeft artikel 85.33 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’ te wijzigen zodat de mogelijkheid om gebruik te maken van de busstroken, die deze bepaling biedt aan voertuigen die gebruikt worden voor het schoolvervoer en aan taxi's, wordt verlengd tot 1 juni 2030. De opheffing van dat artikel, waarin artikel 84 van de Code van de openbare weg voorziet,⁷ wordt namelijk geacht plaats te vinden op

⁷ Het niet-gewijzigde artikel 84 van de Code van de openbare weg strekt tot opheffing van het koninklijk besluit van 1 december 1975.

1 juni 2027,⁸ te weten de datum van inwerkingtreding van de Code van de openbare weg, overeenkomstig artikel 86 van die Code, zoals gewijzigd bij artikel 58 van het ontwerp.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Bernard BLERO

⁸ Voorts is de inhoud van de overgangsbepaling waarin artikel 85.33 van de Wegcode voorziet, opgenomen in artikel 85, § 2, van de Code van de openbare weg, zoals vervangen bij artikel 57, 2°, van het ontwerp.