

KV

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 38.640/4

DE LA SECTION DE LÉGISLATION DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Ministre de la Mobilité, le 24 juin 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours, sur un projet d'arrêté royal "portant modification de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire", a donné le 30 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 :

"En effet, les présentes modifications doivent être réalisées aussi rapidement que possible afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de percevoir des redevances se rapprochant du coût imputable à l'exploitation des services ferroviaires et de l'infrastructure.

Considérant que pour atteindre ce résultat, il est impératif de rendre plus objectifs les éléments relatifs au calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et de structurer celle-ci à très court terme, afin d'assurer une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire et en conséquence, de percevoir les recettes y afférentes."

*
* *

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.

Formalités préalables

À l'instar du texte qu'il vise à modifier, le projet doit être soumis à la formalité d'association des Gouvernements de région, imposée par l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, ainsi qu'à l'avis préalable du gestionnaire de l'infrastructure ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Voir l'avis 37.827/4, donné le 1^{er} décembre 2004, sur un projet devenu l'arrêté royal du 9 décembre 2004 portant exécution des chapitres VIII et IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Les documents joints à la demande d'avis ne permettent pas de déterminer si tel a bien été le cas. Il reviendra à l'auteur du projet de le vérifier.

Préambule

1. Il convient de mentionner que l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire a été confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004.

2. Il n'y a pas lieu de viser les articles 52, 53, § 2, et 54, qui ne constituent pas le fondement légal du projet.

3. Il convient de viser au préambule l'arrêté ministériel du 9 décembre 2004 portant adaptation des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des prix unitaires intervenant dans le calcul de la redevance d'infrastructure ferroviaire, que l'article 3 du projet vise à abroger.

4. Après vérification du correct accomplissement de cette formalité préalable, il conviendra d'insérer dans le préambule un alinéa relatif à l'association des Gouvernements de région.

Dispositif

Article 1^{er}

L'article 61, alinéa 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, charge le Roi de définir, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, "pour l'ensemble des services ferroviaires, les principes et procédures en matière de redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, qui sont perçues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire".

Le principe sur lequel doit reposer ce système de tarification des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire est énoncé à l'article 62, alinéa 2, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, lequel dispose :

"Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, les redevances perçues pour l'ensemble des prestations minimales et l'accès par le réseau aux infrastructures de services, sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire."

Les dispositions suivantes du chapitre IX de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité énumèrent ensuite 6 exceptions à cette règle de base :

- la possibilité d'inclure dans la redevance d'utilisation de l'infrastructure une redevance au titre de rareté des capacités de la section identifiable de l'infrastructure ferroviaire pendant les périodes de saturation (cette possibilité étant cependant conditionnée par l'adoption, l'approbation, puis la mise en oeuvre d'un plan de renforcement des capacités - article 62, § 1^{er}, alinéas 3 et 4);
- la possibilité d'exprimer les redevances d'utilisation de l'infrastructure et les redevances au titre de rareté en moyennes calculées sur un éventail suffisant de services ferroviaires et de périodes, afin d'éviter des variations disproportionnées (article 62, § 1^{er}, alinéa 5);
- la possibilité de modifier la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour tenir compte du coût des effets sur l'environnement de l'exploitation des trains (article 62, § 1^{er}, alinéa 6);
- la possibilité de consentir des réductions sur les redevances à concurrence de l'économie réelle du coût administratif réalisé par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire (article 63, alinéas 1^{er} et 2);
- la possibilité de mettre en place des systèmes de réduction s'adressant à tous les utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire, afin d'encourager le développement de nouveaux services ferroviaires ou de favoriser l'utilisation de lignes considérablement sous-utilisées (article 63, alinéa 3);

.../...

- la possibilité de mettre en place, pour une durée limitée, un système de compensation incluant des coûts environnementaux, des coûts liés aux accidents et des coûts d'infrastructure non couverts dans les modes de transports concurrents (article 63, alinéas 6 et 7).

Outre ces exceptions au principe selon lequel la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire correspond au coût du service utilisé, les articles 61, alinéa 4, et 64, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, imposent de combiner cette règle de base avec l'exigence suivante :

"Art. 61. (...).

Le système de tarification de l'infrastructure ferroviaire encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire."

"Art. 64. Les règles de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire incluent un système d'amélioration des performances qui encourage les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire à réduire au minimum les défaillances et à améliorer les performances du réseau ferroviaire.

Il s'applique à l'ensemble du réseau et peut comporter des sanctions en cas d'actes à l'origine de défaillances du réseau, des compensations pour les entreprises qui sont victimes de ces défaillances et des primes en cas de bonnes performances dépassant les prévisions."

En exécution des articles 61 et suivants de l'arrêté du 12 mars 2003 précité, les articles 19 à 31, formant le chapitre IV de l'arrêté royal du 9 décembre 2004, définissent le système de tarification des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

En ce qui concerne le calcul de la redevance d'utilisation d'une ligne ou d'une section de ligne ⁽²⁾, l'article 21 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 énumère, en son alinéa 1^{er}, les trois éléments pris en considération. Il s'agit :

(2) D'autres dispositions traitent du calcul des redevances relatives :
- à l'accès aux voies des gares et à leur utilisation;
- à l'accès aux voies de triage, de formation et de garage, ainsi qu'à leur utilisation;
- au traitement administratif des demandes.

- du prix unitaire par train.km;
- de la longueur de la section de ligne;
- de l'importance commerciale et opérationnelle de la ligne, tenant compte notamment de son équipement.

Le second alinéa de cette disposition précise que ces éléments varient en fonction de la demande des entreprises ferroviaires, pour refléter les caractéristiques suivantes :

- le niveau de priorité de circulation;
- l'adaptation de la redevance aux variations temporelles de la demande;
- l'écart entre le temps de parcours du sillon par le matériel ferroviaire concerné et le temps de parcours standard du sillon;
- la masse autorisée sur le parcours pour le sillon concerné;
- l'incidence environnementale.

L'article 1^{er} du projet vise à ajouter à cette seconde énumération ⁽³⁾ les deux tirets suivants :

- l'élasticité de la demande;
- la compétitivité.

Ces deux notions présentent un caractère de généralité, voire même d'imprécision (de quelle demande et de quelle compétitivité s'agit-il) qui les distingue de celles figurant dans l'énumération opérée à l'article 21, alinéa 2, actuel, et qui ne

⁽³⁾ Il s'agit donc des tirets 6 et 7 de l'alinéa 2 de l'article 21, et non des tirets 9 et 10 de l'article 21. L'usage, pour procéder à l'énumération de différents éléments, de listes numérotées en 1°, 2°, 3°, ..., permet notamment d'éviter ce type d'erreur.

permettent en conséquence pas d'apprécier si la disposition en projet demeure dans les limites tracées par les articles 61 et suivants de l'arrêté royal précité du 12 mars 2003.

Toutefois, le texte en projet pourrait être examiné à la lumière de l'article 8.1. 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, lequel dispose :

"Article 8

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."

Les potentialités offertes aux États membres par cet article 8.1. de la directive 2001/14/CE, n'ont pas été mises en oeuvre dans l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité qui en assure la transposition de droit belge.

L'attention de l'auteur du projet doit, dès lors, être attirée sur le fait qu'il ne dispose pas - en dehors des seules hypothèses prévues aux articles 62, alinéa 3, à 64, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 - d'un fondement légal lui permettant de fixer des principes de calcul des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pouvant aboutir à ce que la redevance soit supérieure au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Article 2

Dans sa rédaction actuelle, l'article 26 de l'arrêté royal du 9 décembre 2004 précité dispose :

"Art. 26. Sans préjudice de la méthode d'indexation annuelle des prix unitaires, les modifications des règles de calcul, de la valeur des coefficients et des

.../...

prix unitaires sont adoptées au plus tard quatre mois avant la date limite d'introduction des demandes de capacité, visée à l'article 11. Ces modifications, qui entraînent une mise à jour du document de référence du réseau, ne sont applicables que lors de l'entrée en vigueur de l'horaire de service qui suit celui au cours duquel elles ont été adoptées."

Cette disposition donne aux entreprises ferroviaires la garantie que les conditions financières d'accès à l'infrastructure ferroviaire sur la base desquelles elles ont introduit leurs demandes de capacités seront maintenues pendant toute la durée de l'horaire de service en question, sous réserve d'une éventuelle indexation.

L'article 2 du projet vise à supprimer cette garantie, en permettant au gestionnaire de l'infrastructure de modifier à tout moment les règles de calcul des redevances, avec pour seul tempérament l'exigence d'un délai de 3 mois entre la publication des modifications et leur entrée en vigueur.

L'article 50 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité dispose, en son alinéa 1^{er} :

"Art. 50. Le document de référence du réseau est publié au plus tard quatre mois avant la date limite fixée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pour l'introduction des demandes de capacité de l'infrastructure ferroviaire."

Le contenu de ce document de référence est défini à l'annexe V de l'arrêté royal du 12 mars 2003, dont le point 2 précise qu'il contient :

"2. Un chapitre relatif aux principes de tarification et aux tarifs. Ce chapitre contient des précisions appropriées concernant le système de tarification ainsi que des informations suffisantes sur les redevances applicables aux services énumérés à l'annexe II qui sont offerts par un seul fournisseur. Il décrit en détail la méthode, la réglementation et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour appliquer les principes de tarification visés à l'article 7, § 4 et 5 ainsi que les articles 8 et 9 de la Directive 2001/14. Il contient les informations concernant les modifications de redevances déjà décidées ou prévues." ⁽⁴⁾

Le document de référence du réseau est le texte sur lequel les entreprises ferroviaires peuvent se baser pour introduire une demande de capacité d'utilisation de

⁽⁴⁾ Le texte de cette annexe V est quasi identique à celui de l'annexe I de la directive 2001/14/CE.

l'infrastructure ferroviaire pour le prochain horaire de services, ou pour l'horaire de service en cours ⁽⁵⁾. L'arrêté royal du 12 mars 2003 ne précise nullement que ce document de référence peut être modifié pour ce qui concerne l'horaire de services en cours.

L'article 26, en projet, doit dès lors être considéré comme dépourvu de fondement légal.

⁽⁵⁾ L'horaire de service est établi une fois par année civile (voir l'annexe VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003).

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Monsieur	P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
Madame	M. BAGUET,	
Monsieur	J.-C. SCHOLSEM,	assesseur de la section de législation,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS

KV

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 38.640/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 24 juni 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "houdende wijziging van het koninklijk besluit houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur", heeft op 30 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 :

"En effet, les présentes modifications doivent être réalisées aussi rapidement que possible afin de permettre au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de percevoir des redevances se rapprochant du coût imputable à l'exploitation des services ferroviaires et de l'infrastructure.

Considérant que pour atteindre ce résultat, il est impératif de rendre plus objectifs les éléments relatifs au calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et de structurer celle-ci à très court terme, afin d'assurer une utilisation optimale de l'infrastructure ferroviaire et en conséquence, de percevoir les recettes y afférentes."

*

* *

Overeenkomstig artikel 84, § 3, eerste lid, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State beperkt de afdeling wetgeving van de Raad van State 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.

Voorafgaande vormvereisten

Het ontwerp moet, naar het voorbeeld van de tekst dat het beoogt te wijzigen, voldoen aan het vormvoorschrift van het erbij betrekken van de gewestregeringen, zoals wordt voorgeschreven bij artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet

.../...

van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, alsmede aan het vormvoorschrift van het voorafgaand advies van de infrastructuurbeheerder ⁽¹⁾.

Uit de stukken gevoegd bij de adviesaanvraag kan niet worden opgemaakt of aan die vormvoorschriften is voldaan. Het staat aan de steller van het ontwerp om zulks na te gaan.

Aanhef

1. Er moet worden vermeld dat het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur bekrachtigd is bij de programmawet van 27 december 2004.

2. Er is geen grond om te verwijzen naar de artikelen 52, 53, § 2, en 54, daar ze niet de rechtsgrond van het ontwerp vormen.

3. In de aanhef moet worden verwezen naar het ministerieel besluit van 9 december 2004 houdende aanpassing van berekeningsregels, de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen voor de berekening van de infrastructuurvergoeding, dat artikel 3 van het ontwerp beoogt op te heffen.

4. Nadat is nagegaan of het voorafgaande vormvereiste van het erbij betrekken van de gewestregeringen correct is vervuld, moet in de aanhef een desbetreffend lid worden ingevoegd.

⁽¹⁾ Zie advies 37.827/4, op 1 december 2004 verstrekt over een ontwerp dat geworden is het koninklijk besluit van 9 december 2004 houdende uitvoering van de hoofdstukken VIII en IX van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Dispositief

Artikel 1

Artikel 61, eerste lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 belast de Koning ermee bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad "voor het geheel van spoordiensten de principes en procedures inzake de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (te bepalen) die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur worden geïnd".

Het principe waarop die regeling van tarifiering van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moet rusten, wordt beschreven in artikel 62, tweede lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, dat bepaalt :

"Onder voorbehoud van de bepalingen van het derde lid, zijn de heffingen die geïnd worden voor het geheel van minimale prestaties en de toegang via het net tot de dienstinfrastructuren gelijk aan de kosten die rechtstreeks voortvloeien uit de exploitatie van de spoordienst."

De daaropvolgende bepalingen van hoofdstuk IX van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 sommen vervolgens 6 uitzonderingen op die basisregel op :

- de mogelijkheid dat de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur een heffing omvat voor de capaciteitsschaarste van een welbepaald segment van de spoorweginfrastructuur tijdens periodes van overbelasting (een mogelijkheid die evenwel afhankelijk wordt gesteld van het aannemen, de goedkeuring en het realiseren van een plan voor de versterking van de capaciteit - artikel 62, § 1, derde en vierde lid);
- de mogelijkheid dat de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur en de heffingen voor capaciteitsschaarste worden uitgedrukt als gemiddelde, berekend over een voldoende aantal spoordiensten en periodes, teneinde buitensporige schommelingen te voorkomen (artikel 62, § 1, vijfde lid);
- de mogelijkheid om de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te wijzigen teneinde rekening te houden met de kosten van de weerslag van de exploitatie van de treinen op het milieu (artikel 62, § 1, zesde lid);

.../...

- de mogelijkheid om op de heffingen kortingen toe te kennen ten belope van de werkelijke besparing op de administratiekosten die door de beheerder van de spoorweginfrastructuur verkregen werd (artikel 63, eerste en tweede lid);
- de mogelijkheid om regelingen voor kortingen in te voeren die voor alle gebruikers van de spoorweginfrastructuur gelden, teneinde de ontwikkeling van nieuwe spoordiensten aan te moedigen of het gebruik van sterk onbenutte lijnen te stimuleren (artikel 63, derde lid);
- de mogelijkheid om voor een beperkte duur een compensatiesysteem in te voeren dat rekening houdt met de milieukosten, de kosten in verband met ongevallen en de infrastructuurkosten die niet worden gedekt in de concurrerende vervoerwijzen (artikel 63, zesde en zevende lid).

Benevens die uitzonderingen op het principe dat de heffing voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur moet overeenstemmen met de kostprijs van de gebruikte dienst, moet volgens de artikelen 61, vierde lid, en 64 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 die basisregel gecombineerd worden met het volgende vereiste :

"Art. 61. (...).

Het tariefsysteem voor de spoorweginfrastructuur zet de spoorwegondernemingen en de beheerder van de spoorweginfrastructuur ertoe aan de storingen tot een minimum te beperken en de prestaties van het net te verbeteren."

"Art. 64. De regels voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur bevatten een systeem ter verbetering van de prestaties dat de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder aanmoedigt om de tekortkomingen tot een minimum te herleiden en om de prestaties van het spoornet te verbeteren.

Dit systeem is van toepassing op het geheel van het net en kan boetes bevatten voor daden die aan de basis liggen van defecten aan het net, compensaties voor ondernemingen die van deze defecten het slachtoffer zijn en premies voor prestaties die de verwachtingen overtreffen."

Ter uitvoering van de artikelen 61 en volgende van het voornoemde besluit van 12 maart 2003 bepalen de artikelen 19 tot 31, die hoofdstuk IV van het koninklijk besluit van 9 december 2004 vormen, het systeem van tarifiering van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

.../...

Wat betreft de berekening van de heffing voor het gebruik van een lijn of een lijnsectie ⁽²⁾, somt artikel 21, eerste lid, van het koninklijk besluit van 9 december 2004 de drie elementen op die in aanmerking worden genomen. Het betreft :

- de eenheidsprijs per trein.km;
- de lengte van de lijnsectie;
- het commerciële en operationele belang van de lijn, met name rekening houdend met de uitrusting ervan.

Het tweede lid van die bepaling schrijft voor dat die elementen variëren al naargelang de vraag van de spoorwegondernemingen en de volgende kenmerken weerspiegelen :

- het niveau van verkeersprioriteit;
- de aanpassing van de heffing aan tijdelijke schommelingen van de vraag;
- de afwijking tussen de rittijd op het treinpad door het betrokken spoorwegmaterieel en de standaardrittijd op het treinpad;
- de toegelaten massa op het betrokken treinpad;
- de milieu-effecten.

Artikel 1 van het ontwerp strekt ertoe aan die tweede opsomming ⁽³⁾ de volgende twee streepjes toe te voegen :

⁽²⁾ Andere bepalingen regelen de berekening van de heffingen betreffende :
- de toegang tot en het gebruik van de stationsporen;
- de toegang tot en het gebruik van de rangeer-, vormings- en wijksporen;
- de administratieve verwerking van de aanvraag.

⁽³⁾ Het betreft dus het zesde en het zevende streepje van artikel 21, tweede lid, en niet het negende en het tiende streepje van artikel 21. In een opsomming van verscheidene elementen kan de gebruikelijke werkwijze van nummering van lijsten bij wege van 1°, 2°, 3°, ... bepaaldelijk deze vorm van vergissingen voorkomen.

- de elasticiteit van de vraag;
- de competitiviteit.

Die twee begrippen zijn zeer algemeen geformuleerd, en zelfs onnauwkeurig (om welke vraag en om welke competitiviteit gaat het?), waardoor ze zich onderscheiden van die welke voorkomen in de opsomming vervat in het huidige artikel 21, tweede lid, en waardoor het bijgevolg niet mogelijk is te oordelen of de ontworpen bepaling blijft binnen de grenzen van het bepaalde in de artikelen 61 en volgende van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003.

De ontworpen tekst kan evenwel worden onderzocht in het licht van artikel 8.1. 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, dat als volgt luidt :

"Artikel 8

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 infrastructuren 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."

De mogelijkheden die dat artikel 8.1. van richtlijn 2001/14/EG de lidstaten biedt, zijn niet ten uitvoer gelegd bij het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, dat voorziet in de omzetting van die richtlijn in het Belgisch recht.

De steller van het ontwerp moet bijgevolg erop gewezen worden dat hij buiten de enkele gevallen omschreven in de artikelen 62, derde lid, tot 64 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 geen rechtsgrond bezit op basis waarvan hij principes voor de berekening van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur kan vastleggen die ertoe kunnen leiden dat de heffing hoger is dan de rechtstreeks uit de exploitatie van de spoorwegdiensten voortvloeiende kosten.

.../...

Artikel 2

Artikel 26 van het voornoemde koninklijk besluit van 9 december 2004 bepaalt het volgende in zijn huidige lezing :

"Art. 26. Onverminderd de methode van jaarlijkse indexering van de eenheidsprijzen worden de wijzigingen van de berekeningsregels, van de waarde van de coëfficiënten en van de eenheidsprijzen uiterlijk vier maanden vóór de in artikel 11 bedoelde uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen vastgesteld. Deze wijzigingen, die een bijwerking van de netverklaring met zich meebrengen, zijn pas van toepassing bij de inwerkingtreding van de dienstregeling die volgt op die tijdens welke ze zijn vastgesteld."

Die bepaling geeft de spoorwegondernemingen de garantie dat de financiële voorwaarden voor toegang tot de spoorweginfrastructuur op basis waarvan ze hun capaciteitsaanvragen hebben ingediend, gehandhaafd blijven tijdens de volledige duur van de dienstregeling in kwestie, onder het voorbehoud van een eventuele indexering.

Artikel 2 van het ontwerp strekt ertoe die garantie te schrappen, waarbij de beheerder van de spoorweginfrastructuur de mogelijkheid wordt geboden de regels voor de berekening van de heffingen op ieder moment te wijzigen, een voorschrift dat alleen wordt afgezwakt door het vereiste dat tussen het tijdstip van bekendmaking van de wijzigingen en de inwerkingtreding ervan een termijn van 3 maanden moet verlopen.

Artikel 50, eerste lid, van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 bepaalt :

"Art. 50. De netverklaring wordt bekendgemaakt uiterlijk vier maanden vóór de uiterste datum die de beheerder van de spoorweginfrastructuur vastlegt voor het indienen van aanvragen voor spoorweginfrastructuurcapaciteit."

De inhoud van die netverklaring wordt gedefinieerd in bijlage V van het koninklijk besluit van 12 maart 2003, waarvan punt 2 bepaalt dat de verklaring bevat :

"2. Een hoofdstuk waarin de heffingsbeginselen en de tarieven opgenomen zijn. Dit zal de nodige details over het heffingsstelsel bevatten en ook voldoende gegevens over gebruiksrechten in verband met de in bijlage II genoemde diensten die door één leverancier worden verschaft. De voor de toepassing van artikel 7, leden 4 en 5, en de artikelen 8 en 9 van Richtlijn 2001/14 gebruikte methode, voorschriften en, indien van toepassing, schalen worden nader omschreven. Voorts

.../...

bevat dit gedeelte informatie over de reeds vastgestelde of verwachte wijzigingen van de gebruiksrechten." ⁽⁴⁾

De netverklaring is de tekst waarop de spoorwegondernemingen zich kunnen baseren om een aanvraag voor gebruik van capaciteit van spoorweginfrastructuur in te dienen voor de volgende dienstregeling of voor de lopende dienstregeling ⁽⁵⁾. Het koninklijk besluit van 12 maart 2003 bepaalt geenszins dat die netverklaring kan worden gewijzigd wat de lopende dienstregeling betreft.

Bijgevolg moet worden beschouwd dat het ontworpen artikel 26 verstoken is van rechtsgrond.

⁽⁴⁾ De tekst van die bijlage V is praktisch identiek met die van bijlage I bij richtlijn 2001/14/EG.

⁽⁵⁾ De dienstregeling wordt één keer per kalenderjaar vastgelegd (zie bijlage VI bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003).

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heer	P. VANDERNOOT,	staatsraden,
Mevrouw	M. BAGUET,	
de Heer	J.-C. SCHOLSEM,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Y. CHAUFFOUREAUX, 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