

LC

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 39.479/4

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 25 novembre 2005, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 17 novembre 2003 "portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire", a donné le 21 décembre 2005 l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations ci-après.

Préambule

1. À l'alinéa 1^{er} du préambule, il convient de viser plus précisément, au titre de fondement légal du projet, l'article 199, § 1^{er}, 6°, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, inséré par l'arrêté royal du 14 juin 2004.

2. À l'alinéa 2 du préambule, il convient de viser également, au titre de fondement légal du projet, l'article 36, § 4, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

3. La mention de l'accomplissement de la formalité préalable que constitue l'association des Gouvernements des Régions doit faire l'objet d'un visa, et non d'un considérant.

4. La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas l'utilité des autres considérants repris au préambule, la transposition des directives européennes qui y sont citées ⁽¹⁾ ayant déjà été réalisée, notamment par l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité et ses arrêtés d'exécution.

Dispositif

Article 1^{er}

L'article 1^{er} du projet dispose :

"Article 1^{er}. Les définitions visées à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, modifié par l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 11 juin 2004, s'appliquent à l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire."

La référence à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, tel que modifié par l'arrêté royal du 11 juin 2004, a pour conséquence de figer la référence faite à cette disposition de rang supérieur.

La mention de la modification doit être omise ⁽²⁾.

Le projet ayant un caractère modificatif, l'article 1^{er} doit figurer dans l'arrêté modifié.

⁽¹⁾ Directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires, directive 2001/13/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires et directive 2001/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure (intitulé modifié par la directive 2004/49/CE).

⁽²⁾ Cette observation vaut également pour les références faites, dans la suite du dispositif, aux dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité.

Article 2

1. L'article 2 du projet vise à remplacer le chapitre 1^{er} - Fixation des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation - de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 portant exécution des chapitres III, V, et VI de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.

Il peut, pour ce faire, trouver un fondement légal dans l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, lequel dispose :

"Art. 4. § 1^{er}. Le Roi arrête les normes techniques et les règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation.

À cet effet, il sollicite préalablement l'avis du gestionnaire de l'infrastructure et de l'organe de contrôle. Ces avis sont donnés dans un délai fixé par arrêté ministériel."

Il revient à l'auteur du projet de veiller au bon accomplissement des formalités préalables prévues par cette disposition. Il conviendra, en outre, de viser au préambule les avis ainsi obtenus.

2. L'article 1^{er}, en projet, de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 (article 2 du projet) dispose :

"Article 1^{er}. Les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure et à son utilisation, visées à l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, modifié par l'article 2 de l'arrêté royal du 11 juin 2004, constituent l'ensemble des prescriptions relatives à la gestion et à l'exploitation du réseau reprises à l'inventaire visé à l'article 6, § 2, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité et notamment dans le Règlement général pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, ci-après dénommé RGUIF."

L'article 6 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité ⁽³⁾, auquel se réfère l'article 1^{er}, en projet, pour définir les "normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure et à son utilisation", dispose pour sa part :

"Art. 6. § 1^{er}. Les normes techniques et règles de sécurité afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation arrêtées en exécution de l'article 4, § 1^{er}, sont publiées par extraits au Moniteur belge.

§ 2. Un inventaire, publié au Moniteur belge, énumère les normes techniques et règles de sécurité visées à l'article 4, § 1^{er}.

Il est mis à jour au moins une fois par an. Ces normes techniques et règles de sécurité peuvent être consultées auprès de l'Administration.

L'inventaire, ainsi que les mises à jours de celui-ci, sont communiqués par l'Administration aux entreprises ferroviaires et aux regroupements internationaux qui en font la demande."

Compte tenu de l'article 4, § 1^{er} de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, ce procédé ne peut être admis. Dans l'état actuel des textes et des habilitations qu'ils contiennent, il revient, en effet, au Roi d'arrêter Lui-même les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et son utilisation; le simple fait de renvoyer à l'inventaire récapitulatif de ces normes, publié au Moniteur belge en application de l'article 6, § 2, du même arrêté, et au Règlement général pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (RGUIF) ne suffisant pas à assurer l'exécution de l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité.

⁽³⁾ Dont l'intitulé devra être repris en entier, lors de sa première mention dans l'article 1^{er}, en projet.

À cet égard, il peut être rappelé que la section de législation a déjà formulé l'observation suivante, à propos de l'article 2 du projet ⁽⁴⁾ devenu l'arrêté royal du 17 novembre 2003 précité :

"Le paragraphe 1^{er} de cette disposition est en contradiction avec l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003, précité, qui prévoit que c'est le Roi, et non le Ministre compétent pour le transport ferroviaire, qui arrête les normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation. Ce pouvoir réglementaire ne peut être délégué au Ministre, hormis en ce qui concerne des aspects secondaires et limité.

Ce paragraphe doit être omis" ⁽⁵⁾.

3. Les références faites, dans la suite du projet, à ces normes et règles, et notamment au Règlement général pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, seront, le cas échéant, adaptées en fonction des modifications de l'article 1^{er}, en projet, qu'appelle l'observation précédente.

4. L'article 2, § 1^{er}, en projet (article 2 du projet) dispose :

"Art. 2. § 1^{er}. Sous réserve de l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité, le Ministre approuve les modifications formelles et les mesures techniques d'exécution des normes techniques et règles visées à l'article 1^{er}. Il consulte au préalable le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et l'organe de contrôle qui rendent leur avis dans les trente jours."

⁽⁴⁾ L'article 2, § 1^{er}, du projet soumis à l'avis de la section de législation sous le numéro de rôle 35.853/2/V, était rédigé comme suit :
"Art. 2. - § 1^{er}. Le Ministre fixe les normes techniques et règles visées à l'article 1^{er}. Il consulte au préalable le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui rend son avis dans les trente jours."

⁽⁵⁾ Cette disposition du projet soumis à l'avis de la section de législation a ensuite été revue. L'article 2, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 dispose, dans sa version actuellement en vigueur :
"Art. 2. § 1^{er}. Le Ministre approuve les modifications formelles et les mesures techniques d'exécution des normes techniques et règles visées à l'article 1^{er}. Il consulte au préalable le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire qui rend son avis dans les trente jours."

Cette disposition en projet vise à subdéléguer au ministre le pouvoir d'"approuver" les modifications formelles et mesures d'exécution des normes et règles arrêtées par le Roi.

Outre le fait que la compétence ainsi octroyée concerne la fixation des règles concernées, et non leur simple approbation (qui supposerait qu'une autre personne soit habilitée à les fixer), la section de législation du Conseil d'État s'interroge sur la praticabilité de cette habilitation ministérielle. Sa mise en oeuvre nécessite, en effet, qu'il soit possible de déterminer, avec une précision suffisante pour garantir la sécurité juridique, ce qui, parmi les normes et règles visées à l'article 4, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 12 mars 2003, autorise des "modifications formelles" et des "mesures d'exécution".

5. L'article 2, § 2, en projet (article 2 du projet), relatif à la procédure de modification des normes techniques et règles afférentes à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation, doit être revu en tenant compte du fait que la compétence d'adopter - et donc de modifier - ces normes et règles incombe au Roi.

Article 3

L'ajout des termes "et l'organe de contrôle", à l'article 4 de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 précité, nécessite le remplacement concomitant du mot "et" figurant actuellement entre les mots "Le Ministre" et "la Direction générale Transport terrestre", par une virgule.

Article 11

1. L'article 11 du projet, qui vise à remplacer les articles 16 à 25 de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 précité, ne comprend pas de nouvel article 25. Si telle est bien l'intention de son auteur, il conviendrait plutôt de remplacer les articles 16 à 24, et d'abroger l'article 25.

2. Les articles 16 à 24, en projet, visent à simplifier la procédure d'octroi du certificat de sécurité ferroviaire visé aux articles 37 et suivants de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité. Cette simplification concerne plus particulièrement la procédure de délivrance des attestations d'aptitude en matière de personnel et de matériel, attestations dont l'obtention constitue un préalable à l'obtention du certificat de sécurité.

Ces nouvelles procédures devront cependant être revues à bref délai, afin d'assurer la transposition de la directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructures ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, notamment les articles 10 à 15; directive dont le délai de transposition expire le 30 avril 2006.

3. Aux articles 17, alinéa 3, 18, § 2, alinéa 2, 20, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, et § 2, et 22, en projet, il est inutile et contraire à l'objectif de simplification administrative poursuivi, de prévoir que les demandes, informations ou communications concernées doivent être transmises à la fois au Ministre et à son Administration. Pareil énoncé manque par ailleurs de pertinence, le Ministre intervenant en sa qualité de chef hiérarchique de son administration et aucune dichotomie n'étant juridiquement concevable entre eux sur le plan administratif.

4. L'article 43 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité prévoit que tous les frais encourus par l'Administration ou le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vue de la vérification de l'aptitude du matériel à utiliser l'infrastructure ferroviaire sont à charge de l'entreprise ferroviaire ou du regroupement international. La disposition charge le Roi de fixer les modalités de calcul de ces frais.

Il convient d'assurer l'exécution de cette disposition, dans le respect des procédures prévues par l'arrêté royal du 16 novembre 1994 relative au contrôle administratif et budgétaire.

.../...

Article 17

À la différence du texte actuel de l'article 17, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal précité du 17 novembre 2003, le texte proposé de l'article 31*bis*, alinéa 2, ne contient plus le mot "ancien". L'omission de toute référence temporelle emporte la confusion de la cause avec l'effet.

La disposition sera revue afin d'identifier cette caractéristique d'ancienneté. À défaut, tout matériel prototype par exemple répondrait à la définition.

Article 18

À l'article 32, § 7, en projet (article 18 du projet), la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas l'utilité de la référence faite à l'article 97 de l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité. Cette dernière disposition relative à la recherche et à la constatation des infractions, n'a, en effet, pas de lien spécifique avec la procédure de délivrance des brevets d'aptitude sanctionnant la reconnaissance de l'aptitude du personnel des entreprises ferroviaires assurant la conduite et l'accompagnement des trains.

Annexe

1. L'annexe du projet vise à remplacer le modèle de licence pour la prestation de services de transport ferroviaire figurant à l'annexe II de l'arrêté royal du 17 novembre 2003 précité, afin de se conformer au modèle figurant dans la recommandation de la Commission du 7 avril 2004 relative à une présentation européenne uniforme des licences délivrées conformément à la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires.

Le modèle annexé à la recommandation précitée ne comporte toutefois pas, à la première ligne du tableau repris sous le titre : "1. État de délivrance de la licence" de case intitulée : "licence prorogée".

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit dès lors pas ce qui justifie qu'elle figure dans le modèle annexé au projet examiné. Cette divergence pouvant être source d'inconvénients pour les titulaires d'une licence belge, il serait préférable de l'omettre.

2. L'annexe remplaçant l'annexe II de l'arrêté royal précité du 17 novembre 2003, elle doit être intitulée comme telle et la mention finale "Vu pour être annexé ..." doit être rédigée en ce sens.

La chambre était composée de

Madame	M.-L. WILLOT-THOMAS,	président de chambre,
Messieurs	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	conseillers d'État,
	G. VANDERSANDEN,	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

LC

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 39.479/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 25 november 2005 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging van het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende de uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur", heeft op 21 december 2005 het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Aanhef

1. In het eerste lid van de aanhef dient meer bepaald, als rechtsgrond van het ontwerp, te worden verwezen naar artikel 199, § 1, 6°, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 14 juni 2004.

2. In het tweede lid van de aanhef behoort eveneens als rechtsgrond van het ontwerp artikel 36, § 4, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur te worden opgegeven.

3. De vermelding dat voldaan is aan het voorafgaande vormvereiste van het erbij betrekken van de Gewestregeringen moet een aanhefverwijzing zijn, en geen overweging.

4. De afdeling wetgeving van de Raad van State ziet niet het nut in van de andere overwegingen die in de aanhef opgenomen zijn, daar de erin vermelde Europese richtlijnen ⁽¹⁾ reeds omgezet zijn, inzonderheid bij het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 en de uitvoeringsbesluiten ervan.

Dispositief

Artikel 1

Artikel 1 van het ontwerp bepaalt :

"Artikel 1. De definities bedoeld in artikel 1 van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, gewijzigd bij artikel 1 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004, zijn van toepassing op het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende de uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur."

De verwijzing naar artikel 1 van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003, zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 juni 2004, heeft tot gevolg dat de verwijzing naar deze bepaling van hogere rang gefixeerd wordt.

De vermelding van de wijziging dient te vervallen ⁽²⁾.

Aangezien het ontwerp wijzigend van aard is, moet artikel 1 in het gewijzigde besluit staan.

⁽¹⁾ Richtlijn 2001/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 91/440/EEG van de Raad betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, richtlijn 2001/13/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen en 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 (opschrift gewijzigd bij richtlijn 2004/49/EG).

⁽²⁾ Deze opmerking geldt eveneens voor de verwijzingen, verder in het dispositief, naar de bepalingen van het genoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003.

Artikel 2

1. Artikel 2 van het ontwerp dient tot vervanging van hoofdstuk I - Vastlegging van de technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en haar gebruik - van het koninklijk besluit van 17 november 2003 houdende de uitvoering van de hoofdstukken III, V en VI van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur.

Te dien einde kan het een rechtsgrond vinden in artikel 4, § 1, van het eerdergenoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, dat het volgende bepaalt :

"Art. 4, § 1. De Koning bepaalt de technische normen en de regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan.

Daartoe vraagt hij vooraf het advies van de infrastructuurbeheerder en het (toezichthoudend orgaan). Deze adviezen worden verstrekt binnen een termijn die bij ministerieel besluit wordt bepaald."

De steller van het ontwerp behoort erop toe te zien dat voldaan is aan de voorafgaande vormvereisten waarin deze bepaling voorziet. Bovendien moet in de aanhef naar de aldus verkregen adviezen worden verwezen.

2. Het ontworpen artikel 1 van het koninklijk besluit van 17 november 2003 (artikel 2 van het ontwerp) bepaalt :

"Artikel 1. De technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan, bedoeld in artikel 4, § 1 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003, gewijzigd bij artikel 2 van het koninklijk besluit van 11 juni 2004, zijn het geheel van voorschriften betreffende het beheer en de exploitatie van het net die zijn opgenomen in de inventaris bedoeld in artikel 6, § 2 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 en inzonderheid in het Algemeen Reglement voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, hierna ARGSi genoemd."

Artikel 6 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 ⁽³⁾, waarnaar het ontworpen artikel 1 verwijst, bepaalt voor het omschrijven van de "technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan" het volgende :

"Art. 6. § 1. De technische normen en de veiligheidsregels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan die worden uitgevaardigd in uitvoering van artikel 4, § 1, worden bekendgemaakt via een uittreksel in het Belgisch Staatsblad.

§ 2. In het Belgisch Staatsblad wordt een inventaris bekendgemaakt van de in artikel 4 § 1 bedoelde technische normen en veiligheidsregels.

Hij wordt tenminste jaarlijks bijgewerkt. Deze technische normen en veiligheidsregels kunnen bij het Bestuur worden geraadpleegd.

De inventaris en de bijwerkingen ervan worden door het Bestuur meegedeeld aan de spoorwegondernemingen en aan de internationale samenwerkingsverbanden die erom vragen."

Gelet op artikel 4, § 1, van het genoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 kan deze werkwijze niet worden aanvaard. Bij de huidige stand van de regelgeving en van de machtigingen die erin vervat zijn, komt het immers aan de Koning toe om zelf de technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan vast te stellen; louter verwijzen naar de inventaris van deze normen, die met toepassing van artikel 6, § 2, van hetzelfde besluit, bekendgemaakt wordt in het Belgisch Staatsblad, en naar het Algemeen Reglement voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (ARGSI) is immers niet voldoende om artikel 4, § 1, van het voormelde koninklijk besluit van 12 maart 2003 uit te voeren.

⁽³⁾ Waarvan het opschrift volledig dient te worden overgenomen, bij de eerste vermelding ervan in het ontworpen artikel 1.

In dat verband kan eraan worden herinnerd dat de afdeling wetgeving reeds de volgende opmerking geformuleerd heeft over artikel 2 van het ontwerp ⁽⁴⁾ dat aanleiding gegeven heeft tot het voornoemde koninklijk besluit van 17 november 2003 :

"Paragraaf 1 van die bepaling is in strijd met artikel 4, § 1, van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, dat bepaalt dat de Koning, en dus niet de Minister bevoegd voor het spoorwegvervoer, de technische normen en de regels betreffende de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan vaststelt. Deze verordeningsbevoegdheid mag niet aan de Minister worden overgedragen, behalve wat betreft de aspecten die bijkomstig zijn en betrekking hebben op beperktere aangelegenheden.

Deze paragraaf dient te vervallen" ⁽⁵⁾.

3. De verwijzingen verder in het ontwerp naar die normen en regels en inzonderheid naar het Algemeen Reglement voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, dienen in voorkomend geval aangepast te worden aan de wijzigingen van het ontworpen artikel 1 waartoe de voorafgaande opmerking aanleiding geeft.

⁽⁴⁾ Artikel 2, § 1, van het ontwerp dat om advies is voorgelegd aan de afdeling wetgeving onder het rolnummer 35.853/2/V, was als volgt gesteld :
"Art. 2. § 1. De Minister legt de technische normen en regels vast bedoeld in artikel 1. Hij doet daarvoor voorafgaandelijk een beroep op de beheerder van de spoorweginfrastructuur die zijn advies binnen de dertig dagen versprekt."

⁽⁵⁾ Deze bepaling van het ontwerp, dat om advies is voorgelegd aan de afdeling wetgeving, is vervolgens herzien. De huidige van kracht zijnde versie van artikel 2, § 1, van het koninklijk besluit van 17 november 2003 luidt als volgt :
"Art. 2. § 1. De Minister keurt de vormelijke wijzigingen en de technische uitvoeringsmaatregelen van de technische normen en regels, bedoeld in artikel 1, goed. Hij doet daarvoor voorafgaandelijk een beroep op de beheerder van de spoorweginfrastructuur die zijn advies binnen de dertig dagen versprekt."

4. Het ontworpen artikel 2, § 1, (artikel 2 van het ontwerp) luidt als volgt :

"Art. 2. § 1. Onder voorbehoud van artikel 4, § 1 van voornoemd koninklijk besluit van 12 maart 2003 keurt de Minister de vormelijke wijzigingen en de technische uitvoeringsmaatregelen van de technische normen en regels bedoeld in artikel 1 goed. Hij raadpleegt vooraf de beheerder van de spoorweginfrastructuur en het toezichthoudend orgaan, die binnen dertig dagen hun advies uitbrengen."

Deze ontworpen bepaling strekt ertoe aan de minister de bevoegdheid over te dragen om vormwijzigingen en uitvoeringsmaatregelen van door de Koning vastgestelde normen en regels "goed te keuren".

Naast het feit dat de aldus toegekende bevoegdheid betrekking heeft op de vaststelling van de desbetreffende regels en niet louter en alleen op de goedkeuring ervan (wat zou betekenen dat een andere persoon gemachtigd zou zijn om die regels vast te stellen), heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State vragen bij de uitvoerbaarheid van die machtiging van de minister. Voor de toepassing ervan moet het immers mogelijk zijn om voldoende precies met het oog op gewaarborgde rechtszekerheid te bepalen welke van de normen en regels die bedoeld worden in artikel 4, § 1, van het koninklijk besluit van 12 maart 2003, "vormelijke wijzigingen" en "uitvoeringsmaatregelen" toestaan.

5. Het ontworpen artikel 2, § 2, (artikel 2 van het ontwerp), betreffende de procedure voor de wijziging van de technische normen en regels met betrekking tot de veiligheid van de spoorweginfrastructuur en het gebruik ervan dient te worden herzien, rekening houdend met het feit dat de bevoegdheid om die normen en regels uit te vaardigen - en dus te wijzigen - toekomt aan de Koning.

Artikel 3

Door de toevoeging van de woorden "en het toezichthoudend orgaan" in artikel 4 van het voornoemde koninklijk besluit van 17 november 2003, moet tevens het woord "en" tussen de woorden "De Minister" en "het Directoraat-generaal Vervoer te Land" vervangen worden door een komma.

.../...

Artikel 11

1. Artikel 11 van het ontwerp, dat ertoe strekt de artikelen 16 tot 25 van het voornoemde koninklijk besluit van 17 november 2003 te vervangen, omvat geen nieuw artikel 25. Mocht dat de bedoeling zijn van de steller ervan, dan zou het beter zijn om de artikelen 16 tot 24 te vervangen en artikel 25 op te heffen.

2. De ontworpen artikelen 16 tot 24 strekken ertoe de procedure voor de afgifte van het veiligheidsattest voor spoorvervoer, genoemd in de artikelen 37 en volgende van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003, te vereenvoudigen. Deze vereenvoudiging heeft meer in het bijzonder betrekking op de procedure voor de afgifte van geschiktheidsattesten inzake personeel en het materieel. Die attesten moeten zijn verkregen voordat het veiligheidsattest kan worden ontvangen.

Die nieuwe procedures moeten evenwel op korte termijn worden herzien, teneinde de omzetting te waarborgen van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, inzonderheid van de artikelen 10 tot 15 ervan; de termijn voor de omzetting van die richtlijn verstrijkt op 30 april 2006.

3. In de ontworpen artikelen 17, derde lid, 18, § 2, tweede lid, 20, § 1, eerste lid, en § 2, en 22, is het nutteloos en strijdig met de nagestreefde administratieve vereenvoudiging te bepalen dat de aanvragen, inlichtingen of mededelingen waarvan sprake zowel naar de Minister als naar diens Bestuur dienen te worden overgezonden. Zulk een formulering is overigens irrelevant, omdat de Minister optreedt in zijn hoedanigheid van hiërarchische meerdere van zijn bestuur en er vanuit juridisch oogpunt geen enkele tweedeling tussen beide denkbaar is op administratief vlak.

4. In artikel 43 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 wordt bepaald dat alle kosten die het Bestuur of de beheerder van de spoorweginfrastructuur maakt voor de verificatie van de geschiktheid van het materieel om de spoorweginfrastructuur te gebruiken, ten laste (zijn) van de spoorwegonderneming of van het internationale samenwerkingsverband. Het artikel belast de Koning ermee de nadere regels te bepalen voor de berekening van die kosten.

Er behoort op te worden toegezien dat die bepaling wordt uitgevoerd met inachtneming van de procedures waarin voorzien wordt door het koninklijk besluit van 16 november 1994 betreffende de administratieve en begrotingscontrole.

Artikel 17

In tegenstelling tot de huidige tekst van artikel 17, § 1, tweede lid, van het voormelde koninklijk besluit van 17 november 2003, wordt in de voorgestelde tekst van artikel 31*bis*, tweede lid, het woord "oud" niet meer gebruikt. Door het weglaten van ieder tijdgegeven worden oorzaak en gevolg verward.

De bepaling dient te worden herzien, teneinde het kenmerk "oud" te vertolken. Anders voldoet bijvoorbeeld elk prototype van apparatuur aan de definitie.

Artikel 18

Wat betreft het ontworpen artikel 32, § 7, (artikel 18 van het ontwerp) is het de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk wat het nut is van de verwijzing naar artikel 97 van het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003. Die laatste bepaling, die betrekking heeft op het opsporen en vaststellen van overtredingen, houdt immers niet specifiek verband met de procedure voor de afgifte van geschiktheidsbrevetten waarmee de erkenning bekrachtigd wordt van de geschiktheid van het personeel van de spoorwegondernemingen belast met het besturen en begeleiden van treinen.

Bijlage

1. De bijlage van het ontwerp is bedoeld ter vervanging van het model van vergunning voor het verstrekken van spoorvervoerdiensten dat opgenomen is in bijlage II van het voornoemde koninklijk besluit van 17 november 2003, om te voldoen aan het model opgenomen in de aanbeveling van de Commissie van 7 april 2004 inzake het gebruik van een gemeenschappelijk Europees formaat voor vergunningsdocumenten, afgegeven in overeenstemming met Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen.

In het model gevoegd bij de voornoemde aanbeveling is er op de eerste regel van de tabel die weergegeven wordt onder het opschrift : "1. Staat van afgifte van de vergunning" evenwel geen vakje met als opschrift : "Verlengde vergunning".

Het is de afdeling wetgeving van de Raad van State dan ook niet duidelijk waarom dat vakje wel staat in het model dat bij het onderzochte ontwerp gaat. Aangezien dat verschil ongerief zou kunnen veroorzaken voor de houders van een Belgische vergunning, zou het beter zijn dat vakje weg te laten.

2. Daar de bijlage bijlage II vervangt van het voornoemde koninklijk besluit van 17 november 2003, dient deze bijlage dan ook als zodanig te worden genoemd en dient de vermelding aan het eind "Gezien om te worden gevoegd ..." in die zin te worden gesteld.

De kamer was samengesteld uit

Mevrouw	M.-L. WILLOT-THOMAS,	kamervoorzitter,
de Heren	P. LIÉNARDY, P. VANDERNOOT,	staatsraden,
	G. VANDERSANDEN,	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. VANDERNOOT.

DE GRIFFIER,

DE VOORZITTER,

C. GIGOT

M.-L. WILLOT-THOMAS