

**DO 2020202109824**

**Question n° 379 de madame la députée Nahima Lanjri  
du 05 mai 2021 (N.) au Vice-premier ministre et  
ministre de l'Économie et du Travail:**

*La sécurité de la production des véhicules à moteur élec-  
trique (QO 15980C).*

**DO 2020202109824**

**Vraag nr. 379 van mevrouw de volksvertegenwoordiger  
Nahima Lanjri van 05 mei 2021 (N.) aan de vice-  
eersteminister en minister van Economie en  
Werk:**

*Veiligheid productie elektrisch aangedreven voertuigen  
(MV 15980C).*

La sécurité au travail revêt une grande importance pour tous les travailleurs, y compris pour ceux du secteur automobile. Les véhicules à moteur électrique gagnent en importance et leur production augmente par conséquent. Cette production entraîne toutefois d'inévitables risques. Il n'existe actuellement aucune directive de sécurité contraignante pour ce secteur spécifique en croissance. La formation suivie actuellement est souvent insuffisante, entraînant le risque d'une augmentation du nombre d'accidents dans le secteur. Il est donc important de disposer de suffisamment de directives ou, mieux encore, d'une véritable norme de sécurité qui offre une protection suffisante aux travailleurs du secteur automobile et plus spécifiquement à ceux qui fabriquent des véhicules à moteur électrique.

Dans certains pays tels que les Pays-Bas, la France et l'Allemagne, une norme protège déjà les travailleurs de ce secteur mais ce n'est pas encore le cas chez nous. Il existe, il est vrai, un règlement général relatif aux installations électriques (RGIE), mais celui-ci n'est apparemment pas d'application pour les installations électriques mobiles.

De nombreuses entreprises veulent aussi protéger au maximum leurs employés et améliorer leur sécurité, mais il n'existe donc encore aucun cadre ni aucune norme dans notre pays. L'établissement de telles normes permet pourtant de déterminer à quels critères minimaux il faut satisfaire pour travailler en sécurité. Il permet aussi de définir le type de formation à suivre et autorise différents prestataires, tant les producteurs eux-mêmes que des centres de formation, à proposer librement ces formations. Le respect de ces normes pourra alors être contrôlé par l'Inspection sociale.

1. Estimez-vous qu'une norme est aussi nécessaire dans notre pays pour offrir une protection suffisante aux travailleurs qui fabriquent des véhicules à moteur électrique?

2. Pourquoi cette norme n'existe-t-elle toujours pas? Quelles initiatives ont-elles déjà été prises en la matière?

3. Êtes-vous disposé à mettre cette norme en chantier? Dans l'affirmative, comment comptez-vous vous y prendre?

**Réponse du Vice-premier ministre et ministre de l'Économie et du Travail du 07 mai 2021, à la question n° 379 de madame la députée Nahima Lanjri du 05 mai 2021 (N.):**

Il est vrai que l'entretien et la réparation des véhicules électriques ne sont pas couverts par le RGIE (Règlement général sur les installations électriques).

Veiligheid op het werk is voor alle werknemers van groot belang. Dit geldt dus ook voor de automobielsector. Elektrisch aangedreven voertuigen winnen aan belang, er worden er dan ook steeds meer gemaakt. De productie ervan brengt echter de nodige risico's met zich mee. Momenteel zijn er geen bindende richtlijnen op het vlak van veiligheid voor deze groeiende, specifieke sector. De opleiding die men nu volgt is vaak ondermaats, met het risico dat het aantal ongevallen in deze sector zal toenemen. Daarom is het van belang om voldoende richtlijnen of nog beter een echte veiligheidsnorm te hebben waardoor werknemers in de automobielsector en meer bepaald werknemers die elektrisch aangedreven voertuigen maken, voldoende beschermd worden.

In sommige landen zoals in Nederland, Frankrijk en Duitsland bestaat er al wel een norm om werknemers in deze sector te beschermen. In ons land nog niet. Er is wel een reglement op elektrische installaties (AREI), maar die is blijkbaar niet van toepassing op mobiele elektrische installaties.

Heel wat bedrijven willen hun werknemers ook maximaal beschermen en de veiligheid van hun werknemers verbeteren, maar er bestaat in ons land dus nog geen kader, geen norm. Via zo'n normering kan er nochtans bepaald worden aan welke criteria men minimaal moet voldoen om veilig te werken; kan er ook bepaald worden welk type opleiding er moet gevolgd worden en kunnen ook verschillende aanbieders zowel de producenten zelf als opleidingscentra deze opleidingen vrij aanbieden. De naleving ervan kan dan ook door de sociale inspectie gecontroleerd worden.

1. Vindt u dat er ook in ons land een norm nodig is om werknemers die elektrisch aangedreven voertuigen maken voldoende te beschermen?

2. Waarom is die er nog niet? Wat werd er op dit vlak al ondernomen?

3. Bent u bereid om hier werk van te maken? Zo ja, hoe wil u dit aanpakken?

**Antwoord van de vice-eersteminister en minister van Economie en Werk van 07 mei 2021, op de vraag nr. 379 van mevrouw de volksvertegenwoordiger Nahima Lanjri van 05 mei 2021 (N.):**

Het klopt inderdaad dat het onderhouden en herstellen van elektrische voertuigen niet onder het AREI valt (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties).

En revanche, la loi sur le bien-être et le Codex sur le bien-être au travail sont bien sûr applicables. Cela signifie plus précisément qu'une analyse des risques liés aux travaux sur les véhicules électriques doit être effectuée et que, sur cette base, les mesures préventives nécessaires doivent être prises pour effectuer ces travaux en toute sécurité. Cela suppose également que les travailleurs disposent des compétences nécessaires (telles que les certificats de compétence BA4 et BA5), et qu'ils reçoivent une formation, des informations et des instructions suffisantes et appropriées pour pouvoir travailler en toute sécurité.

En outre, on peut également faire référence à l'initiative sectorielle des partenaires sociaux. L'initiative comprend des formations des travailleurs qui travaillent sur des véhicules hybrides et électriques et la délivrance d'un certificat sectoriel "sécurité", qui est ancré dans une convention collective (cfr. convention collective 12 septembre 2019, la CP pour les garages et la CP commerce du métal et la convention collective du 13 mars 2020, la CP carrosserie).

Dans une norme, les risques et processus techniques spécifiques peuvent être élaborés très concrètement. Cela peut être utile pour soutenir la législation sur le bien-être. Toutefois, l'initiative d'élaborer une norme ne relève pas de la compétence du gouvernement. Cette tâche incombe aux parties prenantes respectives dans les commissions des différents instituts de normalisation, tels que le Bureau belge de normalisation (NBN).

De Welzijnswet en de Codex Welzijn op het Werk zijn daarentegen uiteraard wel van toepassing. Dit houdt meer bepaald in dat er een risicoanalyse van werkzaamheden aan elektrische voertuigen moet gebeuren, en dat op basis daarvan de nodige preventiemaatregelen dienen te worden genomen om deze werkzaamheden op een veilige manier uit te voeren. Dit veronderstelt ook dat werknemers moeten beschikken over de nodige bekwaamheid (zoals de BA4 en BA5 bevoegdheidsverklaringen), en dat zij voldoende en aangepaste vorming, informatie en instructies krijgen om veilig te kunnen werken.

Daarnaast kan bijvoorbeeld ook verwezen worden naar het sectorale initiatief van de sociale partners. Het initiatief omvat opleidingen voor werknemers die werken aan hybride, elektrische voertuigen en een sectoraal certificaat 'veiligheid' te verschaffen, wat verankerd werd in een cao (cfr. cao 12 september 2019, PC voor het garagebedrijf en PC metaalhandel en cao 13 maart 2020 PC koetswerk).

In een norm kunnen specifieke technische risico's en processen zeer concreet worden uitgewerkt. Dat kan nuttig zijn om de welzijnswetgeving te ondersteunen. Het initiatief tot het ontwikkelen van een norm is echter niet de bevoegdheid van de overheid. Dat komt toe aan de respectievelijke stakeholders in commissies in de verschillende normalisatie-instituten, zoals het Belgische Bureau voor Normalisatie (NBN).