ROYAUME DE BELGIQUE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et le Ministre des Communications, le 6 février 1991, d'une demande d'avis sur :

1)un projet d'arrêté royal "relatif au transport des marchandises dangereuses par route, à l'exception des matières explosibles et radio-actives" (L. 20.571),

2)un projet d'arrêté royal "modifiant l'arrêté royal du 13 juillet 1977 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (L.P.G.) pour la propulsion des véhicules automobiles" (L. 20.572),

3)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, leurs remorques, leurs éléments ainsi que les accessoires de sécurité" (L. 20.573),

a donné le 13 mars 1991 l'avis suivant :

KONINKRIJK BELGIE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 6 februari 1991 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Verkeerswezen verzocht hem van advies te dienen over :

1)een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg, met uitzondering van ontplofbare en radio-actieve stoffen" (L. 20.571),

2)een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 13 juli 1977 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakt petroleumgas (L.P.G.) voor het aandrijven van auto's" (L. 20.572),

3)een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaran de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen" (L. 20.573),

heeft op 13 maart 1991 het volgend advies gegeven :

Le projet d'arrêté royal enrôlé sous le numéro L. 20.571/9 est destiné à remplacer intégralement l'arrêté royal du 13 janvier 1986 relatif au transport des marchandises dangereuses par route, notamment parce que cet arrêté avait été pris sans l'avis d'une "Commission administration-industrie" dont le Roi devait fixer la composition et le mode de fonctionnement, alors que l'arrêté royal précité trouvait l'un de ses fondements dans 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, dont l'article 1er , § 3, imposait cet avis.

Le projet se donne à juste titre pour premier fondement la loi du 10 juin 1952 concernant la santé et la sécurité des travailleurs, ainsi que la salubrité du travail et des lieux de travail, notamment l'article 1er, modifié par les lois du 17 juillet 1957 et du 16 mars 1971.

L'article 3 de cette loi dispose comme suit :

> "Sans préjudice des dispositions particulières soumettant certains services, établissements ou entreprises à un régime d'autorisation ou de déclaration préalable, le Roi ne prend les mesures prévues à l'article 1er que par voie de dispositions générales et après consultation de l'un ou de plusieurs des collèges ci-après :

-Du Conseil supérieur d'hygiène publique;

-Du Conseil supérieur de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail;

-Du Conseil supérieur de l'agriculture.

Le Conseil supérieur d'hygiène publique et le Conseil supérieur de l'agriculture émettent cet avis dans les deux mois.

Le Conseil supérieur de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail émet son avis dans les six mois de la demande qui lui en est faite. Après l'expiration de ce délai, il peut être passé outre à cet avis".

Il ressort des explications données au Conseil d'Etat que l'avis d'aucun de ces collèges n'a été recueilli.

Le projet ne peut donc être considéré comme étant en état d'être examiné par le Conseil d'Etat.

Ainsi que le Ministre l'écrit lui-même dans sa demande d'avis, les projets enrôlés sous les numéros L. 20.572/9 et L. 20.573/9 "sont la conséquence directe du projet du nouvel arrêté" (L. 20.571/9). Il serait donc opportun d'examiner les trois projets simultanément.

Het ontwerp van koninklijk besluit dat onder het nummer L. 20.571/9 op de rol is geplaatst, moet dienen om het koninklijk besluit van 13 januari 1986 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de weg volledig te vervangen, onder meer omdat dit besluit was vastgesteld zonder het advies van een "Commissie administratie-nijverheid", waarvan de Koning de samenstelling en de werkwijze diende te bepalen, terwijl het zoëven genoemde koninklijk besluit zijn rechtsgrond onder meer ontleende aan de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals de veiligheidstoebehoren moeten voldoen, van welke wet artikel 1, § 3, het bewuste advies voorschrijft.

Terecht ontleent het ontwerp zijn eerste rechtsgrond aan de wet van 10 juni 1952 betreffende de gezondheid en de veiligheid van de werknemers, alsmede de salubriteit van het werk en van de werkplaatsen, inzonderheid aan artikel 1, gewijzigd bij de wetten van 17 juli 1957 en 16 maart 1971.

Artikel 3 van die wet luidt aldus :

"Onverminderd de bijzondere bepalingen waarbij sommige diensten, instellingen of ondernemingen aan een stelsel van voorafgaande machtiging of aangifte worden onderworpen, neemt de Koning de in artikel 1 bedoelde maatregelen slechts door middel van algemene besluiten en na het advies van één of meer der volgende colleges te hebben ingewonnen :

-Van de Hoge Raad voor volksgezondheid;

-Van de Hoge Raad voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen;

-Van de Hoge Landbouwraad.

De Hoge Raad voor volksgezondheid en de Hoge Landbouwraad geven dit advies binnen twee maanden.

De Hoge Raad voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing der werkplaatsen geeft zijn advies binnen zes maanden nadat hem dit gevraagd is. Na het verstrijken van deze termijn mag eraan voorbijgegaan worden".

Uit de uitleg die aan de Raad van State verschaft is, blijkt dat het advies van geen enkel van die colleges is ingewonnen.

Het ontwerp kan dus niet worden geacht in zoverre gereed te zijn dat het door de Raad van State kan worden onderzocht.

Zoals de Minister in zijn adviesaanvraag zelf schrijft, zijn de ontwerpen die onder de nummers L. 20.572/9 en L. 20.573/9 op de rol zijn geplaatst, het rechtstreekse gevolg van het ontwerp van nieuw besluit (L. 20.571/9). Het is dus geraden de drie ontwerpen gelijktijdig te behandelen.

La chambre était composée de

Messieurs :
de Heren :

R. ANDERSEN, président,
M. LEROY, voorzitter,

F. RIGAUX, conseillers d'Etat,
F. DELPEREE, staatsraden,

assesseurs de la section de législation,
assessoren van de afdeling wetgeving,

Madame : R. DEROY, greffier,
Mevrouw : griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. P. TAPIE.

Le rapport a été présenté par M. P. HERBIGNAT, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. S. SAINT-VITEUX, référendaire adjoint.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. P. TAPIE.

Het verslag werd uitgebracht door de H. P. HERBIGNAT, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. S. SAINT-VITEUX, adjunct-referendaris.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER, LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

R. DEROY. P. TAPIE.