

RF

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 41.704/4

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 20 novembre 2006, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "relatif à l'agrément de sécurité et au certificat de sécurité, à la mise en circulation du matériel roulant ainsi qu'au rapport annuel de sécurité", a donné le 18 décembre 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, le projet appelle les observations suivantes.

Observations particulières

Préambule

1. À l'alinéa 1^{er}, du préambule, il convient notamment de viser plus particulièrement l'article 19, alinéa 2, et l'article 33, § 4, de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire.

2. L'alinéa 2 du préambule est consacré au visa de la loi relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, notamment l'article 27. Il ne semble cependant pas que cette disposition constitue un fondement légal du projet examiné. Il n'y a, dès lors, pas lieu de la viser dans son préambule.

Dispositif

Article 1^{er} (nouveau)

Le dispositif du projet sera complété par un nouvel article 1^{er}, afin d'y mentionner qu'il transpose partiellement 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 (directive sur la sécurité ferroviaire), conformément à l'article 33 de cette directive.

.../...

Article 1^{er} (devenant Article 2)

L'article 1^{er} (devenant l'article 2), alinéa 2, du projet, dispose :

"Les définitions visées à l'article 5 de la loi sont d'application au présent arrêté."

Une telle disposition est inutile. Elle est, en outre, source de confusion, en ce qu'elle pourrait laisser croire que l'auteur du texte aurait pu décider de s'écarter des définitions prévues par la loi à laquelle il entend porter exécution.

Article 3 (devenant Article 4)

1. L'article 3 (devenant l'article 4), § 2, énumère les différents éléments que doit contenir le dossier joint à la demande d'agrément de sécurité.

Parmi ces éléments, figurent notamment les "données sociétales, financières et comptables de l'entreprise" (article 3, § 2, alinéa 1^{er}, 1°), ainsi que "les dispositions prises pour satisfaire aux exigences particulières autres que celles visées aux 3° et 4°, afin de garantir la sécurité de l'infrastructure ferroviaire au niveau de la conception, de l'entretien et de l'exploitation, y compris, le cas échéant, l'entretien et l'exploitation du système de contrôle du trafic et de signalisation" (article 3, § 2, alinéa 1^{er}, 5°).

Il convient que le contenu du dossier que le demandeur d'agrément de sécurité doit présenter à l'autorité de sécurité soit défini avec précision ⁽¹⁾. Les deux éléments précités ne répondent pas suffisamment à cette exigence.

2. La même observation vaut pour l'article 11, § 4, alinéa 1^{er}, 1°, et pour l'article 20, § 3, alinéa 1^{er}, 1°, du projet, relatifs à la composition des dossiers devant être joints aux demandes de certificats de sécurité (partie A et partie B).

⁽¹⁾ Une insuffisance de précision sur ce point serait notamment de nature à empêcher l'application de l'article 8, § 1^{er}, du projet, transposant l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la directive 2004/49/CE précitée, et qui impose à l'autorité de sécurité de statuer sur la demande d'agrément de sécurité "dans les nonante jours ouvrables après réception de la demande complète".

Article 7 (devenant Article 8)

À l'article 7 (devenant l'article 8), § 2, alinéa 2, il faut viser le délai prévu à l'article 8 (c'est-à-dire le délai de nonante jours ouvrables dans lequel l'autorité de sécurité doit notifier sa décision sur la demande d'agrément de sécurité), et non celui prévu à l'article 9 (relatif à la possibilité de prolonger l'agrément de sécurité pour une période de 3 mois maximum).

Article 10 (devenant Article 11)

L'article 10 (devenant l'article 11), alinéa 1^{er}, du projet, dispose :

"Art. 10. L'autorité de sécurité peut opérer un retrait de l'agrément de sécurité, aux conditions suivantes :

- 1° le détenteur de l'agrément de sécurité met en danger l'utilisation de l'infrastructure qu'il gère;
- 2° les autres mesures visées aux articles 13 et 59 de la loi ne permettent pas d'éviter de manière adéquate ce danger." ⁽²⁾

Ni la directive 2004/49/CE précitée, ni la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, ne prévoient de faire du retrait d'agrément de sécurité une mesure subsidiaire par rapport aux "mesures nécessaires" prévues à l'article 13 de la loi, ou aux sanctions pénales prévues à son article 59.

L'article 10, alinéa 1^{er}, du projet, sera revu afin de mieux correspondre aux dispositions communautaires et législatives qu'il vise à transposer et à exécuter.

⁽²⁾ L'article 13 de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire dispose :
"Art. 13. L'autorité de sécurité peut, dans l'accomplissement de ses tâches visées à l'article 12, prendre toutes les mesures nécessaires, y compris l'interdiction pour le matériel ou le personnel de sécurité de circuler."
L'article 59 de la même loi punit quant à lui d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six euros à cent vingt-cinq euros ou d'une de ces peines seulement "les manquements à la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris sur la base de cette loi, le non-respect des décisions prises par l'autorité de sécurité, l'Administration ou le ministre, toute obstruction aux vérifications et investigations de ces instances ainsi que toute entrave à l'action de l'organisme d'enquête."

Article 11 (devenant Article 12)

1. L'article 11 (devenant l'article 12), § 4, alinéa 1^{er}, 2°, du projet, prévoit que la demande de certificat de sécurité (partie A) doit être accompagnée d'un dossier qui contient notamment :

"le système de gestion de la sécurité contenant les éléments décrits à l'annexe 1 et, le cas échéant, l'avis rendu par la S.N.C.B.-Holding sur la base de l'article 18 de la loi."

Sur les questions que pose, au regard du droit européen, l'attribution d'une fonction privilégiée en matière de gestion de la sécurité ferroviaire à la société mère d'une entreprise ferroviaire, il est renvoyé à la troisième observation générale formulée dans l'avis 40.442/4, donné le 7 juin 2006 sur un avant-projet devenu la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire ⁽³⁾.

2. La même observation vaut pour l'article 20 (devenant l'article 21), § 1^{er}, alinéa 2, du projet, relatif à l'intervention de la S.N.C.B.-Holding dans le cadre de la procédure de délivrance du certificat de sécurité (partie B) à des demandeurs détenteurs d'un certificat de sécurité (partie A) délivré par un autre État membre.

Article 14 (devenant Article 15)

De l'accord de la déléguée du ministre, à l'article 14 (devenant l'article 15), § 2, alinéa 2, du projet, il convient de viser l'article 15 (devenant l'article 16), § 1^{er} au lieu de l'article 17, § 1^{er}.

Articles 16 à 19 (devenant Articles 17 à 20)

1. Les articles 16 à 19 (devenant les articles 17 à 20) du projet traitent de la suspension et du retrait du certificat de sécurité (partie A).

⁽³⁾ Doc. parl., Chambre, 2005-2006, n° 2643/1, pp. 58 et 59.

La loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire n'envisage cependant la possibilité de suspendre un certificat de sécurité que dans la seule hypothèse du défaut de paiement de la redevance liée à sa détention (article 33, § 2, de la loi). La directive 2004/49/CE ne prévoit, quant à elle, que la procédure de retrait.

Dans le but de mieux correspondre aux dispositions communautaires et législatives qu'ils visent à transposer et à exécuter, les articles 16 à 19 du projet doivent par conséquent être revus, afin de limiter la mise en oeuvre de la procédure de suspension du certificat de sécurité (partie A) à la seule hypothèse du non paiement de la redevance prévue à l'article 33 de la loi précitée.

2. La même observation vaut pour les articles 27 à 31 du projet, relatifs à la suspension et au retrait du certificat de sécurité (partie B).

Article 33 (devenant Article 34)

1. L'article 33 (devenant l'article 34) du projet vise à exécuter l'article 33, § 4, de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, lequel habilite le Roi à fixer "le montant, les modalités de paiement et le mécanisme d'indexation de la redevance" liée à la détention d'un agrément ou d'un certificat de sécurité.

Pour ce qui concerne la redevance liée à la détention d'un certificat de sécurité (partie B), l'article 33, § 3, alinéa 2, du projet, organise un système de répartition d'un montant annuel de 96.500 euros entre tous les titulaires de certificats, en fonction du nombre de trains-km parcourus par chacun au cours de l'année à laquelle se rapporte la redevance.

La redevance acquittée correspond à un montant anticipatif, calculé sur la base du nombre de trains-km estimé en fonction de la demande de sillons introduites auprès du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire. Au terme de l'année concernée, le montant de la redevance est recalculé sur la base du nombre de trains-km effectif (article 33, § 3, alinéas 3 et 4, du projet).

.../...

L'article 33, § 3, alinéa 5 précise à cet égard que :

"La différence entre le montant payé et ce qui correspond à la répartition visée au troisième alinéa du présent paragraphe, constitue dans le chef de l'entreprise ferroviaire un solde positif ou négatif déduit de ou ajouté à la redevance de l'année suivante."

L'article 33, § 3, alinéa 6, prévoit cependant que "les statistiques relatives à l'année précédente et les prévisions pour l'année en cours doivent être transmises au plus tard le 30 avril de chaque année".

Cette date du 30 avril ne semble pas permettre d'appliquer le système de répartition et de paiement anticipatif de la redevance relative au certificat de sécurité (partie B), tel qu'il vient d'être résumé, dans le respect de l'article 33, § 2, de la loi, lequel prévoit que le paiement de la redevance doit être effectué "avant le 1^{er} janvier de chaque année, sous peine de suspension du certificat ou de l'agrément".

2. Il en va de même pour les modalités prévues à l'article 33, § 5 du projet, et selon lesquelles la redevance est indexée annuellement sur la base de la valeur de l'indice-santé du mois de novembre de l'année précédente - indice qui ne peut, par définition, être connu que dans le courant du mois suivant - et doit être acquittée dans les trente jours qui suivent l'invitation à payer y relative ⁽⁴⁾.

Article 36 (devenant Article 37)

De l'accord de la déléguée du ministre, à l'article 36 (devenant l'article 37) du projet, il convient de viser l'article 37 de l'arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel, et non l'article 27 de cet arrêté.

⁽⁴⁾ En toute hypothèse, la disposition doit être complétée par la date de l'indice-santé de départ.

Observations finales

1. Le projet examiné ne comporte pas de disposition fixant sa date d'entrée en vigueur. Cette dernière sera, par conséquent, fonction de sa date de publication au Moniteur belge, conformément à l'article 6 de la loi du 31 mai 1961 relative à l'emploi des langues en matière législative, à la présentation, à la publication et à l'entrée en vigueur des textes légaux et réglementaires.

L'attention de l'auteur du projet doit être spécialement attirée sur le fait que son adoption définitive et son entrée en vigueur ne pourront respectivement anticiper celles de la loi relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, dont il vise à exécuter les articles 6, § 2, alinéa 1^{er}, 19, alinéa 2, 26, 31, 33, § 4 et 38.

L'article 36 du projet ne pourra, en outre, entrer en vigueur avant les dispositions de l'arrêté royal relatif à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse et du système ferroviaire conventionnel relatives au registre du matériel roulant.

2. L'alinéa 1^{er} du préambule et les articles 1^{er} (devenant l'article 2) et 36 (devenant l'article 37) du projet seront complétés par la mention de la date d'adoption de la loi et de l'arrêté royal précités.

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

RF

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 41.704/4

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 20 november 2006 door de Minister van Mobiliteit verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de veiligheidsvergunning, het veiligheidscertificaat, de indienststelling van rollend materieel en het jaarlijks veiligheidsverslag", heeft op 18 december 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 ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Bijzondere opmerkingen

Aanhef

1. In het eerste lid van de aanhef moet inzonderheid worden verwezen naar artikel 19, tweede lid, en artikel 33, § 4, van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen.

2. In het tweede lid van de aanhef wordt verwezen naar de wet betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur, inzonderheid naar artikel 27 ervan. Deze bepaling lijkt evenwel niet de rechtsgrond te vormen van het onderzochte ontwerp. Bijgevolg is er geen grond om in de aanhef te verwijzen naar die bepaling.

Dispositief

Artikel 1 (nieuw)

Het dispositief van het ontwerp moet worden aangevuld met een nieuw artikel 1 waarin wordt vermeld dat het de gedeeltelijke omzetting vormt 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 (Spoorwegveiligheidsrichtlijn), overeenkomstig artikel 33 van die richtlijn.

Artikel 1 (dat artikel 2 wordt)

Artikel 1 (dat artikel 2 wordt), tweede lid, van het ontwerp bepaalt :

"De definities bedoeld in artikel 5 van de wet zijn van toepassing op dit besluit."

Een dergelijke bepaling is overbodig. Ze geeft bovendien aanleiding tot verwarring, doordat ze de indruk zou kunnen wekken dat de steller van de tekst heeft besloten af te wijken van de definities bepaald bij de wet waaraan hij beoogt uitvoering te geven.

Artikel 3 (dat artikel 4 wordt)

1. Artikel 3 (dat artikel 4 wordt), § 2, somt de verschillende gegevens op die het dossier gevoegd bij de aanvraag om een veiligheidsvergunning moet bevatten.

Onder die gegevens bevinden zich onder meer de "maatschappelijke, financiële en boekhoudkundige gegevens van de onderneming" (artikel 3, § 2, eerste lid, 1°) en de "schikkingen genomen om te voldoen aan de andere bijzondere eisen dan deze bedoeld in de punten 3° en 4° ten einde de veiligheid van de spoorweginfrastructuur te waarborgen op het vlak van de conceptie, het onderhoud en de exploitatie met, in voorkomend geval, inbegrip van het onderhoud en de exploitatie van het verkeersleidingsysteem en het seinstelsel, de genomen maatregelen om eraan te voldoen" (artikel 3, § 2, eerste lid, 5°).

De inhoud van het dossier dat de aanvrager van een veiligheidsvergunning moet indienen bij de veiligheidsinstantie moet nauwkeurig worden gedefinieerd ⁽¹⁾. De twee voornoemde gegevens voldoen niet genoegzaam aan dat vereiste.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 11, § 4, eerste lid, 1°, en voor artikel 20, § 3, eerste lid, 1°, van het ontwerp, die de samenstelling betreffen van dossiers die moeten worden gevoegd bij de aanvragen om een veiligheidscertificaat (deel A en deel B).

Artikel 7 (dat artikel 8 wordt)

In artikel 7 (dat artikel 8 wordt), § 2, tweede lid, moet worden verwezen naar de termijn gesteld in artikel 8 (te weten de termijn van negentig werkdagen waarbinnen de veiligheidsinstantie haar beslissing omtrent de aanvraag van een veiligheidsvergunning moet bekendmaken), doch niet de termijn gesteld in artikel 9 (welke de mogelijkheid betreft om de veiligheidsvergunning met een termijn van maximaal 3 maanden te verlengen).

Artikel 10 (dat artikel 11 wordt)

Artikel 10 (dat artikel 11 wordt), eerste lid, van het ontwerp bepaalt :

"Art. 10. - De veiligheidsinstantie mag een veiligheidsvergunning intrekken op de volgende voorwaarden :

- 1° de houder van de veiligheidsvergunning brengt het gebruik van de infrastructuur die hij beheert in gevaar;

⁽¹⁾ Indien zulks onvoldoende nauwkeurig geschiedt, kan dat ertoe leiden dat artikel 8, § 1, van het ontwerp, dat artikel 12, lid 1, van de voornoemde richtlijn 2004/49/EG omzet en naar luid waarvan de veiligheidsinstantie omtrent de aanvraag van een veiligheidsvergunning moet beslissen "binnen de negentig werkdagen na ontvangst van de volledige aanvraag", geen toepassing kan vinden.

- 2° de andere in de artikelen 13 en 59 van de wet bedoelde maatregelen laten niet toe dit gevaar op gepaste wijze te vermijden." ⁽²⁾

Noch de voornoemde richtlijn 2004/49/EG, noch de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen schrijven voor dat van de intrekking van een veiligheidsvergunning een subsidiaire maatregel kan worden gemaakt ten opzichte van de "noodzakelijke maatregelen" bedoeld in artikel 13 van de wet of van de strafbepalingen gesteld in artikel 59 ervan.

Artikel 10, eerste lid, van het ontwerp moet worden herzien, zodat het beter in overeenstemming is met de Europese bepalingen en de wetsbepalingen dat het beoogt om te zetten en uit te voeren.

Artikel 11 (dat artikel 12 wordt)

1. Artikel 11 (dat artikel 12 wordt), § 4, eerste lid, 2°, van het ontwerp bepaalt dat bij de aanvraag om een veiligheidscertificaat (deel A) een dossier hoort, dat inzonderheid het volgende bevat :

"het veiligheidsbeheerssysteem dat de elementen, beschreven in de bijlage 1, [omvat,] alsook in voorkomend geval het advies uitgebracht door de N.M.B.S.-Holding op grond van artikel 18 van de wet".

⁽²⁾ Artikel 13 van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen bepaalt :

"De veiligheidsinstantie kan, in de uitvoering van haar taken bedoeld in artikel 12, al de noodzakelijke maatregelen nemen, met inbegrip van het verbod voor materieel of veiligheidspersoneel om te rijden."

Artikel 59 van dezelfde wet bestraft zijnerzijds met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van zesentwintig euro tot honderdvijfentwintig euro of met één van deze straffen alleen de "inbreuken op deze wet of op de uitvoeringsbesluiten die werden genomen op basis van deze wet, het niet-naleven van de beslissingen van de veiligheidsinstantie, het Bureau of de minister, het hinderen van vaststellingen en onderzoeken van deze instanties, evenals elke belemmering van de activiteiten van het onderzoeksorgaan".

Wat de vragen betreft die in het licht van het Europese recht rijzen met betrekking tot het toekennen, op het stuk van het beheer van de spoorwegveiligheid, van een bevoorrechte rol aan de moedervennootschap van een spoorwegonderneming, wordt verwezen naar algemene opmerking nr. 3 , die in advies 40.442/4, verstrekt op 7 juni 2006, is gemaakt omtrent een voorontwerp dat de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen is geworden ⁽³⁾.

2. Dezelfde opmerking geldt voor artikel 20 (dat artikel 21 wordt), § 1, tweede lid, van het ontwerp, dat handelt over de rol van de NMBS-Holding in de procedure van afgifte van het veiligheidscertificaat (deel B) aan aanvragers die houder zijn van een veiligheidscertificaat (deel A) afgegeven door een andere lidstaat.

Artikel 14 (dat artikel 15 wordt)

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in artikel 14 (dat artikel 15 wordt), § 2, tweede lid, van het ontwerp verwezen moet worden naar artikel 15 (dat artikel 16 wordt), § 1, veeleer dan naar artikel 17, § 1.

Artikelen 16 tot 19 (die de artikelen 17 tot 20 worden)

1. De artikelen 16 tot 19 (die de artikelen 17 tot 20 worden) van het ontwerp, betreffen de schorsing en de intrekking van het veiligheidscertificaat (deel A).

De wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen voorziet evenwel alleen in de mogelijkheid om een veiligheidscertificaat te schorsen ingeval de bijdrage verbonden aan het bezit ervan niet is betaald (artikel 33, § 2, van de wet). Richtlijn 2004/49/EG voorziet harerzijds alleen in de procedure van intrekking.

⁽³⁾ Gedr. Stuk Kamer, 2005-2006, nr. 2643/1, blz. 58 en 59.

De artikelen 16 tot 19 van het ontwerp moeten, teneinde beter in overeenstemming te zijn met de Europese en wetsbepalingen die ze beogen om te zetten en uit te voeren, bijgevolg herzien worden, zodat de procedure van schorsing van het veiligheidscertificaat (deel A) alleen in gang kan worden gezet in het enkele geval van niet-betaling van de bijdrage bedoeld in artikel 33 van de voornoemde wet.

2. Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 27 tot 31 van het ontwerp, die de schorsing en de intrekking van het veiligheidscertificaat (deel B) betreffen.

Artikel 33 (dat artikel 34 wordt)

1. Artikel 33 (dat artikel 34 wordt) van het ontwerp beoogt de tenuitvoerlegging van artikel 33, § 4, van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, dat de Koning machtigt om "het bedrag, de betalingswijze en het indexeringsmechanisme voor de bijdrage" verbonden aan het bezit van een veiligheidsvergunning of een veiligheidscertificaat te bepalen.

Wat de bijdrage verbonden aan het bezit van een veiligheidscertificaat (deel B) betreft, organiseert artikel 33, § 3, tweede lid, van het ontwerp een regeling waarbij een jaarlijks bedrag van 96.500 euro verdeeld wordt over alle houders van een veiligheidscertificaat naar rato van het aantal trein-km die ieder van hen heeft afgelegd tijdens het jaar waarop de bijdrage betrekking heeft.

De te voldoene bijdrage stemt overeen met een vooraf te betalen bedrag, berekend op basis van het geraamde aantal trein-km vermeld in de aanvraag voor treinpaden die bij de spoorweginfrastructuurbeheerder is ingediend. Na afloop van het betrokken jaar wordt het bedrag van de bijdrage opnieuw berekend op basis van het effectieve aantal trein-km (artikel 33, § 3, derde en vierde lid, van het ontwerp).

Artikel 33, § 3, vijfde lid, bepaalt in dat verband :

"Het verschil tussen het betaalde bedrag en de berekening bedoeld in het derde lid van deze paragraaf vormt voor de spoorwegonderneming een positief of negatief saldo dat, naargelang van het geval, van de retributie van het volgende jaar wordt afgetrokken of bij de retributie van het volgende jaar wordt bijgevoegd."

.../...

Artikel 33, § 3, zesde lid, bepaalt evenwel : "De statistieken m.b.t. het voorbije jaar en de vooruitzichten voor het lopende jaar dienen ten laatste op 30 april van elk jaar overgemaakt [te] worden."

Het is evenwel niet mogelijk om uitgaande van die datum van 30 april de hierboven samengevatte regeling van verdeling en van voorafbetaling van de bijdrage voor het veiligheidscertificaat (deel B) toe te passen met inachtneming van artikel 33, § 2, van de wet, dat bepaalt dat de bijdrage betaald moet worden "vóór 1 januari van elk jaar, op straffe van de schorsing van het veiligheidscertificaat of de veiligheidsvergunning".

2. Hetzelfde geldt voor de nadere regels vervat in artikel 33, § 5, van het ontwerp, volgens welke de "retributie" jaarlijks geïndexeerd wordt op basis van de waarde van de gezondheidsindex van de maand november van het voorgaande jaar - een index die per definitie pas bekend kan zijn in de loop van de daaropvolgende maand - en vereffend wordt binnen dertig dagen volgend op de uitnodiging tot betaling van het betrokken bedrag ⁽⁴⁾.

Artikel 36 (dat artikel 37 wordt)

De gemachtigde van de minister is het ermee eens dat in artikel 36 (dat artikel 37 wordt) van het ontwerp verwezen dient te worden naar artikel 37 van het koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem, doch niet naar artikel 27 van dat besluit.

⁽⁴⁾ De bepaling moet hoe dan ook worden aangevuld met de datum van de gezondheidsindex van aanvang.

Slotopmerkingen

1. Het onderzochte ontwerp bevat geen bepaling die de datum van inwerkingtreding ervan vaststelt. Deze datum zal bijgevolg afhangen van de datum van bekendmaking ervan in het Belgisch Staatsblad, overeenkomstig artikel 6 van de wet van 31 mei 1961 betreffende het gebruik der talen in wetgevingszaken, het opmaken, bekendmaken en inwerkingtreden van wetten en verordeningen.

De steller van het ontwerp moet inzonderheid erop gewezen worden dat de definitieve goedkeuring en inwerkingtreding ervan respectievelijk niet mogen voorafgaan aan de definitieve goedkeuring en inwerkingtreding van de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, in zoverre het ontwerp ertoe strekt de artikelen 6, § 2, eerste lid, 19, tweede lid, 26, 31, 33, § 4, en 38 van die wet uit te voeren.

Artikel 36 van het ontwerp kan bovendien niet in werking treden vóór de bepalingen van het koninklijk besluit betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europese hogesnelheidsspoorwegsysteem en van het conventionele spoorwegsysteem die het register van het rollend materieel betreffen.

2. Het eerste lid van de aanhef en de artikelen 1 (dat artikel 2 wordt) en 36 (dat artikel 37 wordt) van het dispositief van het ontwerp moeten worden aangevuld met de datum waarop de voornoemde wet en het voornoemde koninklijk besluit zijn aangenomen.

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