

FP

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 40.442/4

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 10 mai 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi "relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire", a donné le 7 juin 2006 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, l'avant-projet appelle les observations ci-après.

Observations générales

1. Dans le cadre de 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'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité, l'avant-projet vise notamment à transférer à une future autorité (nationale) de sécurité diverses compétences en matière de certification de sécurité des entreprises ferroviaires, de leur personnel et de leur matériel roulant; ces compétences sont actuellement dévolues au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, Infrabel, et elles font partie des missions de service public de cette entreprise publique autonome.

Aucun projet d'arrêté de présentation ne figurant dans le dossier joint à la demande d'avis, la section de législation du Conseil d'État n'a pu vérifier si l'avant-projet examiné est bien proposé tant par le Ministre ayant la Mobilité dans ses attributions que par le membre du Gouvernement compétent en matière d'entreprises publiques. L'avant-projet doit également être soumis à l'avis de l'inspecteur des finances accrédité auprès de ce dernier.

2.1. L'avant-projet de loi précise, en son article 2 :

"La présente loi transpose 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 de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en sécurité."

.../...

2.2. L'exposé des motifs doit être complété par la présentation d'un tableau de correspondance entre le texte de l'avant-projet et celui des normes européennes pertinentes, ainsi que d'un tableau établissant une correspondance en sens inverse, afin que les Chambres législatives puissent se prononcer en connaissance de cause sur le choix des moyens mis en oeuvre par l'auteur de l'avant-projet pour assurer la transposition des directives concernées, et éviter que l'exercice du droit d'amendement inscrit dans l'article 76 de la Constitution ne dépasse les limites du pouvoir d'appréciation laissé aux États membres par le droit européen.

2.3. Ces tableaux de correspondance permettraient par ailleurs de vérifier aisément si la transposition des différents articles de la directive 2004/49/CE est complètement ou seulement partiellement assurée et d'être informé des dispositions qui tendent à assurer cette transposition, qu'il s'agisse de dispositions déjà existantes dans l'arsenal juridique belge, des dispositions de l'avant-projet examiné, de dispositions encore à prendre notamment par arrêté royal ou de dispositions actuellement en vigueur dans l'ordre juridique belge et destinées à être remplacées ou abrogées par l'avant-projet à l'examen. Pour éclairer ces derniers aspects, l'auteur de l'avant-projet devrait indiquer non seulement les mesures législatives et réglementaires qui devraient encore être adoptées de manière à parfaire la transposition de la directive mais aussi les arrêtés royaux qu'il y aura lieu de modifier ou d'abroger ⁽¹⁾.

Cette façon de faire est d'autant plus indiquée que l'auteur de l'avant-projet a opté, dans l'exercice de transposition, pour une structure ne correspondant pas entièrement à celle de la directive 2004/49/CE.

2.4. Il eût été souhaitable de communiquer ces tableaux à la section de législation du Conseil d'État en vue de l'examen de l'avant-projet auquel elle a procédé pour l'établissement du présent avis.

À défaut, il n'est pas certain qu'un examen exhaustif des questions relatives à l'exacte transposition de la directive précitée ait pu être mené.

⁽¹⁾ L'attention de l'auteur du texte doit être attirée sur le fait que la transposition de la directive 2004/49/CE précitée ne sera complètement assurée qu'après l'adoption des différents arrêtés d'exécution qu'appelle l'avant-projet. Le délai de transposition de cette directive étant expiré à ce jour, il convient donc d'adopter sans délai ces différents arrêtés.

C'est sous cette réserve que les observations suivantes sont formulées.

3. L'article 18 de l'avant-projet, relatif à l'élaboration du système de gestion de la sécurité des entreprises ferroviaires et de celui du gestionnaire de l'infrastructure, dispose :

"Art.18. Le système de gestion de la sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire tient compte des effets des activités des différentes entreprises ferroviaires sur le réseau et comprend des dispositions permettant à toutes les entreprises ferroviaires d'opérer conformément aux STI, aux règles de sécurité nationales et aux conditions fixées dans leurs certificat de sécurité. En outre, il est conçu dans le but de coordonner les procédures d'urgence du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire avec toutes les entreprises ferroviaires qui utilisent son infrastructure.

À cette fin, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires consultent la S.N.C.B.-Holding lors de l'établissement de leur système de gestion de la sécurité et des procédures d'urgence. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et les entreprises ferroviaires peuvent intégrer les conseils de la S.N.C.B.-Holding dans leur système de gestion de la sécurité."

La compétence consultative dévolue à la S.N.C.B.-Holding par l'article 18, alinéa 2, précité, est critiquable au regard du droit communautaire. L'adoption, par chaque entreprise ferroviaire, d'un système de gestion de la sécurité est en effet l'un des aspects fondamentaux du régime mis en place par la directive 2004/49/CE. La conformité aux exigences de la directive de ce système de gestion de la sécurité conditionne l'octroi du certificat de sécurité (cf. article 10, paragraphe 2, a), de la directive précitée, transposé par l'article 27, § 2, a) de l'avant-projet examiné), certificat de sécurité dont la directive 2004/49/CE vise expressément à transférer la responsabilité de l'octroi du gestionnaire de l'infrastructure à une autorité nationale de sécurité, indépendante des entreprises du secteur, qu'elles soient gestionnaires ou utilisatrices de l'infrastructure ferroviaire.

Il est par conséquent incompatible avec le droit communautaire d'imposer que l'élaboration de ces systèmes de gestion de la sécurité nécessite l'intervention de la société mère d'une entreprise ferroviaire oeuvrant sur le marché national, d'autant qu'il s'agit de l'entreprise historique qui le domine.

.../...

À cet égard, il convient de relever que la procédure prévue à l'article 11 du projet, permet de transférer de la S.N.C.B.-Holding à l'autorité de sécurité les ressources humaines nécessaires à cette dernière.

La même observation vaut pour la mission d'analyse des incidents et accidents d'exploitation confiée à la S.N.C.B.-Holding par l'article 20, aliéna 2, du projet.

Le seul fait que les missions visées aux articles 18, alinéa 2, et 20, alinéa 2, soient confiées à un service spécialisé dépendant directement du comité de direction de la S.N.C.B.-Holding et dont les membres seraient soumis au secret professionnel, comme le prévoit l'article 22 de l'avant-projet, ne suffit pas à satisfaire à l'exigence d'indépendance imposée par le droit communautaire.

Observations particulières

Dispositif

Article 5

1. Il n'est pas recommandé d'utiliser des tirets dans un texte normatif parce que ceux-ci sont de nature à compliquer des références ultérieures faites à la définition ou à la règle énoncée après les tirets. En outre, en cas de modification ultérieure de l'énumération par l'ajout ou de la suppression d'un ou de plusieurs tirets, les références éventuellement faites au texte risquent de devenir erronées.

Il vaut dès lors mieux remplacer les tirets par "1°", "2°", "3°", etc.

2. Les notions d'accident et d'accident grave sont définies à l'article 5, 17^e et 18^e tirets, de l'avant-projet. Ces définitions sont identiques à celles figurant à l'article 3, k) et l), de la directive 2004/49/CE précitée. Les termes "cette définition ne comprend pas les accidents causés par des actes de terrorismes" y sont toutefois ajoutés.

.../...

Il conviendrait de les supprimer, afin d'assurer une transposition fidèle de la directive.

Le 29^e tiret de l'article 5 de l'avant-projet, qui définit la notion d'acte de terrorisme par référence à l'article 137 du Code pénal, sera également omis.

Article 6

L'article 6, § 2, alinéa 4, de l'avant-projet dispose :

"Le Roi adopte les règles relatives aux enquêtes sur les accidents et les incidents. Le Roi peut déléguer cette compétence."

Eu égard aux larges pouvoirs d'investigation que l'article 46 de l'avant-projet reconnaît aux agents de l'organisme d'enquête, il ne se conçoit pas que les pouvoirs réglementaires délégués au Roi par l'article 6, § 2, alinéa 4, précité, puissent être subdélégués en totalité.

La deuxième phrase de l'article 6, § 2, alinéa 4, de l'avant-projet sera, par conséquent, omise, le Roi pouvant toujours, le cas échéant, déléguer des aspects secondaires de son pouvoir dans le respect des principes constitutionnels.

Article 7

L'article 7, § 3, de l'avant-projet prévoit :

"§ 3. Le projet de règle de sécurité est soumis par l'autorité de sécurité à l'examen de la Commission européenne. En cas d'avis négatif de la Commission européenne, l'adoption est suspendue. Le projet de règle est adapté, le cas échéant, à l'avis de la Commission européenne."

Cette disposition vise à transposer l'article 8, paragraphe 7, de la directive 2004/49/CE précitée, lequel dispose :

"7. L'État membre soumet le projet de règle de sécurité à l'examen de la Commission, en exposant les raisons pour lesquelles il entend l'introduire.

.../...

Si la Commission estime que le projet de règle de sécurité est incompatible avec les MSC, qu'il ne permet pas d'atteindre au moins les OSC ou qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle adopte une décision, dont le destinataire est l'État membre concerné, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2.

Si la Commission a de réels doutes quant à la compatibilité du projet de règle de sécurité avec les MSC ou avec la possibilité d'atteindre au moins les OSC, ou si elle estime qu'il établit une discrimination arbitraire entre les États membres ou constitue une restriction déguisée des opérations de transport ferroviaire entre ceux-ci, elle informe immédiatement l'État membre concerné, qui suspend l'adoption, l'entrée en vigueur ou l'application de la règle jusqu'au moment où une décision est adoptée, dans un délai de six mois, conformément à la procédure visée à l'article 27, paragraphe 2."

L'article 7, § 3, de l'avant-projet ne transpose cette disposition que de manière incomplète et imprécise. En effet :

- il opère une confusion entre les notions de décision négative (article 8, paragraphe 7, alinéa 3, de la directive) et de suspension (article 8, paragraphe 7, alinéa 3, de la directive);
- il limite l'hypothèse de cette suspension au seul processus d'adoption, alors que l'article 8, paragraphe 7, alinéa 2, de la directive, couvre également les hypothèses de suspension de "l'entrée en vigueur ou (de) l'application de la règle".

L'article 7, § 3, de l'avant-projet, sera revu afin de tenir compte de cette observation.

Article 11

L'article 11 de l'avant-projet organise le transfert d'agents statutaires de la S.N.C.B.-Holding, à l'autorité de sécurité que le Roi est chargé de créer au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports. Son alinéa 1^{er} dispose :

"Afin d'assumer les missions, responsabilités et obligations qui sont dévolues à l'autorité de sécurité par les dispositions de la présente loi, des agents statutaires de la S.N.C.B. Holding peuvent être transférés sur une base volontaire à l'Administration et placés sous son autorité selon les modalités fixées par arrêté royal délibéré en Conseil des Ministres."

.../...

Il convient d'omettre, dans cette disposition, les mots "et placés sous son autorité". Il va en effet de soi que des agents transférés, qui acquièrent par ce fait la qualité d'agents de l'État, sont placés sous l'autorité du Service public d'accueil.

Outre leur inutilité, ces mots sont également porteurs d'ambiguïté, en ce qu'ils pourraient être interprétés comme permettant de mettre en place, à côté du transfert pur et simple, une forme de mise à disposition sans rupture du lien statutaire unissant les agents concernés à la S.N.C.B.-Holding, ce qui serait contraire à l'exigence d'indépendance consacrée à l'article 16, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE.

Article 12

Les missions de l'autorité de sécurité sont énumérées à l'article 12 de l'avant-projet. Parmi celles-ci, figurent au 6° :

"l'élaboration des règles de sécurité visées à l'article 6, §§ 1^{er} et § 2, et la délivrance d'un avis conforme quant aux autres règles nationales de sécurité visées à l'article 6, § 3;"

Si l'intervention de l'autorité de sécurité est bien prévue, à l'article 6, § 3, de l'avant-projet, relatif à la procédure d'adoption de règles de sécurité par le gestionnaire de l'infrastructure, elle ne figure par contre pas aux paragraphes 1^{er} et 2 du même article 6, relatifs à la procédure d'adoption par le Roi, de règles de sécurité (hiérarchiquement supérieures).

L'auteur du texte veillera à assurer une meilleure concordance entre les articles 6, §§ 1^{er} et 2, et 12, 6°, de l'avant-projet.

Article 14

1. À l'article 14, alinéa 3, les termes "autres organismes qualifiés" devraient être remplacés par une identification plus précise, le cas échéant sous la forme d'une énumération.

.../...

2. À l'article 14, alinéa 4, de l'accord de la déléguée du ministre, la référence à l'article 37 de la loi du ... relative à l'utilisation de l'infrastructure doit être remplacée par la référence à l'article 34.

Article 26

Outre le transfert de la responsabilité de la certification de sécurité des entreprises ferroviaires anciennement dévolue aux gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire à une autorité de sécurité, nationale et indépendante des entreprises du secteur, la directive 2004/49/CE vise également à organiser une procédure d'agrément de sécurité des gestionnaires de l'infrastructure ferroviaire, similaire à la procédure de certification des entreprises ferroviaires.

Cette nouvelle procédure d'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, à savoir Infrabel, fait l'objet des articles 23 à 26 de l'avant-projet, transposant l'article 11 de la directive 2004/49/CE précitée.

L'article 26 de l'avant-projet prévoit :

"Art. 26. Le Roi fixe les modalités de demande, de délivrance, de prorogation ou de retrait de l'agrément de sécurité. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire introduit sa demande pour la première fois avant le 31 décembre 2006."

Le délai de transposition de la directive 2004/49/CE précitée ayant expiré le 30 avril 2006 (cf. article 33, alinéa 1^{er}, de la directive), la section de législation du Conseil d'État n'aperçoit pas ce qui permettrait à l'auteur du texte de reporter de la sorte l'application de la procédure d'agrément du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire nationale.

Article 31

L'article 31 habilite le Roi à

"fixe[r] les conditions et les modalités de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité".

.../...

Les conditions de fond relatives au certificat de sécurité ici visé résultent de l'article 27 de l'avant-projet. On n'aperçoit dès lors pas quelles autres "conditions" le Roi pourrait fixer en application de la disposition à l'examen, dont le commentaire n'évoque d'ailleurs que les "modalités" de demande, d'examen, de délivrance, de renouvellement ou de retrait du certificat de sécurité.

Il est suggéré en conséquence d'omettre les mots "les conditions et".

Article 53

L'article 53 de l'avant-projet, relatif au rapport d'enquête sur un accident ou un incident ferroviaire, opère la transposition de l'article 23, paragraphe 1, de la directive 2004/49/CE.

Cette disposition devrait être complétée afin d'assurer également la transposition de l'article 23, paragraphe 2, de la directive, relatif au délai de publication et aux exigences minimales de communication de ce rapport.

Article 58

1. L'article 58, § 3, autorise les agents chargés de contrôler l'application et de constater les manquements aux prescriptions de l'avant-projet et de ses arrêtés d'exécution, à procéder à des visites domiciliaires dans les termes suivants :

"§ 3. Ils peuvent procéder à des visites :

- entre 8 et 18 heures au domicile des chefs d'entreprise, administrateurs, gérants, directeurs et autres membres du personnel de l'entreprise concernée ainsi qu'au domicile et dans les locaux utilisés à des fins professionnelles de personnes physiques et morales, internes ou externes, chargées de la gestion commerciale, comptable, administrative, fiscale et financière de cette entreprise;
- à tout moment au siège social ou d'exploitation de l'entreprise concernée."

.../...

La possibilité de procéder à des visites domiciliaires doit être conditionnée à l'octroi d'une autorisation préalable par un magistrat indépendant et impartial. Comme l'a souligné la Cour d'arbitrage :

"[...] l'intervention du juge d'instruction, magistrat impartial et indépendant [...], apparaît comme une garantie essentielle du respect des conditions auxquelles est subordonnée une atteinte à l'inviolabilité du domicile, garantie par l'article 15 de la Constitution et par l'article 8.1. de la Cour européenne des droits de l'homme" ⁽²⁾

Au regard de l'étendue de la notion de domicile au sens de l'article 8, paragraphe 1, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de l'article 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, la distinction opérée par l'article 58, § 3, en projet, entre les locaux dans lesquels une visite domiciliaire n'est possible qu'entre 8 et 18 heures et ceux dans lesquelles de telles visites sont possibles "à tout moment" pose également problème ⁽³⁾.

Si l'auteur du projet entend maintenir cette distinction, qui établit au détriment de la seconde catégorie de locaux, une exception au principe, consacré par la loi du 7 juin 1969 fixant le temps pendant lequel il ne peut être procédé à des perquisitions ou visites domiciliaires ⁽⁴⁾, il lui revient à tout le moins d'être en mesure d'en apporter la justification ⁽⁵⁾.

⁽²⁾ Cour d'arbitrage, n° 140/98, 16 décembre 1998, B.1.

⁽³⁾ Concernant l'étendue de la notion de domicile, au sens de l'article 8, paragraphe 1, de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, et de l'article 17 du Pacte international relatif aux droits civils et politique, voir notamment l'avis 38.503/1, donné le 5 juillet 2005, sur un avant-projet devenu le projet de loi sur la protection de la concurrence économique (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2180/1) et l'avis 39.529/2, donné le 4 janvier 2006, sur un avant-projet devenu le projet de loi relatif aux offres publiques d'instruments de placement et aux admissions d'instruments de placement à la négociation sur des marchés réglementés (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2344/1).

⁽⁴⁾ Principe selon lequel "(...) aucune perquisition ni visite domiciliaire ne peut être faite dans un lieu non ouvert au public avant 5 heures du matin et après 9 heures du soir".

⁽⁵⁾ En ce sens, voir notamment l'avis 38.624/2/V, donné le 18 juillet 2005 sur un avant-projet devenu le projet de loi réglant des activités économiques et individuelles avec des armes (Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2263/1).

2. En vertu du paragraphe 4, première phrase, les procès-verbaux dressés par les agents visés au paragraphe 1^{er} font foi jusqu'à preuve du contraire.

Cette règle constitue une exception à la règle générale selon laquelle un procès-verbal vaut en tant que simple renseignement et, partant, comme la Cour d'arbitrage l'a souligné, au régime de la libre administration de la preuve en matière répressive, selon lequel le juge apprécie, en fonction de sa propre conviction, la valeur probante d'un élément déterminé, de sorte que la différence de traitement qui en résulte doit être raisonnablement justifiée et ne peut restreindre les droits du prévenu d'une manière disproportionnée ⁽⁶⁾.

Il est recommandé de justifier dans le commentaire de la disposition l'attribution d'une valeur probante particulière aux procès-verbaux visés.

Article 59

S'agissant de la réserve faite en ce qui concerne les articles 22, § 3, et 43, alinéa 3, il est renvoyé à l'observation générale n° 3.

Article 60

L'article 60 de l'avant-projet prévoit, à titre transitoire :

"Art. 60. La présente loi ne s'applique pas :

- 1° aux demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés royaux exécutant les articles 10 et 31;
- 2° aux demandes de certificat de sécurité introduites dans les six mois à partir de la dite entrée en vigueur, pour lesquelles l'autorité de sécurité a consenti une dérogation."

⁽⁶⁾ C.A., n° 40/2000, 6 avril 2000, B.14.1; n° 16/2001, 14 février 2001, B.12.1.

Il est compréhensible de prévoir que les demandes de certificat de sécurité introduites avant l'entrée en vigueur des arrêtés d'exécution nécessaires à la mise en oeuvre de l'avant-projet, restent traitées selon la procédure actuelle.

La section de législation du Conseil d'État n'aperçoit par contre pas la raison d'être de la seconde disposition transitoire, prévue à l'article 60, 2°, de l'avant-projet. Cette prolongation de la période transitoire n'est, en outre, pas compatible avec l'exigence imposée aux États membres de transposer la directive 2004/49/CE précitée pour le 30 avril 2006 au plus tard.

Article 62

La section de législation se demande pour quelle raison, compte tenu de la transmission au Conseil d'État d'un avant-projet de loi "relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire" examiné ce jour sous l'avis 40.443/4, il n'a pas été décidé d'abroger l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité dans son entier.

La chambre était composée de

Messieurs	R. ANDERSEN,	premier président du Conseil d'État,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
	P. VANDERNOOT,	
Madame	C. GIGOT,	greffier.

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

LE GREFFIER,

LE PREMIER PRÉSIDENT,

C. GIGOT

R. ANDERSEN

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 40.442/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 10 mei 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen", heeft op 7 juni 2006 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 voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Algemene opmerkingen

1. In het kader van de omzetting 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 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering, beoogt het voorontwerp inzonderheid verschillende bevoegdheden inzake veiligheidscertificering van de spoorwegondernemingen, hun personeel en hun rollend materieel over te dragen aan een toekomstige (nationale) veiligheidsinstantie; deze bevoegdheden komen thans toe aan Infrabel, de spoorweginfrastructuurbeheerder, en maken deel uit van de taken van openbare dienst van dit autonoom overheidsbedrijf.

Aangezien geen ontwerp van indieningsbesluit is opgenomen in het bij de adviesaanvraag gevoegde dossier, heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State niet kunnen nagaan of het onderzochte voorontwerp wel degelijk zowel door de Minister bevoegd voor Mobiliteit als door het Regeringslid dat bevoegd is voor de overheidsbedrijven is voorgedragen. Het voorontwerp dient eveneens ter fine van advies te worden voorgelegd aan de inspecteur van financiën die bij laatstgenoemde is geaccrediteerd.

2.1. In artikel 2 van het voorontwerp van wet staat :

"Deze wet zet de 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 richtlijn 2001/14/EG inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheids certificering om."

2.2. De memorie van toelichting moet worden aangevuld door de opname van een tabel met de overeenstemming tussen de tekst van het voorontwerp en de tekst van de relevante Europese regelgeving, alsook met een tabel met de overeenstemming in omgekeerde zin, opdat de wetgevende kamers zich met kennis van zaken kunnen uitspreken over de keuze van de middelen die de steller van het voorontwerp aanwendt om te zorgen voor de omzetting van de betrokken richtlijnen, en om te voorkomen dat de uitoefening van het recht tot amenderen dat in artikel 76 van de Grondwet is vastgelegd niet verder gaat dan de grenzen van de beoordelingsbevoegdheid die door het Europees recht aan de lidstaten wordt gelaten.

2.3. Deze overeenstemmingstabellen zouden het bovendien mogelijk maken gemakkelijk na te gaan of de verschillende artikelen van richtlijn 2004/49/EG volledig dan wel slechts gedeeltelijk omgezet zijn en te weten welke bepalingen ertoe strekken voor deze omzetting te zorgen, ongeacht of het gaat om reeds bestaande bepalingen in het Belgische rechtsbestel, om de bepalingen van het onderzochte voorontwerp, om bepalingen die nog moeten worden uitgevaardigd, inzonderheid bij koninklijk besluit, of om bepalingen die thans van kracht zijn in de Belgische rechtsorde en die bij het onderzochte voorontwerp moeten worden vervangen of opgeheven. Om deze laatste aspecten te verduidelijken, zou de steller van het voorontwerp niet alleen moeten aangeven welke wets- en verordeningsbepalingen nog zouden moeten worden uitgevaardigd om de omzetting van de richtlijn volledig tot stand te brengen, maar ook welke koninklijke besluiten moeten worden gewijzigd of opgeheven ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ De aandacht van de steller van de tekst moet erop worden gevestigd dat voornoemde richtlijn 2004/49/EG pas volledig is omgezet na de uitvaardiging van de verschillende uitvoeringsbesluiten die het voorontwerp noodzakelijk maakt. Daar de termijn voor de omzetting van deze richtlijn heden verstreken is, dienen deze verschillende besluiten dus onverwijld te worden vastgesteld.

Deze werkwijze is des te meer aangewezen daar de steller van het voorontwerp bij de omzetting heeft geopteerd voor een structuur die niet volledig overeenstemt met die van richtlijn 2004/49/CE.

2.4. Het zou wenselijk geweest zijn dat deze tabellen aan de afdeling wetgeving van de Raad van State waren medegedeeld met het oog op het onderzoek van het voorontwerp dat ze heeft uitgevoerd voor het opstellen van dit advies.

Doordat dit niet geschied is, is het niet zeker dat er een exhaustief onderzoek is kunnen worden gewijd aan de kwesties die de juiste omzetting van de voormelde richtlijn betreffen.

Onder dit voorbehoud worden de volgende opmerkingen gemaakt.

3. Artikel 18 van het voorontwerp, betreffende het uitwerken van het veiligheidsbeheersysteem voor de spoorwegondernemingen en van dat van de infrastructuurbeheerder, bepaalt het volgende :

"Art. 18. Het veiligheidsbeheersysteem van de spoorweginfrastructuurbeheerder houdt rekening met de weerslag van de activiteiten van de verschillende spoorwegondernemingen op het net en bevat bepalingen die alle spoorwegondernemingen in staat stellen te handelen overeenkomstig de TSI, de nationale veiligheidsvoorschriften en de in hun veiligheidscertificaat bepaalde voorwaarden. Het heeft bovendien tot doel de noodprocedures van de spoorweginfrastructuurbeheerder te coördineren met alle spoorweg-ondernemingen die zijn infrastructuur gebruiken.

De spoorweginfrastructuur-beheerder en de spoorwegondernemingen raadplegen de NMBS-Holding bij de opstelling van hun veiligheidsbeheersysteem en de vaststelling van de noodprocedures. De spoorweginfrastructuurbeheerder en de spoorweg-ondernemingen kunnen de raadgevingen van NMBS- Holding verwerken in hun veiligheidsbeheersysteem."

De adviserende bevoegdheid die door het voormelde artikel 18, tweede lid, wordt toegewezen aan de NMBS-Holding, is vatbaar voor bezwaar in het licht van het gemeenschapsrecht. Het uitwerken van een veiligheidsbeheersysteem door elke spoorwegonderneming is immers een van de fundamentele aspecten van de regeling die door richtlijn 2004/49/EG is ingevoerd. De overeenstemming van dit veiligheidsbeheersysteem met de vereisten van de richtlijn is bepalend voor de toekenning van het veiligheidscertificaat (cf. artikel 10, lid 2, a), van voormelde richtlijn, omgezet door artikel 27, § 2, a), van het onderzochte voorontwerp), in verband waarmee richtlijn 2004/49/EG uitdrukkelijk beoogt de verantwoordelijkheid voor de toekenning over te dragen van de infrastructuurbeheerder aan een nationale veiligheidsinstantie, die onafhankelijk is van de ondernemingen van de sector, ongeacht of ze beheerder dan wel gebruiker van de spoorweginfrastructuur zijn.

Het is bijgevolg onverenigbaar met het gemeenschapsrecht voor te schrijven dat het uitwerken van deze veiligheidsbeheersystemen het optreden van de moeder vennootschap van een spoorwegonderneming die op de nationale markt actief is noodzakelijk maakt, des te meer daar de historische onderneming de nationale markt beheerst.

In dit opzicht dient erop te worden gewezen dat de procedure bepaald in artikel 11 van het ontwerp de mogelijkheid biedt het personeel dat de veiligheidsinstantie nodig heeft over te dragen van de NMBS-Holding aan deze veiligheidsinstantie.

Dezelfde opmerking geldt voor de taak van onderzoek van de exploitatie-incidenten en-ongevallen die bij artikel 20, tweede lid, van het ontwerp aan de NMBS-Holding wordt toegewezen.

Het loutere feit dat de taken bedoeld in de artikelen 18, tweede lid, en 20, tweede lid, worden toevertrouwd aan een gespecialiseerde dienst die rechtstreeks afhangt van het directiecomité van de NMBS-Holding en waarvan de leden gehouden zijn aan het beroepsgeheim, zoals artikel 22 van het voorontwerp bepaalt, volstaat niet om te voldoen aan het vereiste van onafhankelijkheid dat door het gemeenschapsrecht wordt opgelegd.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 5

1. Het valt af te raden in een normatieve tekst streepjes te gebruiken, omdat ze latere verwijzingen naar de definitie of naar de bepaling na de streepjes kunnen bemoeilijken. Bovendien kunnen bij eventuele verwijzingen naar de tekst vergissingen worden begaan als de opsomming later wordt gewijzigd door toevoeging of schrapping van een of meer streepjes.

Het is derhalve beter de streepjes door "1°", "2°", "3°", enz. te vervangen.

2. De begrippen ongeval en ernstig ongeval worden omschreven in artikel 5, 17° en 18° streepje, van het voorontwerp. Deze definities zijn dezelfde als die welke opgenomen zijn in artikel 3, k) en l), van voormelde richtlijn 2004/49/EG. De bewoordingen "deze definitie bevat niet de ongevallen veroorzaakt door terreurdaden" zijn er evenwel aan toegevoegd.

Ze zouden moeten worden geschrapt om te zorgen voor een getrouwe omzetting van de richtlijn.

Het 29° streepje van artikel 5 van het voorontwerp, waarbij het begrip terreurdaad wordt omschreven onder verwijzing naar artikel 137 van het Strafwetboek, dient eveneens te vervallen.

Artikel 6

Artikel 6, § 2, vierde lid, van het voorontwerp bepaalt :

"De Koning neemt de regels aan betreffende de onderzoeken naar ongevallen en incidenten. De Koning kan deze bevoegdheid overdragen."

.../...

Gelet op de ruime onderzoeksbevoegdheid die artikel 46 van het voorontwerp aan het personeel van het onderzoeksorgaan toekent, valt het niet in te zien dat de aan de Koning door het voormelde artikel 6, § 2, vierde lid, gedelegeerde verordeningsbevoegdheden in hun geheel kunnen worden gesubdelegeerd.

De tweede zin van artikel 6, § 2, vierde lid, van het voorontwerp dient bijgevolg te vervallen, daar de Koning altijd, in voorkomend geval, secundaire aspecten van Zijn bevoegdheid kan delegeren met inachtneming van de grondwettelijke principes.

Artikel 7

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp bepaalt het volgende :

"§ 3. Het ontwerp van veiligheidsvoorschrift wordt ter onderzoek voorgelegd aan de Europese Commissie. Indien de Commissie een negatief advies geeft, wordt de vaststelling opgeschort. Het ontwerp wordt in voorkomend geval aangepast volgens het bindend advies van de Europese Commissie."

Deze bepaling strekt ertoe artikel 8, lid 7, van voormelde richtlijn 2004/49/EG om te zetten, dat het volgende bepaalt :

"7. De lidstaat legt de Commissie het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift voor ter onderzoek, onder opgave van de redenen voor de invoering ervan.

Indien de Commissie van mening is dat het veiligheidsvoorschrift onverenigbaar is met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegvervoersactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, wordt er volgens de procedure van artikel 27, lid 2, ten aanzien van die lidstaat een besluit genomen.

Indien de Commissie ernstige twijfels heeft over de verenigbaarheid van het ontwerp van het veiligheidsvoorschrift met de gemeenschappelijke veiligheidsmethoden of met het bereiken van ten minste het gemeenschappelijke veiligheidsdoel, of van mening is dat het een willekeurige discriminatie of een verkapte beperking van de spoorwegactiviteiten tussen lidstaten inhoudt, stelt zij onverwijld de lidstaat in kwestie op de hoogte, die de aanneming, inwerkingtreding of uitvoering van het voorschrift opschort totdat, binnen zes maanden, een besluit wordt genomen volgens de procedure van artikel 27, lid 2."

.../...

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp zet deze bepaling slechts onvolledig en onduidelijk om. Het is immers zo dat :

- het verwarring schept tussen de begrippen negatief besluit (artikel 8, lid 7, tweede alinea, van de richtlijn) en opschorting (artikel 8, lid 7, derde alinea, van de richtlijn);
- het de mogelijkheid van deze opschorting beperkt tot het goedkeuringsproces, terwijl artikel 8, lid 7, derde alinea, eveneens de gevallen van opschorting van "inwerkingtreding of uitvoering van het voorschrift" dekt.

Artikel 7, § 3, van het voorontwerp moet worden herzien om met deze opmerking rekening te houden.

Artikel 11

Artikel 11 van het voorontwerp regelt de overplaatsing van de vastbenoemde ambtenaren van de NMBS-Holding naar de veiligheidsinstantie die de Koning dient aan te wijzen binnen de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het eerste lid ervan bepaalt :

"Teneinde het bestuur in staat te stellen de opdrachten, verantwoordelijkheden en verplichtingen op zich te nemen die het door de bepalingen van deze wet worden opgelegd, kunnen statutaire personeelsleden van NMBS-Holding met hun instemming worden overgeplaatst naar het Bestuur en onder zijn gezag worden geplaatst volgens de modaliteiten bepaald bij een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit."

In deze bepaling dienen de woorden "en onder zijn gezag worden geplaatst" te vervallen. Het is immers vanzelfsprekend dat overgeplaatste ambtenaren, die daardoor de hoedanigheid van lid van het Rijkspersoneel verkrijgen, onder het gezag worden geplaatst van de federale overheidsdienst die hen in dienst neemt.

Deze woorden zijn niet alleen nutteloos, maar houden eveneens een dubbelzinnigheid in, doordat ze zouden kunnen worden uitgelegd in die zin dat ze het mogelijk maken om, naast de loutere overplaatsing, een vorm van terbeschikkingstelling in te voeren zonder verbreking van het bij statuut vastgelegde dienstverband tussen de betrokken ambtenaren en de NMBS-Holding, wat in strijd zou zijn met het vereiste van onafhankelijkheid dat is vastgelegd in artikel 16, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG.

Artikel 12

De opdrachten van de veiligheidsinstantie zijn opgesomd in artikel 12 van het voorontwerp. Hiertoe behoren, in onderdeel 6° :

"de uitwerking van de veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, §§ 1 en 2 en de aflevering van een eensluidend advies aangaande de andere nationale veiligheidsvoorschriften zoals bedoeld in artikel 6, § 3;"

In het optreden van de veiligheidsinstantie is weliswaar duidelijk voorzien in artikel 6, § 3, van het voorontwerp, betreffende de procedure voor de vaststelling van veiligheidsvoorschriften door de spoorweginfrastructuurbeheerder, maar er is daarentegen geen sprake van in de paragrafen 1 en 2 van hetzelfde artikel 6, betreffende de procedure van aanneming van (hiërarchisch hogere) veiligheidsvoorschriften door de Koning.

De steller van de tekst dient ervoor te zorgen dat er een betere overeenstemming tot stand komt tussen de artikelen 6, §§ 1 en 2, en 12, 6°, van het voorontwerp.

Artikel 14

1. In artikel 14, derde lid, zouden de woorden "andere gekwalificeerde instanties" moeten worden vervangen door een nauwkeurigere vermelding, in voorkomend geval in de vorm van een opsomming.

.../...

2. De gemachtigde van de Minister is het ermee eens dat in artikel 14, vierde lid, de verwijzing naar artikel 37 van de wet van ... betreffende het gebruik van de infrastructuur moet worden vervangen door een verwijzing naar artikel 34.

Artikel 26

Richtlijn 2004/49/EG regelt niet alleen de overdracht van de verantwoordelijkheid voor de veiligheidscertificering voor de spoorweg-ondernemingen, die voorheen berustte bij de spoorweginfrastructuurbeheerders, aan een nationale veiligheidsinstantie die onafhankelijk is van de ondernemingen van de sector, maar strekt eveneens ertoe een procedure van veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerders te regelen, die gelijkenis vertoont met de procedure van veiligheidscertificering voor spoorwegondernemingen.

Deze nieuwe procedure van veiligheidsvergunning van Infrabel, de Belgische spoorweginfrastructuurbeheerder, is vervat in de artikelen 23 tot 26 van het voorontwerp, die artikel 11 van de voormelde richtlijn 2004/49/EG omzetten.

Artikel 26 van het voorontwerp bepaalt het volgende :

"Art. 26. De Koning stelt de wijze vast waarop de veiligheidsvergunning wordt aangevraagd, afgeleverd, verlengd en ingetrokken. De spoorweginfrastructuurbeheerder dient zijn aanvraag de eerste keer in voor 31 december 2006."

Daar de termijn voor de omzetting van de genoemde richtlijn 2004/49/EG op 30 april 2006 verstreken is (cf. artikel 33, lid 1, van de richtlijn), is het voor de afdeling wetgeving van de Raad van State niet duidelijk op welke basis de steller van de tekst aldus de toepassing van de procedure van vergunning van de nationale spoorweginfrastructuurbeheerder zou kunnen uitstellen.

Artikel 31

Artikel 31 machtigt de Koning om

"(...) de voorwaarden en modaliteiten voor de aanvraag, het onderzoek, de afgifte, de vernieuwing en de intrekking van het veiligheidscertificaat (te bepalen)".

De grondvoorwaarden betreffende het veiligheidscertificaat waarvan hier sprake is, vloeien voort uit artikel 27 van het voorontwerp. Het valt derhalve niet in te zien welke andere "voorwaarden" de Koning zou kunnen vaststellen met toepassing van de onderzochte bepaling, waarvan in de artikelsgewijze bespreking trouwens alleen sprake is van de "modaliteiten" voor de aanvraag, het onderzoek, de aflevering, de vernieuwing of de intrekking van het veiligheidscertificaat.

Er wordt bijgevolg voorgesteld de woorden "voorwaarden en" weg te laten en het woord "modaliteiten" te vervangen door de woorden "nadere regels".

Artikel 53

Artikel 53 van het voorontwerp, betreffende het verslag over het onderzoek naar een spoorwegongeval of-incident zet artikel 23, lid 1, van richtlijn 2004/49/EG om.

Deze bepaling zou moeten worden aangevuld om eveneens te zorgen voor de omzetting van artikel 23, lid 2, van de richtlijn, betreffende de termijn van bekendmaking en de minimumvereisten inzake de mededeling van dit verslag.

Artikel 58

1. Artikel 58, § 3, machtigt de ambtenaren belast met de controle op de naleving en de vaststelling van overtredingen van de voorschriften van het voorontwerp en de uitvoeringsbesluiten ervan, om huiszoeken te verrichten, onder de volgende voorwaarden :

.../...

"§ 3. Zij kunnen huiszoeken verrichten :

- tussen 8 en 18 uur in de woning van de ondernemingsleiders, bestuurders, zaakvoerders, directeurs en andere personeelsleden van de betrokken onderneming alsook in de woning en de lokalen die gebruikt worden voor professionele doeleinden van natuurlijke en rechtspersonen, intern of extern, belast met het commercieel, rekenplichtig, administratief, fiscaal en financieel beheer van die onderneming;
- op elk ogenblik in de hoofd- of de exploitatiezetel van de betrokken onderneming."

De mogelijkheid om huiszoeken te verrichten moet worden afhankelijk gesteld van de toekenning van een voorafgaande machtiging door een onafhankelijk en onpartijdig magistraat. Zoals het Arbitragehof heeft onderstreept,

"[lijkt] het optreden van de onderzoeksrechter, onpartijdig en onafhankelijk magistraat, [...] een essentiële waarborg te zijn voor de inachtneming van de voorwaarden waaraan een aantasting van de onschendbaarheid van de woning is onderworpen, die is gewaarborgd bij artikel 15 van de Grondwet en artikel 8.1 van het Europees Verdrag voor der Rechten van de Mens" ⁽²⁾

Gelet op de strekking van het begrip woning in de zin van artikel 8, lid 1, van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, doet het onderscheid dat wordt gemaakt in het ontworpen artikel 58, § 3, tussen de lokalen waarin slechts tussen 8 en 18 uur een huiszoeking kan worden verricht en die waarin deze huiszoeken "op elk ogenblik" mogelijk zijn, eveneens een probleem rijzen ⁽³⁾.

⁽²⁾ Arbitragehof, nr. 140/98, 16 december 1998, B.1.

⁽³⁾ In verband met de strekking van het begrip "woning", in de zin van artikel 8, lid 1, van het Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden, en van artikel 17 van het Internationaal Verdrag inzake burgerrechten en politieke rechten, zie inzonderheid advies 38.503/1, gegeven op 5 juli 2005, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het wetsontwerp tot bescherming van de economische mededinging (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2180/1) en advies 39.529/2, gegeven op 4 januari 2006, over een voorontwerp dat heeft geleid tot het wetsontwerp op de openbare aanbidding van beleggingsinstrumenten en de toelating van beleggingsinstrumenten tot de verhandeling op een gereguleerde markt (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2344/1).

Indien het de bedoeling van de steller van het ontwerp is dit onderscheid te handhaven, waarbij ten nadele van de tweede categorie van lokalen een uitzondering wordt vastgesteld op het beginsel vervat in de wet van 7 juni 1969 tot vaststelling van de tijd gedurende welke geen opsporing ten huize of huiszoeking mag worden verricht ⁽⁴⁾, dient hij op zijn minst een verantwoording hiervoor te kunnen geven ⁽⁵⁾.

2. Luidens paragraaf 4, eerste zin, zijn de processen-verbaal van de in paragraaf 1 bedoelde ambtenaren rechtsgeldig tot bewijs van het tegendeel.

Die regel vormt een uitzondering op de algemene regel dat een proces-verbaal geldt als loutere inlichting en bijgevolg, zoals het Arbitragehof heeft onderstreept, op de vrije bewijslevering in strafzaken, waarbij de rechter, naar eigen overtuiging, de bewijswaarde beoordeelt van een bepaald element, zodat een redelijke verantwoording moet bestaan voor het verschil in behandeling dat eruit voortvloeit en de rechten van de beklaagde niet onevenredig mogen, worden beperkt door dat verschil in behandeling ⁽⁶⁾.

In de bespreking van de bepaling behoort te worden gewettigd waarom bijzondere bewijskracht wordt toegekend aan de bedoelde processen-verbaal.

Artikel 59

In verband met het voorbehoud dat wordt gemaakt wat betreft de artikelen 22, § 3, en 43, derde lid, wordt verwezen naar algemene opmerking nr. 3.

⁽⁴⁾ Volgens dit beginsel "(mag) geen opsporing of huiszoeking (...) in een voor het publiek toegankelijke plaats worden verricht vóór vijf uur 's morgens en na negen uur 's avonds".

⁽⁵⁾ In deze zin zie onder meer advies 38.624/2/V, gegeven op 18 juli 2005 over een voorontwerp dat aanleiding heeft gegeven tot het wetsontwerp houdende regeling van economische en individuele activiteiten met wapens (Gedr. St., Kamer, 2005-2006, nr. 2263/1).

⁽⁶⁾ Arbitragehof, nr. 40/2000, 6 april 2000, B.14.1; nr. 16/2001, 14 februari 2001, B.12.1.

Artikel 60

Artikel 60 van het voorontwerp schrijft het volgende voor, bij wijze van overgangsbepaling :

"Art. 60.- Deze wet is niet van toepassing :

- 1° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de koninklijke besluiten ter uitvoering van artikels 10 en 31;
- 2° op de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend binnen de zes maand vanaf de bedoelde inwerkingtreding en waarvoor de veiligheidsinstantie een afwijking heeft toegestaan."

Het is begrijpelijk te bepalen dat de aanvragen voor een veiligheidscertificaat die worden ingediend vóór de inwerkingtreding van de uitvoeringsbesluiten die noodzakelijk zijn voor de tenuitvoerlegging van het voorontwerp, behandeld blijven volgens de huidige procedure.

Het is de afdeling wetgeving van de Raad van State daarentegen niet duidelijk wat de bestaansreden is van de tweede overgangsbepaling, waarin artikel 60, 2°, van het voorontwerp voorziet. Deze verlenging van de overgangsperiode is bovendien niet verenigbaar met het aan de lidstaten opgelegde vereiste om tegen uiterlijk 30 april 2006 de voormelde richtlijn 2004/49/EG om te zetten.

Artikel 62

De afdeling wetgeving vraagt zich af om welke reden, gelet op de verzending aan de Raad van State van een voorontwerp van wet "betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur", heden onderzocht onder het nr. 40.443/4, niet besloten is het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003 in zijn geheel op te heffen.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	R. ANDERSEN,	eerste voorzitter van de Raad van State,
	P. LIÉNARDY,	staatsraden,
	P. VANDERNOOT,	
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 EERSTE VOORZITTER,

C. GIGOT

R. ANDERSEN