

KV

ROYAUME DE BELGIQUE

Avis 38.572/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre et Ministre des Entreprises publiques, le 13 juin 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours, sur un projet d'amendement au projet de "loi-programme" (article 42*bis* (nouveau)), a donné le 20 juin 2005 l'avis suivant :

Suivant l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, inséré par la loi du 4 août 1996 et remplacé par la loi du 2 avril 2003, la demande d'avis doit spécialement indiquer les motifs qui en justifient le caractère urgent.

En l'occurrence, cette motivation, telle qu'elle figure dans la lettre de demande d'avis, est la suivante :

"Om bijkomende hoge kosten van de spoorweginfrastructuurbeheerder te dekken moet de infrastructuurvergoeding van 2005 verhoogd worden.

Artikel 8.1 van de richtlijn 2001/14 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als mede inzake veiligheidscertificering, laat de staat toe om zo'n verhoging in te dienen.

Gezien ze de betaling voor 15.10.2005 moet gebeuren, moet de bepaling door het Parlement ten laatste in juli goedgekeurd worden."

*

* *

Le Conseil d'État, section de législation, se limite, conformément à l'article 84, § 3, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, à examiner le fondement juridique, la compétence de l'auteur de l'acte ainsi que l'accomplissement des formalités prescrites.

Le projet ainsi examiné appelle les observations ci-après.

1. Selon la justification de l'amendement :

"Pour l'année 2005 déjà, les coûts s'accroîtront très fortement, compte tenu de l'augmentation de la portion de la redevance à verser au Fonds de l'Infrastructure Ferroviaire. L'AR du ... juin 2005 fixant la portion des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire due par Infrabel au FIF, fixe en effet le montant à verser au FIF à 300 millions €. En conséquence, Infrabel a conçu une adaptation de sa tarification qui sera mise en vigueur, à partir de 2006, sur base de la réglementation applicable .

La présente disposition a pour objet d'introduire pour l'année 2005 une augmentation forfaitaire de la redevance, n'affectant que le trafic non libéralisé, voyageurs en service intérieur.

.../...

Elle repose sur l'article 8.1 de la Directive 2001/14 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité."

Selon cette disposition :

"Article 8

Exceptions aux principes de tarification

1. Un État membre peut, afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure et, si le marché s'y prête, percevoir des majorations sur la base de principes efficaces, transparents et non discriminatoires, tout en garantissant une compétitivité optimale, en particulier pour le transport ferroviaire international de marchandises. Le système de tarification respecte les gains de productivité réalisés par les entreprises ferroviaires.

Le niveau des redevances ne doit cependant pas exclure l'utilisation des infrastructures par des segments de marché qui peuvent au moins acquitter le coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire, plus un taux de rentabilité si le marché s'y prête."

La section de législation du Conseil d'État, dans le bref délai qui lui est imparti, ne dispose pas des éléments qui lui permettent de vérifier que la disposition à l'examen constitue réellement une exception aux principes de tarification applicables au réseau ferroviaire de la Belgique.

2. Il convient d'assurer la concordance entre les textes français et néerlandais en projet en écrivant dans le texte français "redevance d'utilisation de l'infrastructure" au lieu de "redevance d'infrastructure". Dans la version néerlandaise, il faudrait écrire "recht voor het gebruik van de infrastructuur". Une telle rédaction est en outre plus conforme à la terminologie utilisée aux articles 1^{er} et 7.1 de la directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Cette même observation s'applique au texte de l'exposé des motifs.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. G. SCOHY, auditeur adjoint.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS

KV

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 38.572/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 13 juni 2005 door de Vice-Eerste Minister en Minister van Overheidsbedrijven verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van amendement op het ontwerp van "programmawet" (artikel 42*bis* (nieuw)), heeft op 20 juni 2005 het volgende advies gegeven :

Volgens artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, ingevoegd bij de wet van 4 augustus 1996 en vervangen bij de wet van 2 april 2003, moeten in de adviesaanvraag in het bijzonder de redenen worden aangegeven tot staving van het spoedeisende karakter ervan.

In het onderhavige geval luidt de motivering in de brief met de adviesaanvraag als volgt :

"Om bijkomende hoge kosten van de spoorweginfrastructuurbeheerder te dekken moet de infrastructuurvergoeding van 2005 verhoogd worden.

Artikel 8.1 van de richtlijn 2001/14 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als mede inzake veiligheidscertificering, laat de staat toe om zo'n verhoging in te dienen.

Gezien ze de betaling voor 15.10.2005 moet gebeuren, moet de bepaling door het Parlement ten laatste in juli goedgekeurd worden."

*

* *

Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, bepaalt de Raad van State, afdeling wetgeving, zich tot het onderzoek van de rechtsgrond, van de bevoegdheid van de steller van de handeling, alsmede van de vraag of aan de voorgeschreven vormvereisten is voldaan.

Het aldus onderzochte ontwerp geeft aanleiding tot de volgende opmerkingen.

1. De verantwoording bij het amendement luidt als volgt :

"Rekening houdend met de stijging van het gedeelte van de heffing te betalen aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur zullen de kosten reeds voor het jaar 2005 sterk stijgen. Het KB van ... juni 2005 tot vaststelling van het gedeelte van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, verschuldigd door Infrabel aan het FSI, bepaalt inderdaad het bedrag te betalen aan het FSI op 300 miljoen €. Bijgevolg, heeft Infrabel een aanpassing van haar tarifiering gecreëerd die vanaf 2006 in werking zal treden op basis van de toepasselijke reglementering.

.../...

Deze bepaling heeft tot doel een forfaitaire stijging van de vergoeding voor 2005 in te voeren, die enkel de niet geliberaliseerde sector, met name het binnenlands reizigersvervoer treft.

Ze is gebaseerd op artikel 8.1 van de richtlijn 2001/14 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van de rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur als mede inzake veiligheidscertificering."

Deze bepaling luidt als volgt :

"Artikel 8

Uitzonderingen op de heffingsbeginselen

1. Om de volledige dekking van de door de infrastructuurbeheerder gemaakte kosten te verkrijgen, kan een lidstaat, zo de markt dit aankan, extra heffingen toepassen op basis van efficiënte, transparante en niet-discriminerende beginselen, waarbij een optimale concurrentiepositie, met name van het internationale goederenvervoer per spoor, wordt gewaarborgd. De heffingsregeling moet productiviteitsstijgingen die de spoorwegondernemingen hebben verwezenlijkt, respecteren.

Het niveau van de heffingen mag echter niet uitsluiten dat van de infrastructuur gebruik wordt gemaakt door marktsegmenten die op zijn minst de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten kunnen dekken, plus een rendement dat de markt kan verdragen."

Binnen de korte termijn die haar is toegemeten, beschikt de afdeling wetgeving van de Raad van State niet over de elementen die het haar mogelijk maken na te gaan of de onderzochte bepaling werkelijk een uitzondering vormt op de heffingsbeginselen die van toepassing zijn op het Belgische spoorwegnet.

2. Er dient te worden gezorgd voor overeenstemming tussen de Franse en Nederlandse tekst van het ontwerp, door in de Franse tekst "redevance d'utilisation de l'infrastructure" te schrijven in plaats van "redevance d'infrastructure". In de Nederlandse tekst zou "recht voor het gebruik van de infrastructuur" geschreven moeten worden. Een dergelijke redactie stemt bovendien meer overeen met de terminologie gebezigd in de artikelen 1 en 7.1 van richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Dezelfde opmerking geldt voor de tekst van de memorie van toelichting.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. G. SCOHY, adjunct-auditeur.

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

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS