

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft: Standpuntbepaling over het ontwerp van koninklijk besluit
betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor met
uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen**

1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Deze betrokkenheid wordt geregeld door het Protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001.

2. Toelichting

2.1. Context

Bij brief van 15 maart 2017, met kenmerk O.04/CL vraagt de federale minister van Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 1 maand. Deze adviesvraag heeft als voorwerp het ontwerp van koninklijk besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen.

2.2. Algemene bespreking

Het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit voorziet in de omzetting van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land voor wat betreft het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, zoals onlangs gewijzigd bij Richtlijn 2016/2309 van 16 december 2016 tot vierde 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.

Het voorliggende ontwerp bevat 2 bijlagen:

- Bijlage 1 dat de bevoegde overheden definieert

- Bijlage 2 dat aanvullingen en preciseringen met betrekking tot de bepalingen van het RID bevat;
- Bijlage 3, die verwijst naar aanhangsel C “Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID)” bij het verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer.

2.3. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1 van het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit licht toe dat het voorliggende ontwerp voorziet in de omzetting van Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en van de Raad van 24 september 2008.

Artikel 2 van het voorliggende ontwerp omschrijft het toepassingsgebied, waarop het ontwerpbesluit betrekking heeft.

Zo bepaalt § 3. van dit artikel dat bijlage 2 voorziet in bepalingen inzake:

- 1° het toezicht op de vervaardiging, reconstructie of reconditionering van verpakkingen, IBC's en grote verpakkingen;
- 2° de periodieke beproevingen op IBC's;
- 3° de goedkeuring van tanks

De voorliggende tekst vermeldt echter nergens dat in bijlage 2 ook een deel “4 Vervoersbepalingen” is opgenomen.

Daarnaast wordt in artikel 2., § 4. tweede lid bepaald dat de minister (bevoegd voor het spoorvervoer) specifieke reglementaire veiligheidsvoorschriften kan vaststellen met betrekking tot het gebruik van voorgeschreven routes. Gelet op het feit dat het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is voor de externe veiligheid van de omwonenden, wordt aanbevolen dat de gewesten voorafgaandelijk worden geraadpleegd bij het definiëren van deze voorgeschreven routes.

Artikel 3 definieert de verschillende begrippen gehanteerd in het ontwerpbesluit.

Uit oogpunt van uniformiteit wordt aanbevolen om overal dezelfde terminologie te gebruiken en te spreken van “infrastructuurbeheerder” i.p.v. “beheerder van de spoorweginfrastructuur”

Artikel 4 bevat algemene bepalingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke producten.

Artikel 5 bepaalt onder meer dat – met het oog op de veiligheid - de minister bevoegd voor het spoorgebeuren strengere bepalingen kan toepassen voor binnenlands vervoer van gevaarlijke goederen per spoor dat wordt verricht door wagons die in België zijn ingeschreven of in het verkeer gebracht.

Artikel 6 bepaalt dat de minister bevoegd voor het spoorgebeuren uitsluitend on andere dan redenen van veiligheid tijdens het vervoer, het transport van gevaarlijke goederen per spoor op nationaal grondgebied regelen of verbieden.

Hoofdstuk 5. van het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit bepaalt onder welke voorwaarden de veiligheidsinstantie afwijkingen op de bepalingen van het RID kan toestaan en welke procedure hierbij moet worden gevolgd (artikelen 8 t.e.m. 15)

Hoofdstuk 6. regelt de plichten van de diverse betrokkenen (artikelen 16 en 17)

Volgens artikel 16., §3., dient *“de werkgever de opleidingsgeschiedenis van de werknemer bij te houden zoals bepaald in de afdeling 1.3.3 en de onderafdeling 1.10.2.4 van het RID gedurende een periode van minimum vijf jaar en deze op verzoek mee te delen aan de veiligheidsinstantie”*.

Artikel 18 bepaalt dat de minister bevoegd voor het spoorgebeuren in functie van de door hen uitgevoerde activiteiten instellingen kan erkennen.

De erkenningsvoorwaarden waaraan de (erkende) instellingen dienen te beantwoorden worden opgesomd in artikel 19.

De eerste zin van dit artikel tekst wordt best als volgt aangepast :*“Om erkend te worden voldoet de instelling aan volgende voorwaarden ...”*

Artikelen 20 en 21 omvatten verplichtingen waaraan erkende instellingen dienen te beantwoorden. In de teksten komen zo wel de term *“instellingen”* als de term *“erkende instellingen”* voor, wat tot verwarring en discussie kan leiden.

De voorschriften waaraan de erkenningsaanvraag moet beantwoorden worden opgesomd in artikel 22.

Artikel 23 bepaalt welke stappen moeten worden gezet wanneer een instelling niet voldoet aan de voorwaarden opgesomd in artikel 19 of de bepalingen van artikel 20 of 21 of de bepalingen van bijlage 2 bij dit ontwerp van koninklijk besluit of de voorschriften van het RID niet naleeft.

Artikel 23. § 3. bepaalt wanneer de minister bevoegd voor het spoorgebeuren de erkenning van een instelling kan intrekken.

In artikel 24 worden de personen opgesomd die bevoegd zijn voor het vaststellen van overtredingen van de bepalingen van het RID en van voorliggend ontwerp van koninklijk besluit.

Artikel 25 gaat nader in op waar, wanneer en hoe controles worden uitgevoerd en welke maatregelen er kunnen worden opgelegd wanneer vastgesteld wordt dat de voorschriften betreffende het vervoer van gevaarlijke stoffen niet worden nageleefd.

Artikel 26 wijzigt de bepaling van artikel 1 eerste lid, 3° van het koninklijk besluit van 6 september 2013 tot aanduiding van sommige personeelsleden van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen en van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal, die belast worden met de controle op de naleving van diverse wetten en reglementen inzake spoorwegvervoer, vervangen door het koninklijk besluit van 26 september 2016 (en niet 2013 zoals in de Nederlandse tekst staat), en gewijzigd door het koninklijk besluit van (...).

Artikel 27 bepaalt dat de instellingen, die op grond 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, zij erkend hun erkenning behouden.

Artikel 28 heft de bepalingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor 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, op.

Artikel 29 belast de minister van Economie, de minister van Binnenlandse zaken, de minister van Justitie, de minister van Volksgezondheid, de minister die het gezag uitoefent over de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen, de minister van Mobiliteit en de staatssecretaris voor Noordzee, ieder wat hem betreft, met de uitvoering van dit besluit.

Bijlage 1 bij het ontwerp van koninklijk besluit

In deze bijlage worden de in sectie 1.2.1. van het RID bedoelde bevoegde overheden opgesomd..

Tot deze overheden zou ook "DG Scheepvaart" behoren, doch het is niet duidelijk welke de rol van de ambtenaar van DG Scheepvaart is bij het spoorgebeuren.

Daarnaast wordt onder definitie "Nationale Autoriteit voor beveiliging" vermeld, waar in feite de veiligheidsinstantie bedoeld in artikel van de Spoorcodex wordt bedoeld.

Bijlage 2 bij het ontwerp van koninklijk besluit

Volgens haar titulatuur bevat deze bijlage "Aanvullingen en preciseringen met betrekking tot de bepalingen van het RID".

Dit is correct wat de 3 eerste delen betreft:

1. toezicht op de vervaardiging, reconstructie of reconditionering van verpakkingen, IBC's en grote verpakkingen;
2. periodieke beproevingen op IBC's;
3. bepalingen van toepassing op tanks.

Deel 4 handelt op vervoersbepalingen die door de (spoorweg) infrastructuurbeheerder kunnen worden opgelegd. Nergens in het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit wordt gewezen op het feit dat de infrastructuurbeheerder bevoegd is om voor het spoorvervoer van gevaarlijke goederen bepaalde bijkomende bepalingen die niet in het RID zijn opgenomen toe te passen.

Het deel 4 van bijlage 2 dient dan ook in het ontwerp van koninklijk besluit te worden verwerkt, samen met de rechtsgrond om aan de infrastructuurbeheerder deze bevoegdheden toe te kunnen kennen

Bijlage 3 bij het ontwerp van koninklijk besluit

Bijlage 3 verwijst naar aanhangsel C "Reglement betreffende het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID)" bij het verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer.

2.4. Juridische bespreking

De federale overheid wenst de reglementering betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor, met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen, af te splitsen 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*".

Strikt genomen is het niet 'nodig' dat het koninklijk besluit van 28 juni 2009 wordt opgesplitst, louter omwille van de nieuwe bevoegdheidsverdeling. De verschillende bevoegde overheden kunnen in principe wijzigingen aanbrengen in eenzelfde koninklijk besluit, voor zover zij enkel wijzigingen aanbrengen wat hun eigen bevoegdheden betreft.

Uiteraard is dit geen ideale situatie en is de opsplitsing van het koninklijk besluit vanuit de nieuwe bevoegdheidsverdeling verdedigbaar.

Het voorliggend ontwerp van koninklijk besluit heft het koninklijk besluit van 28 juni 2009 echter niet volledig op. Artikel 28 van het ontwerp voorziet dat enkel 'de bepalingen met betrekking tot het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor' van het koninklijk besluit van 28 juni 2009 worden opgeheven.

De algemene opheffingsbepaling uit artikel 28 van het voorliggende ontwerp is echter onvoldoende. Dergelijke vage opheffingsbepaling biedt onvoldoende duidelijkheid en rechtszekerheid.

De federale overheid is bevoegd voor de reglementering inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor. De gewesten zijn daarentegen bevoegd voor wat betreft de toegang tot het beroep en de vakbekwaamheid.

In de mate dat het ontwerp koninklijk besluit enkel het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor regelt en niet de toegang tot het beroep of de vakbekwaamheid, is het ontwerp in overeenstemming met de bevoegdheidsverdeling.

3. Weerslag van het voorstel van beslissing op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Het voorliggende voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van art. 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 24.04.2017.

4. Weerslag van het voorstel op de lokale besturen.

- a) personeel: de voorliggende ontwerpen hebben geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b) werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c) investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d) ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e) conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

5. Weerslag van het voorstel op het personeelskader en de personeelsbudgetten.

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudgetten.

6. Kwaliteit van de regelgeving.

Het voorstel van beslissing vergt geen opmaak van nieuwe Vlaamse regelgeving en is niet onderworpen aan een verplichting om een reguleringsimpactanalyse op te maken.

Er is geen impact op het gebied van administratieve lasten.

7. Voorstel van beslissing.

1. De Vlaamse Regering stemt in met het voorliggende ontwerp van koninklijk besluit betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor met uitzondering van ontplofbare en radioactieve stoffen in de mate dat het ontwerp geen betrekking heeft op de toegang tot het beroep of de vakbekwaamheid.
2. De minister-president van de Vlaamse Regering wordt gelast de federale minister van Mobiliteit van dit advies in kennis te stellen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- Adviesvraag d.d. 15 maart 2017 van de federale minister van Mobiliteit;
- Advies van de Inspectie van Financiën