



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 68.633/4
du 3 février 2021

advies 68.633/4
van 3 februari 2021

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'relatif au
transport des marchandises
dangereuses par route, par
chemin de fer ou par voie
navigable à l'exception des
matières explosibles et
radioactives'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'betreffende het
vervoer via de weg, per spoor
of over de binnenwateren van
gevaarlijke goederen, met
uitzondering van ontplofbare
en radioactieve stoffen'

Le 7 janvier 2021, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée de la Mobilité, des Travaux publics et de la Sécurité routière à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'relatif au transport des marchandises dangereuses par route, par chemin de fer ou par voie navigable à l'exception des matières explosibles et radioactives'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 3 février 2021. La chambre était composée de Martine BAGUET, président de chambre, Luc CAMBIER et Bernard BLERO, conseillers d'État, et Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, premier auditeur et Aurore PERCY, auditeur adjoint.

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 3 février 2021.

*

Op 7 januari 2021 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, belast met mobiliteit, openbare werken en verkeersveiligheid verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'betreffende het vervoer via de weg, per spoor of over de binnenwateren van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 3 februari 2021. De kamer was samengesteld uit Martine BAGUET, kamervoorzitter, Luc CAMBIER en Bernard BLERO, staatsraden, en Anne-Catherine VAN GEERSDAELE, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur en Aurore PERCY, adjunct-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 3 februari 2021.

*

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 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.

FORMALITÉS PRÉALABLES

1. Selon l'article 32 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006 'relatif au contrôle administratif et budgétaire ainsi qu'à l'établissement du budget', sont entre autres soumis à l'avis préalable de l'inspecteur des Finances les projets d'arrêté du Gouvernement qui sont directement ou indirectement de nature à influencer les recettes ou à entraîner des dépenses.

À lire la note aux membres du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale jointe au dossier transmis à la section de législation, cette formalité ne doit pas être accomplie.

L'auteur du projet vérifiera cependant si la réglementation du transport de marchandises dangereuses n'aurait éventuellement pas d'incidence directe ou indirecte sur les recettes ou les dépenses, notamment en termes de mobilisation de ressources humaines. Dans cette éventualité, l'avis de l'inspecteur des Finances sera recueilli.

Partant, conformément à l'article 10, § 1^{er}, 2^o, de l'arrêté précité du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13 juillet 2006, le projet sera également soumis à l'accord du Ministre du Budget.

Les alinéas 5 et 6 du préambule, consacrés aux visas de cet avis et de cet accord, seront, selon le cas, complétés par la date de leur obtention ou omis.

2. L'article 6, § 2, 5^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 'de réformes institutionnelles', inséré par la loi spéciale du 6 janvier 2014 'relative à la Sixième réforme de l'État', dispose que les Gouvernements concernés devront se concerter en ce qui concerne :

« la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population, de transport de matières radioactives et de transport de matières explosives ».

Le projet examiné relève de la réglementation visée par cette disposition ; il doit donc être soumis à cette formalité préalable, dont l'accomplissement sera également visé au préambule.

3. Le projet examiné trouvant, pour partie, son fondement légal dans l'article 1^{er} 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'¹ et conformément au paragraphe 3 de cette disposition, il sera soumis à l'avis de la Commission consultative Administration-Industrie.

L'accomplissement de cette formalité préalable sera également visé au préambule du projet.

4. Si l'accomplissement de ces formalités devait encore donner lieu à des modifications du texte soumis à la section de législation, les dispositions modifiées ou ajoutées devraient lui être soumises à nouveau, conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées 'sur le Conseil d'État'.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES

1. L'arrêté en projet a pour objet de transposer, en un seul instrument, la directive (UE) 2018/1846 de la Commission du 23 novembre 2018 'modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses afin de tenir compte du progrès scientifique et technique', tant en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par route, par voie navigable que par chemin de fer.

Le préambule de l'arrêté énonce :

« Considérant qu'en raison des transferts de compétences opérés dans le cadre de la Sixième réforme de l'État, la Région de Bruxelles-Capitale est, en vertu de l'article 6, § 1^{er}, X, 13°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, compétente pour la réglementation en matière de transport de marchandises dangereuses et de transport exceptionnel par route, à l'exclusion de la réglementation en matière de transport de matières radioactives, de transport d'explosifs et de transport de matières animales qui présentent un danger pour la population ».

Or, la matière du transport des marchandises dangereuses par chemin de fer est demeurée une compétence fédérale. Elle est régie par l'arrêté royal du 2 novembre 2017 'relatif au transport des marchandises dangereuses par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives'.

L'arrêté en projet sera en conséquence intégralement revu, afin d'omettre les dispositions qui concernent le transport par chemin de fer.

¹ Il est renvoyé sur ce point à l'observation générale n° 2.

À cet égard, dès lors que le projet examiné se limite, pour la majorité de ses dispositions, à la reproduction des articles de l'arrêté royal du 28 juin 2009 'relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosibles et radioactives' dont il conserve d'ailleurs la numérotation et eu égard aux problèmes de compétence qu'il soulève, la question se pose de savoir si dans un souci de sécurité juridique, il ne serait préférable pour son auteur de se limiter à apporter à cet arrêté royal du 28 juin 2009 les modifications que commande l'évolution de cette matière, à l'instar de la voie choisie par les deux autres régions² ainsi que, jusqu'à présent, par la Région de Bruxelles-Capitale³.

C'est sous réserve de cette importante observation générale que les observations qui suivent sont formulées.

2. Le projet examiné trouve son principal fondement juridique dans l'article 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 18 février 1969 'relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par mer, par route, par chemin de fer ou par voie navigable'.

Toutefois, l'article 1^{er}, alinéa 2, de la même loi, dispose :

« La présente loi n'est pas applicable aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité ».

Les dispositions du projet relatives aux exigences techniques spécifiques imposées aux véhicules transportant des marchandises dangereuses ainsi qu'à leurs modalités de contrôle, trouvent en l'occurrence un fondement juridique dans l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985.

Il y a dès lors lieu de consacrer, au préambule, deux nouveaux alinéas à la mention de ces fondements juridiques.

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

PRÉAMBULE

1. Les alinéas 1^{er} et 2, consacrés respectivement au visa de l'article 6, § 1^{er} X, 13°, de la loi spéciale du 8 août 1980, et de l'article 4 de la loi spéciale du 12 janvier 1989 'relative aux institutions bruxelloises', seront omis dès lors que les dispositions qu'ils énoncent ne constituent pas le fondement légal de l'arrêté en projet.

² Voir notamment l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2019, ainsi que l'arrêté du Gouvernement wallon du 23 mai 2019 'modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosives et radioactives'.

³ Voir notamment l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 31 mai 2018 'modifiant l'arrêté royal du 28 juin 2009 relatif au transport des marchandises dangereuses par route ou par chemin de fer, à l'exception des matières explosives et radioactives'.

2. L'alinéa 3, consacré au visa de l'Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, signé à Genève le 30 septembre 1957 (A.D.R.), sera omis.
3. Il en va de même de l'alinéa 4, consacré au visa de la directive (UE) 2018/1846 de la Commission du 23 novembre 2018 'modifiant les annexes de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses afin de tenir compte du progrès scientifique et technique'.
4. Le préambule sera complété par un nouvel alinéa 3, consacré au visa de l'arrêté royal du 28 juin 2009 que l'article 28 du projet vise à abroger.
5. Il sera également complété ensuite des observations formulées à propos des formalités préalables à encore accomplir et de l'observation générale n° 2.

DISPOSITIF

Article 1^{er} (nouveau)

La disposition mentionnant la transposition de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil relative au transport intérieur des marchandises dangereuses', telle que modifiée, en dernier lieu, par la directive (UE) 2018/1846 de la Commission du 23 novembre 2018, qui figure entre l'intitulé « Chapitre 1^{er} – Champ d'application »⁴ et l'article 1^{er} du projet, fera l'objet d'un article 1^{er}, nouveau. La numérotation des articles sera revue en conséquence de même que les références internes.

Article 1^{er}

Dans la version française du 7°, il est suggéré de remplacer les mots « Le Ministre peut autoriser celui-ci à déléguer plus loin ces attributions » par les mots « Le Ministre peut autoriser celui-ci à subdéléguer ces attributions ».

Article 4

Les mots « Sans préjudice des dérogations du chapitre IV » seront remplacés par les mots « Sans préjudice des dérogations du chapitre 3 ».

⁴ Ce chapitre 1^{er} regroupant des dispositions similaires à celles reprises dans les chapitres 1^{er} et 2 de l'arrêté royal du 28 juin 2009, son intitulé sera remplacé par les mots « Dispositions générales ».

Chapitres 3 à 8

Le projet comporte deux chapitres 3.

Celui relatif aux « Obligations des intervenants », deviendra le « chapitre 4 » et les chapitres subséquents seront renumérotés en conséquence.

Article 7

La Région de Bruxelles-Capitale n'étant pas compétente pour régler l'emploi des langues, l'article 7 sera omis.

Article 21

À l'alinéa 2, les mots « visée à l'article 18, § 2 » seront remplacés par les mots « visée à l'article 18, alinéa 2 ».

Article 23

La rédaction de l'article 23, 1°, est identique à celle de l'article 23, 1°, de l'arrêté royal du 28 juin 2009.

Or, il n'entre pas dans les compétences de l'auteur du projet d'habiliter « les fonctionnaires du Service public fédéral Finances Administration des Douanes et Accises dans l'exercice de leurs fonctions » à constater des infractions.

En conséquence, ces mots seront omis de la disposition.

Article 26

L'article 26, alinéa 2, du projet, et l'article 26, alinéa 2, de l'arrêté royal du 28 juin 2009 sont identiques. Interrogée quant à savoir pourquoi viser « les fonctionnaires de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière (Service Véhicules) », la déléguée de la Ministre a répondu :

« Effectivement, il s'agit d'un oubli, il faudra remplacer le nom de la direction par 'Direction Véhicules et Transport de marchandises de Bruxelles Mobilité' ».

La même observation vaut pour l'alinéa 3.

Article 27

La disposition transitoire prévue à l'article 27 au bénéfice des entreprises qui participent au transport de marchandises dangereuses uniquement en tant qu'expéditeurs, est identique à celle énoncée à l'article 7 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2019 et à propos duquel la section de législation a formulé l'observation suivante dans l'avis n° 66.098/3 donné le 3 juin 2019⁵ :

« [Traduction libre]

7.1. Aux termes de l'article 7 du projet, les entreprises qui participent au transport de marchandises dangereuses uniquement en tant qu'expéditeurs et qui ne doivent pas désigner un conseiller à la sécurité sur la base de l'arrêté royal du 5 juillet 2006 tel qu'il était en vigueur au 31 décembre 2018, désignent un conseiller à la sécurité au plus tard le 31 décembre 2022.

Au sujet de cette disposition, la note au Gouvernement flamand relève ce qui suit :

‘Cet article comporte des dispositions transitoires à l'égard des entreprises qui, avant le 1^{er} janvier 2019 déjà, opéraient exclusivement dans le cadre de l'expédition de produits ADR. L'obligation de désigner un conseiller à la sécurité ne s'applique à ces entreprises qu'à partir du 31 décembre 2022’.

7.2. Il convient tout d'abord de constater que la disposition en projet ne correspond pas avec l'intention de ses auteurs. En effet, les entreprises qui opèrent exclusivement dans le cadre de l'expédition de marchandises dangereuses, pour la première fois après la date du 1^{er} janvier 2019, ne doivent pas désigner un conseiller à la sécurité, sur la base de l'arrêté royal du 5 juillet 2006 ‘tel qu'il était en vigueur au 31 décembre 2018’ et doivent dès lors tout autant bénéficier de la mesure transitoire.

7.3. Par ailleurs se pose la question de savoir pourquoi le projet ne vise pas la date d'entrée en vigueur de l'arrêté envisagé⁶ au lieu de celle du 31 décembre 2018. En effet, ce n'est qu'à cette date d'entrée en vigueur que les entreprises qui opèrent uniquement dans le cadre de l'expédition de marchandises dangereuses, seront dans l'obligation d'avoir un conseiller à la sécurité. En limitant la mesure transitoire aux entreprises opérant uniquement dans le cadre de l'expédition de marchandises dangereuses avant la date du 1^{er} janvier 2019, la réglementation en projet crée une différence de traitement entre ces entreprises et celles qui opèrent exclusivement dans le cadre de l'expédition de marchandises dangereuses non pas antérieurement à la date du 1^{er} janvier 2019 mais entre le 1^{er} janvier 2019 et la date d'entrée en vigueur de l'arrêté en projet. Cette différence de traitement ne semble pas justifiée au regard du principe constitutionnel d'égalité et de non-discrimination.

7.4. L'article 7 du projet sera adapté au regard des observations qui précèdent ».

Cette observation vaut *mutatis mutandis* pour l'article 27 du projet examiné.

⁵ Voir l'avis n° 66.098/3 donné le 3 juin 2019 sur le projet devenu l'arrêté du Gouvernement flamand du 7 juin 2019 ‘portant adaptation au progrès scientifique et technique de la réglementation relative au transport routier des marchandises dangereuses’, pp. 7 et 8, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/avis/66098.pdf>.

⁶ Note de bas de page n° 7 de l'avis cité : À savoir, à défaut d'une disposition spécifique, le dixième jour qui suit la publication de l'arrêté envisagé au *Moniteur belge* : article 84, 2°, alinéa 1^{er}, de la loi spéciale du 8 août 1980.

S'agissant d'une mesure transitoire dérogeant à l'obligation résultant des articles 3 et 4 du projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale « concernant la désignation ainsi que la qualification professionnelle de conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses, à l'exception des matières explosives et radioactives » simultanément soumis à l'avis de la section de législation et faisant l'objet de l'avis n° 68.634/4 donné ce jour, cette règle, exprimée à l'article 3, § 1^{er}, 3°, de ce second projet d'arrêté, y sera également revue en conséquence.

Article 28

L'article 28 abroge l'arrêté royal du 28 juin 2009.

Outre les dispositions qui concernent le transport par chemin de fer, l'auteur du projet n'est pas compétent pour abroger l'article 7 de cet arrêté ⁷. Par conséquent, l'ensemble des dispositions de cet arrêté qui relèvent de la compétence de l'autorité fédérale doivent être exclues du champ d'application de cette disposition abrogatoire.

ANNEXE

1. L'annexe du projet est similaire à celle de l'arrêté royal du 28 juin 2009, à l'exception du point 4. – Équipement de sécurité ⁸, qui n'y figure pas.

Interrogée sur ce point, la déléguée de la Ministre a répondu que « le point 4 a été retiré parce que cela relève des compétences du fédéral ».

Cette disposition de l'annexe de l'arrêté royal du 28 juin 2009 sera également exclue du champ d'application de l'article 28 du projet.

⁷ Lequel dispose :

« En transport national, le document de transport peut être rédigé en une seule langue, le néerlandais, le français ou l'allemand. Au moins une partie du trajet doit avoir lieu dans la région où la langue utilisée dans le document de transport est une des langues officielles ».

⁸ Lequel dispose :

« 4. ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

L'équipement de sécurité, pour les transports effectués au moyen de véhicules immatriculés en Belgique, est soumis aux modalités prévues ci-dessous :

4.1 Extincteurs d'incendie

1° Les extincteurs d'incendie prescrits à la section 8.1.4. de l'ADR, doivent porter en plus la marque de conformité BENOR V ou une autre marque de conformité qui est reconnue par un autre état membre de l'Union européenne ou par un pays de l'Association européenne de libre-échange qui est partie à l'accord concernant l'Espace économique européen et l'ADR.

2° les extincteurs d'incendie pourvus de la marque de conformité BENOR V ont une date de limite de validité qui est la date de fabrication augmentée de cinq ans.

3° les extincteurs d'incendie visés à la section 8.1.4.1 a) de l'ADR doivent se trouver dans la cabine à la portée de la main du conducteur.

4.2 Interrupteur

L'emplacement des dispositifs de commande du coupe-circuit de batteries doit être signalé distinctement par la mention bilingue : INTERRUPTEUR-HOOFDSCHAKELAAR' ou par un pictogramme clair ».

2. Les mots « délivrée en Belgique » (point 1.1), « établi en Belgique » (points 3.1, 3.2, 3.3, et 3.4), « en Belgique » (point 3.1.2) et « immatriculés en Belgique » (point 5) seront modifiés dans le respect des limites de la compétence territoriale de l'auteur 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 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.

VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN

1. Volgens artikel 32 van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 ‘betreffende de administratieve en begrotingscontrole evenals de begrotingsopmaak’ worden onder andere de ontwerpen van regeringsbesluit waardoor, rechtstreeks of onrechtstreeks, de ontvangsten kunnen worden beïnvloed of uitgaven kunnen ontstaan, om voorafgaand advies aan de inspecteur van Financiën voorgelegd.

Luidens de nota aan de leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering die gevoegd is bij het dossier dat aan de afdeling Wetgeving overgezonden is, hoeft dat vormvereiste niet vervuld te worden.

De steller van het ontwerp moet evenwel nagaan of de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen geen rechtstreekse of onrechtstreekse weerslag zou kunnen hebben op de ontvangsten of de uitgaven, met name inzake de inzet van personeelsleden. Als dat wel degelijk het geval is, moet het advies van de inspecteur van Financiën ingewonnen worden.

Bijgevolg moet het ontwerp in dat geval overeenkomstig artikel 10, § 1, 2°, van het voornoemde besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 13 juli 2006 ook om akkoordbevinding aan de minister van Begroting voorgelegd worden.

De verwijzingen naar dat advies en die akkoordbevinding, in het vijfde en het zesde lid van de aanhef, moeten naargelang het geval ofwel aangevuld worden met de pertinente datum, ofwel weggelaten worden.

2. Volgens artikel 6, § 2, 5°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’, ingevoegd bij de bijzondere wet van 6 januari 2014 ‘met betrekking tot de Zesde Staatshervorming’, moeten de betrokken regeringen onderling overleg plegen over

“de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving inzake het vervoer van dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking, het vervoer van radioactieve stoffen en het vervoer van ontplofbare stoffen.”

Voorliggend ontwerp valt onder de reglementering die in die bepaling bedoeld wordt. Dienaangaande dient dat voorafgaand vormvereiste dan ook vervuld te worden en naar de vervulling daarvan moet eveneens in de aanhef verwezen worden.

3. Aangezien voorliggend ontwerp zijn rechtsgrond ten dele ontleent aan 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’,¹ moet het overeenkomstig paragraaf 3 van die bepaling om advies aan de raadgevende commissie administratie-nijverheid voorgelegd worden.

Dat dit voorafgaand vormvereiste vervuld is, moet eveneens in de aanhef van het ontwerp vermeld worden.

4. Indien ten gevolge van de vervulling van die vormvereisten nog wijzigingen aangebracht zouden worden in de tekst die aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is, moeten de gewijzigde of toegevoegde bepalingen opnieuw aan haar voorgelegd worden, overeenkomstig artikel 3, § 1, eerste lid, van de gecoördineerde wetten ‘op de Raad van State’.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Het ontworpen besluit strekt ertoe richtlijn (EU) 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018 ‘tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land’ in één enkele tekst om te zetten, zowel wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen via de weg en over de binnenwateren als wat betreft dat vervoer per spoor.

In de aanhef van het besluit wordt het volgende gesteld:

“Overwegende dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wegens de overdrachten van bevoegdheden verricht in het kader van de Zesde Staatshervorming, krachtens artikel 6, § 1, X, 13° van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen, bevoegd is voor de reglementering inzake transport van gevaarlijke goederen en uitzonderlijk vervoer over de weg, met uitsluiting van de regelgeving betreffende radioactieve, ontplofbare en dierlijke stoffen die een gevaar vormen voor de bevolking.”

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor is echter een aangelegenheid die nog steeds onder federale bevoegdheid ressorteert. Het is geregeld bij het koninklijk besluit van 2 november 2017 ‘betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen’.

Het ontworpen besluit moet bijgevolg integraal herzien worden teneinde de bepalingen die betrekking hebben op het vervoer per spoor daaruit weg te laten.

Aangezien de meeste bepalingen van voorliggend ontwerp louter strekken tot het overnemen van de artikelen van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 ‘betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen’, waarvan de nummering in dit ontwerp trouwens gehandhaafd wordt, en gelet op de bevoegdheidsproblemen die dit ontwerp doet rijzen, dringt zich in dit verband de

¹ In dit verband wordt verwezen naar algemene opmerking 2.

vraag op of het ter wille van de rechtszekerheid niet beter zou zijn als de steller van het ontwerp in dat koninklijk besluit van 28 juni 2009 alleen de wijzigingen zou aanbrengen waartoe de evolutie ter zake noopt, naar het voorbeeld van de werkwijze waarvoor gekozen is door de twee overige gewesten,² en tot nog toe ook door het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.³

Onder voorbehoud van deze belangrijke algemene opmerking worden de volgende opmerkingen gemaakt.

2. Voorliggend ontwerp ontleent zijn rechtsgrond voornamelijk aan artikel 1, eerste lid, van de wet van 18 februari 1969 ‘betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over zee, over de weg, de spoorweg of de waterweg’.

Artikel 1, tweede lid, van die wet bepaalt evenwel het volgende:

“Deze wet is niet van toepassing op de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen.”

Voor de bepalingen van dit ontwerp die verband houden met de specifieke technische vereisten die gelden voor voertuigen waarmee gevaarlijke goederen vervoerd worden en voor de regels inzake de controle daarop, is *in casu* een rechtsgrond te vinden in artikel 1 van de wet van 21 juni 1985.

Bijgevolg dienen in de aanhef twee nieuwe leden ingevoegd te worden om naar die rechtsgronden te verwijzen.

BIJZONDERE OPMERKINGEN

AANHEF

1. Het eerste en het tweede lid, waarin verwezen wordt naar respectievelijk artikel 6, § 1, X, 13°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 en artikel 4 van de bijzondere wet van 12 januari 1989 ‘met betrekking tot de Brusselse Instellingen’, moeten weggelaten worden, aangezien de bepalingen die daarin vermeld niet de rechtsgrond van het ontworpen besluit opleveren.

2. Ook het derde lid, waarin naar het Europees Verdrag betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, ondertekend te Genève op 30 september 1957 (ADR) verwezen wordt, moet weggelaten worden.

² Zie inzonderheid het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2019 en het besluit van de Waalse Regering van 23 mei 2019 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer via de weg of per spoor van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen’.

³ Zie inzonderheid het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 31 mei 2018 ‘tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 betreffende het vervoer over de weg of per spoor van gevaarlijke goederen, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen’.

3. Hetzelfde geldt voor het vierde lid, waarin verwezen wordt naar richtlijn (EU) 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018 ‘tot aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van de bijlagen bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land’.

4. In de aanhef moet een nieuw derde lid ingevoegd worden om te verwijzen naar het koninklijk besluit van 28 juni 2009 dat bij artikel 28 van het ontwerp opgeheven wordt.

5. De aanhef moet eveneens aangevuld worden naar aanleiding van de opmerkingen die gemaakt zijn over de voorafgaande vormvereisten die nog vervuld moeten worden en van algemene opmerking 2.

DISPOSITIEF

Artikel 1 (nieuw)

De bepaling waarin melding gemaakt wordt van de omzetting van richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad ‘betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land’, zoals laatstelijk gewijzigd bij richtlijn (EU) 2018/1846 van de Commissie van 23 november 2018, die thans tussen het opschrift “Hoofdstuk 1 - Toepassingsgebied”⁴ en artikel 1 staat, moet een nieuw artikel 1 worden. De nummering van de artikelen en de interne verwijzingen moeten dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 1

In de Franse tekst van de bepaling onder 7° zou men de woorden “Le Ministre peut autoriser celui-ci à déléguer plus loin ces attributions” beter vervangen door de woorden “Le Ministre peut autoriser celui-ci à subdéléguer ces attributions”.

Artikel 4

De woorden “Met uitzondering van de afwijkingen in hoofdstuk IV” moeten worden vervangen door de woorden “Onverminderd de afwijkingen vermeld in hoofdstuk 3”.

Hoofdstukken 3 tot 8

Het ontwerp bevat twee hoofdstukken 3.

⁴ Doordat in hoofdstuk 1 soortgelijke bepalingen ondergebracht zijn als die welke in de hoofdstukken 1 en 2 van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 staan, moet dat opschrift vervangen worden door de woorden “Algemene bepalingen”.

Het hoofdstuk betreffende de “Plichten van de betrokkenen” moet “hoofdstuk 4” worden en de daaropvolgende hoofdstukken moeten dienovereenkomstig vernummerd worden.

Artikel 7

Aangezien het Brussels Hoofdstedelijk Gewest niet bevoegd is om het gebruik der talen te regelen, moet artikel 7 weggelaten worden.

Artikel 21

In het tweede lid moeten de woorden “in artikel 18, § 2, vermelde” vervangen worden door de woorden “in artikel 18, tweede lid, vermelde”.

Artikel 23

Artikel 23, 1°, luidt net zoals artikel 23, 1°, van het koninklijk besluit van 28 juni 2009.

De steller van het ontwerp is evenwel niet bevoegd om “de ambtenaren van de Federale Overheidsdienst Financiën Administratie der Douane en Accijnzen bij de uitoefening van hun dienst” ertoe te machtigen overtredingen vast te stellen.

Die woorden moeten dan ook uit deze bepaling weggelaten worden.

Artikel 26

Artikel 26, tweede lid, van het ontwerp en artikel 26, tweede lid, van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 zijn identiek. Op de vraag waarom naar “de ambtenaren van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Veiligheid (Dienst Voertuigen)” wordt verwezen, heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord:

“Effectivement, il s’agit d’un oubli, il faudra remplacer le nom de la direction par ‘Direction Véhicules et Transport de marchandises de Bruxelles Mobilité’.”

Dezelfde opmerking geldt voor het derde lid.

Artikel 27

De overgangsbepaling waarin artikel 27 voorziet voor ondernemingen die enkel als verzenders deelnemen aan het transport van gevaarlijke goederen, is identiek aan de overgangsbepaling die vervat is in artikel 7 van het besluit van de Vlaamse Regering van

7 juni 2019, waarover de afdeling Wetgeving in haar advies 66.098/3 van 3 juni 2019 de volgende opmerking gemaakt heeft:⁵

“7.1. Naar luid van artikel 7 van het ontwerp wijzen de ondernemingen die alleen als verzenders aan het vervoer van gevaarlijke goederen deelnemen en die geen veiligheidsadviseur hoeven aan te wijzen op basis van het koninklijk besluit van 5 juli 2006 *zoals van kracht* op 31 december 2018, uiterlijk op 31 december 2022 een veiligheidsadviseur aan.

In de nota aan de Vlaamse Regering wordt omtrent die bepaling het volgende gesteld:

‘Dit artikel bevat een overgangsbepalingen voor ondernemingen die reeds voor 1 januari 2019 uitsluitend actief waren in het verzenden van ADR producten. Voor deze ondernemingen geldt de verplichting tot het aanduiden van een veiligheidsadviseur pas vanaf 31 december 2022.’

7.2. Vooreerst moet worden vastgesteld dat de ontworpen bepaling niet overeenstemt met de bedoeling van de stellers ervan. Ondernemingen die voor het eerst na 1 januari 2019 uitsluitend gevaarlijke goederen verzenden, hoeven immers op basis van het koninklijk besluit van 5 juli 2006 ‘zoals van kracht op 31 december 2018’ ook geen veiligheidsadviseur aan te wijzen en genieten derhalve evenzeer van de overgangsregeling.

7.3. Vervolgens rijst de vraag waarom niet wordt verwezen naar de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit⁶ in plaats van naar 31 december 2018. Het is immers pas op de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit dat ondernemingen die enkel gevaarlijke goederen verzenden, verplicht zijn om over een veiligheidsadviseur te beschikken. Door de overgangsregeling te beperken tot ondernemingen die vóór 1 januari 2019 uitsluitend gevaarlijke goederen verzenden, brengt de ontworpen regeling een verschil in behandeling tot stand tussen die ondernemingen en ondernemingen die niet voor maar tussen 1 januari 2019 en de datum van inwerkingtreding van het te nemen besluit enkel gevaarlijke goederen verzenden. Voor dit verschil in behandeling lijkt geen verantwoording te zijn in het licht van het grondwettelijk beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie.

7.4. Artikel 7 van het ontwerp moet worden aangepast in het licht van het voorgaande.”

Die opmerking geldt *mutatis mutandis* ook voor artikel 27 van het voorliggende ontwerp.

Aangezien dat artikel een overgangsbepaling is waarin afgeweken wordt van de verplichting die voortvloeit uit de artikelen 3 en 4 van het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering “betreffende de aanwijzing en de beroepsbekwaamheid van veiligheidsadviseurs voor het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, per spoor of over de binnenwateren, met uitzondering van ontplofbare of radioactieve stoffen”, dat tegelijk om advies

⁵ Zie advies 66.098/3, dat op 3 juni 2019 gegeven is over het ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2019 ‘tot aanpassing van de regelgeving betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang’, 7-8, <http://www.raadvst-consetat.be/dbx/adviezen/66098.pdf>.

⁶ Voetnoot 7 van het geciteerde advies: Zijnde, bij gebrek aan een specifieke regeling, de tiende dag na de bekendmaking van het te nemen besluit in het *Belgisch Staatsblad*: artikel 84, 2°, eerste lid, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

aan de afdeling Wetgeving voorgelegd is en waarover vandaag advies 68.634/4 gegeven is, moet die regel, die vervat is in artikel 3, § 1, 3°, van dat tweede ontwerpbesluit, ook daar dienovereenkomstig herzien worden.

Artikel 28

Bij artikel 28 wordt het koninklijk besluit van 28 juni 2009 opgeheven.

Afgezien van de bepalingen die betrekking hebben op het vervoer per spoor, is de steller van het ontwerp niet bevoegd om artikel 7 van dat besluit op te heffen.⁷ Bijgevolg moeten alle bepalingen van dat besluit die onder de bevoegdheid van de federale overheid vallen, uit het toepassingsgebied van die opheffingsbepaling gehouden worden.

BIJLAGE

1. De bijlage is dezelfde als die bij het koninklijk besluit van 28 juni 2009, met uitzondering van punt 4.-Veiligheidsuitrusting,⁸ dat niet in dit ontwerp voorkomt.

Op een vraag daarover heeft de gemachtigde van de minister het volgende geantwoord: “Le point 4 a été retiré parce que cela relève des compétences du fédéral.”

Die bepaling van de bijlage van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 moet eveneens uit het toepassingsgebied van artikel 28 van het ontwerp gehouden worden.

⁷ Welk artikel als volgt luidt:

“Voor het nationaal vervoer mag op het vervoersdocument enkel Nederlands, Frans of Duits worden gebruikt. Minstens wordt een deel van het transport afgelegd over het gebied waar de gebruikte taal op het vervoerdocument één van de officiële talen is.”

⁸ Welk punt als volgt luidt:

“4. VEILIGHEIDSUITRUSTING

De veiligheidsuitrusting, bij vervoer verricht door middel van voertuigen ingeschreven in België, is onderworpen aan de hieronder voorziene modaliteiten:

4.1 Brandblusapparaten

1° De brandblusapparaten, voorgeschreven door afdeling 8.1.4. van het ADR, moeten bovendien voorzien zijn van het gelijkvormigheidsmerkteken BENOR V of van een gelijkvormigheidsmerkteken dat erkend is door een andere lidstaat van de Europese Unie of door een land van de Europese Vrijhandelsassociatie dat partij is bij de overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte en het ADR.

2° de brandblusapparaten voorzien van het gelijkvormigheidsmerkteken BENOR V hebben een uiterste geldigheidsdatum die gelijk is aan de fabricatiedatum vermeerderd met vijf jaar.

3° de brandblusapparaten, bedoeld in afdeling 8.1.4.1 a) van het ADR, moeten zich in de cabine binnen het bereik van de bestuurder bevinden.

4.2 Hoofdschakelaar

De plaats van de bedieningen van de hoofdschakelaar moet duidelijk aangegeven zijn met het tweetalig opschrift: HOOFDSCHAKELAAR-INTERRUPTEUR' of door een duidelijk pictogram.”

2. De woorden “afgeleverd in België” (punt 1.1), “in België wordt opgesteld” (punten 3.1, 3.2, 3.3 en 3.4), “in België” (punt 3.1.2) en “ingeschreven in België” (punt 5) moeten aldus gewijzigd worden dat ze in overeenstemming zijn met de territoriale bevoegdheid van de steller van het ontwerp.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PRÉSIDENT – DE VOORZITTER

Anne-Catherine VAN GEERSDAELE

Martine BAGUET