RF

ROYAUME DE BELGIQUE

– – – – – – – – – –

AVIS 42.728/4
DU 10 AVRIL 2007

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Président de la Chambre des représentants, le 2 avril 2007, d'une demande d'avis, dans un délai de cinq jours ouvrables, sur avant-projet de loi "portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer" (Doc. parl., Chambre, DOC 51 3055/001)", a donné l'avis suivant :

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

La lettre s'exprime en ces termes :

"Pour les motifs exposés ci-dessous, le présent projet de loi présente un caractère urgent nécessitant que l'avis du Conseil d'État sur celui-ci soit demandé d'urgence, dans un délai ne dépassant pas cinq jours.

Il est jugé impératif qu'Infrabel soit habilitée, conformément au projet de loi, à confier la construction et le financement d'un segment de l'infrastructure ferroviaire Diabolo au secteur privé dans le cadre d'un partenariat public-privé, avant la fin du mois de juin 2007. L'entrée en vigueur de ce partenariat, dont l'adoption du présent projet de loi constitue un préalable obligé, avant la fin du mois de juin 2007 est nécessaire pour différentes raisons, principalement la contrainte de pouvoir attribuer le marché public de travaux et figer les conditions du financement y relatif avant le 30 juin 2007, comme explicité ci-dessous. Dans le partenariat public-privé précité, c'est en effet le secteur privé qui sera chargé de la construction et du financement de l'infrastructure (moyennant reprise du marché public de travaux lancé par Infrabel pour le compte du secteur privé).

En premier lieu, une adjudication du marché de travaux par le secteur privé au plus tard le 30 juin 2007 est requise pour assurer que les travaux de construction de l'infrastructure débutent au plus tard le 1er août 2007 et se terminent, conformément aux prescriptions du cahier des charges du marché de travaux, en août 2011. En raison de la durée et de la complexité des travaux entrepris, ainsi que du planning précis auxquels ils sont soumis, tout retard dans le début des travaux se traduira immanquablement par un retard dans la fin de ceux-ci. Une fin des travaux en août 2011 est une condition sine qua non à la mise en service de l'infrastructure en décembre 2011 et à son intégration dans l'horaire de service de l'infrastructure ferroviaire belge pour l'année 2012. Tout retard dans cet échéancier se traduirait par un retard dans la délivrance de l'autorisation de mise en service et l'impossibilité d'intégrer l'infrastructure en question dans l'horaire de service du réseau pour l'année 2012, soit potentiellement une année de retard dans la mise à disposition de cette infrastructure. En effet, cette mise en service entraînera une réorganisation importante des liaisons ferroviaires existantes, ainsi que de nombreuses modifications d'horaire, qui ne peuvent avoir lieu qu'à l'occasion de la révision annuelle de l'horaire de service pour l'ensemble du réseau. Pareil retard influencerait aussi négativement la solidité financière du partenaire privé, dont les sources de revenus sont censées augmenter à partir de l'année 2012.

Au demeurant, tout retard qui empêcherait l'attribution du marché public de travaux avant le 18 août 2007, date d'expiration des offres soumises par les soumissionnaires dans le cadre de la procédure d'adjudication en cours, exposerait Infrabel et son partenaire privé au risque de modification des conditions financières de ces offres (notamment en raison d'une hausse des salaires, du prix des matières premières ou d'autres facteurs exogènes).

En second lieu, il est souhaitable que le partenaire privé à sélectionner par Infrabel soit en mesure de pouvoir figer au plus vite le coût du financement nécessaire à la construction de l'infrastructure. Il en va de l'intérêt général d'éviter une détérioration des conditions de financement avant l'entrée en vigueur du partenariat public-privé, risque d'autant plus important actuellement que le taux d'intérêt interbancaire est entré dans une phase haussière. Toute augmentation du coût du financement est en effet susceptible de se traduire par une augmentation du niveau de subsidiation publique et/ou du montant des suppléments que devront acquitter dans le futur les voyageurs transportés au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles".

*

* *

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 2/, 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 de l'avant-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.

1. Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'État observe que le chapitre II du titre XV de la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses comporte notamment une section ainsi rédigée :

"Section 3 - Diabolo

Art. 360. Afin de faciliter la mise en œuvre d'un partenariat public-privé (le «Projet») pour la construction, le financement et l'exploitation de l'extension du réseau ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles-National à la berme centrale de l'autoroute E19 (y compris la jonction de cette infrastructure avec la gare ferroviaire souterraine de l'aéroport de Bruxelles-National), le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, prendre toutes les mesures utiles en vue :

1/ d'autoriser Infrabel à constituer une société d'exploitation pour le Projet et à céder sa participation dans cette société en dérogation à l'article 13, §§ 2 et 3, de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques;

2/ de régler la constitution de droits réels sur des biens immeubles appartenant à l'État, à la SNCB-Holding ou à Infrabel en faveur de la société d'exploitation, la désaffectation préalable de ces biens immeubles ainsi que le transfert de l'infrastructure ferroviaire en question à Infrabel à l'expiration des droits d'exploitation de la société d'exploitation;

3/ de régler le paiement à la société d'exploitation d'une contribution annuelle à charge d'Infrabel pendant la durée du Projet;

4/ de régler la perception par les entreprises ferroviaires d'une redevance sur des billets émis pour un transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National et la rétrocession de cette redevance au bénéfice de la société d'exploitation;

5/ de régler le paiement à la société d'exploitation d'une contribution annuelle à charge des entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferroviaire pour le transport national de voyageurs, égale au plus élevé des deux montants suivants :

- 0,5 % du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur la vente de billets émis pour le transport national de voyageurs au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la redevance est due; et

- 0,5 % du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur la vente de billets émis pour le transport national de voyageurs au cours de l'année calendrier 2004, indexés en fonction de l'indice santé.

6/ de donner des assurances à la société d'exploitation quant à la réalisation, par Infrabel, de travaux complémentaires au réseau ferroviaire, notamment du lien vers Malines et du retour vers Bruxelles via la berme centrale de l'autoroute E19, sur la stabilité des conditions d'exploitation ainsi qu'en cas de survenance d'événements de force majeure;

7/ de promouvoir la faisabilité de certains modes de financement susceptibles d'améliorer les termes et conditions du financement du Projet;

8/ d'organiser un contrôle administratif approprié sur la gestion, le financement et l'exécution du Projet.

Art. 361. § 1er. Les arrêtés pris en vertu de l'article 360 peuvent modifier, compléter, remplacer ou abroger les dispositions légales en vigueur.

§ 2. Les arrêtés visés au § 1er cessent de produire leurs effets s'ils n'ont pas été confirmés par la loi dans les douze mois de leur date d'entrée en vigueur. La confirmation rétroagit à cette dernière date.

§ 3. Les pouvoirs accordés au Roi par le présent article expirent le 31 décembre 2007."

Ces dispositions légales permettent donc d'ores et déjà, sans qu'une nouvelle intervention du législateur soit requise, de prendre les mesures utiles en vue de la mise

en œuvre du partenariat public-privé [1] que le projet de loi examiné entend, lui aussi, organiser. S'interrogeant sur les raisons pour lesquelles les habilitations légales prévues par l'article 360 précité ne font l'objet d'aucune exécution, le Conseil d'État doit constater que l'exposé des motifs est muet à ce sujet.

Il faut éviter la coexistence de deux dispositifs incompatibles. Dès lors de deux choses l'une :

- ou bien le législateur règle lui-même l'ensemble de la matière, auquel cas il convient d'abroger les articles 360 et 361 précités;

- ou bien le projet est abandonné, le Roi utilisant l'habilitation qui lui est conférée par les articles 360 et 361 précités, le cas échéant, après avoir apporté à ces habilitations des adaptations jugées nécessaires.

2. Au sujet de cet article 360, la section de législation du Conseil d'État formulait, dans son avis 40.444/1/2/3/4, donné les 12, 15 et 16 mai 2006 sur l'avant-projet devenu la loi du 20 juillet 2006 précitée, notamment les observations suivantes [2] :

> "Afin de faciliter la mise en œuvre du partenariat public-privé pour la construction, le financement et l'exploitation de l'extension du réseau ferroviaire reliant l'aéroport de Bruxelles-National à la berme centrale de l'autoroute E19, l'article 444, 4/ et 5/, de l'avant-projet, habilite notamment le Roi à prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes mesures utiles en vue :
>
> «4/ de régler la perception par les entreprises ferroviaires d'une redevance sur des billets émis pour un transport de voyageurs au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National et la rétrocession de cette redevance au bénéfice de la société d'exploitation;
>
> 5/ de régler le paiement à la société d'exploitation d'une contribution annuelle à charge des entreprises ferroviaires utilisant le réseau ferroviaire pour le transport national de voyageurs, égale au plus élevé des deux montants suivants :

---

(1) Voir notamment le commentaire des articles précités dans l'exposé des motifs du projet devenu la loi du 20 juillet 2006 portant des dispositions diverses – Chambre des représentants, DOC 51 2518/001, commentaire des articles 332 et 333, pp. 187-188.

(2) *Ibidem*, observation 1 sur les articles 444 et 445, pp. 386-387.

- 0,5 % du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur la vente de billets émis pour le transport national de voyageurs au cours de l'année calendrier précédant l'année pour laquelle la redevance est due; et

- 0,5 % du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé par l'entreprise ferroviaire concernée sur la vente de billets émis pour le transport national de voyageurs au cours de l'année calendrier 2004, indexés en fonction de l'indice santé.»

La tarification de l'accès des entreprises ferroviaires à l'infrastructure ferroviaire est régie par la directive 2001/14/CE précitée, transposée dans l'ordre interne par l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire [(3)], confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004.

Lors de la mise en oeuvre de l'habilitation donnée au Roi, il Lui reviendra d'intégrer la «redevance» prévue à l'article 444, 4/, précité, dans le système de tarification des coûts prévu par l'arrêté royal du 12 mars 2003 précité.

Quant à la contribution annuelle prévue à l'article 444, 5/, de l'avant-projet la section de législation n'a pas disposé du temps nécessaire pour examiner si celle-ci était bien compatible avec les mécanismes de tarification prévus à l'article 8, §§ 1er et 2, de la directive précitée."

La même observation vaut pour le présent avant-projet de loi.

Par ailleurs, dans la mesure où l'avant-projet de loi concerne le financement et l'exploitation d'une nouvelle infrastructure ferroviaire et déroge à la loi du 4 décembre 2006 précitée, laquelle transpose, notamment, la 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 ferroviaire, il y a lieu d'y insérer une disposition qui fera référence à la directive 2001/14/CE précitée, conformément à son article 38, alinéa 1er [(4)].

---

(3) L'article 72 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire abroge toutefois les articles 1 à 3, 12 à 36, 48 à 97 et 99 à 101 de cet arrêté royal du 12 mars 2003 et l'article 62 de la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire en abroge les articles 4 à 11, 37 à 47 et 98.

(4) Comparer avec l'article 2 de la loi du 4 décembre 2006 précitée.

Enfin, dans le bref délai qui lui a été imparti, la section de législation du Conseil d'État n'a pu vérifier la compatibilité de l'ensemble des dispositions de l'avant-projet de loi avec les autres directives communautaires applicables en matière ferroviaire.

La chambre était composée de

Messieurs	Y. KREINS,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE,	conseillers d'État,
Madame	C. GIGOT,	greffier.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, premier auditeur.

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

C. GIGOT Y. KREINS

RF

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 42.728/4
VAN 10 APRIL 2007

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 2 april 2007 door de Voorzitter van Kamer van volksvertegenwoordigers verzocht hem, binnen een termijn van vijf werkdagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet "houdende dringende spoorwegbepalingen" (Parl. St., Kamer, DOC 51 3055/001)", heeft het volgende advies gegeven :

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

De motivering in de brief luidt als volgt :

"Om de hiernavolgende redenen is dit wetsontwerp dringend noodzakelijk en is het advies van de Raad van State hierover dringend vereist binnen een termijn van vijf dagen.

Het wordt absoluut noodzakelijk geacht dat Infrabel, overeenkomstig het wetsontwerp, wordt gemachtigd om vóór eind juni 2007 de bouw en de financiering van een segment van de Diabolo-spoorweginfrastructuur aan de private sector toe te vertrouwen in het kader van een publiek-private samenwerking. De inwerkingtreding van deze samenwerking vóór eind juni 2007, waarvoor de stemming van dit wetsontwerp een absolute voorwaarde is, is noodzakelijk om verschillende redenen, vooral de noodzaak om de overheidsopdracht voor aanneming van werken te kunnen toewijzen en de voorwaarden van de financiering die daarmee verband houdt vast te stellen vóór 30 juni 2007, zoals hierna uiteengezet. In de voornoemde publiek-private samenwerking is het immers de private sector die zal worden belast met de bouw en de financiering van de infrastructuur (via de overname van de overheidsopdracht voor aanneming van werken gelanceerd door Infrabel voor rekening van de private sector).

Allereerst is een aanbesteding van de overheidsopdracht voor aanneming van werken door de private sector uiterlijk op 30 juni 2007 vereist om te waarborgen dat de bouw van de infrastructuur uiterlijk op 1 augustus 2007 aanvangt en, overeenkomstig de voorschriften van de aannemingsvoorwaarden voor de overheidsopdracht voor aanneming van werken, eindigt in augustus 2011. Omwille van de duur en de complexiteit van de ondernomen werken, alsook van de precieze planning waaraan zij zijn onderworpen, zal elke vertraging van de aanvang van de werken onvermijdelijk leiden tot een vertraging van het einde van de werken. Een einde van de werken in augustus 2011 is een voorwaarde sine qua non voor de ingebruikname van de infrastructuur in december 2011 en voor de integratie ervan in de dienstregeling van de Belgische spoorweginfrastructuur voor 2012. Elke vertraging in dit tijdschema zou leiden tot een vertraging van de aflevering van de toelating van de ingebruikname en tot de onmogelijkheid om de betreffende infrastructuur in de dienstregeling van het net te integreren tegen 2012, hetzij potentieel één jaar vertraging in de terbeschikkingstelling van deze infrastructuur. Deze ingebruikname zal immers een belangrijke reorganisatie van de bestaande spoorwegverbindingen met zich meebrengen alsook talrijke wijzigingen in de uurregeling, die enkel kunnen plaatsvinden ter gelegenheid van de jaarlijkse herziening van de dienstregeling voor het volledige net. Een dergelijke vertraging zou de financiële soliditeit van de private partner, wiens bronnen van inkomsten worden geacht te zullen stijgen vanaf 2012, eveneens negatief beïnvloeden.

Afgezien daarvan zou elke vertraging die het toewijzen van de overheidsopdracht voor aanneming van werken vóór 18 augustus 2007, de vervaldatum van de offertes ingediend door de inschrijvers in het kader van de lopende aanbestedingsprocedure, zou verhinderen, Infrabel en haar private partner blootstellen aan het risico van wijziging van de financiële voorwaarden van deze offertes (inzonderheid wegens een verhoging van de salarissen, de grondstofprijzen of andere externe factoren).

Ten tweede is het wenselijk dat de private partner die door Infrabel moet worden gekozen in staat is zo snel mogelijk de financieringskost vereist voor de bouw van de infrastructuur, vast te stellen. In het algemeen belang dient een verslechtering van de financiële voorwaarden vóór de inwerkingtreding van de publiek-private samenwerking te worden vermeden, wat momenteel een belangrijk risico is temeer daar de interbancaire interestvoet zich in een stijgende fase bevindt. Elke verhoging van de financieringskost zou wellicht kunnen leiden tot een hogere subsidiëring door de overheid en/of van het bedrag van de supplementen die de reizigers die worden vervoerd van of naar de luchthaven van Brussel in de toekomst zullen moeten betalen."

*

* *

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2/, 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 voorontwerp, 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.

1. Binnen de korte termijn die hem is toegemeten, merkt de Raad van State op dat hoofdstuk II van titel XV van de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen onder meer een als volgt geredigeerde afdeling bevat :

"Afdeling 3. - Diabolo.

Art. 360. Om de verwezenlijking te bevorderen van een publiek-privaat samenwerkingsproject (het " Project ") voor de aanleg, de financiering en de exploitatie van de uitbreiding van het spoorwegnet dat de luchthaven Brussel-Nationaal met de middenberm van de autosnelweg E19 (inclusief de verbinding van deze infrastructuur met het ondergrondse spoorwegstation van de luchthaven Brussel-Nationaal) verbindt, kan de Koning, bij een besluit vastgesteld na overleg in Ministerraad, alle nodige maatregelen nemen teneinde :

1/ Infrabel te machtigen om een exploitatievennootschap op te richten voor het Project en om haar deelneming in deze vennootschap over te dragen in afwijking van artikel 13, §§ 2 en 3, van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven;

2/ de vestiging ten behoeve van de exploitatievennootschap te regelen van zakelijke rechten op onroerende goederen die toebehoren aan de Staat, NMBS-Holding of Infrabel, de voorafgaande desaffectatie van deze onroerende goederen, alsmede de overdracht van de betrokken spoorweginfrastructuur aan Infrabel na afloop van de exploitatierechten van de exploitatievennootschap;

3/ tijdens de duur van het Project de betaling van een jaarlijkse bijdrage ten laste van Infrabel aan de exploitatievennootschap te regelen;

4/ de inning te regelen van een vergoeding door de spoorwegondernemingen op tickets uitgegeven voor vervoer van reizigers vanuit of met als bestemming de luchthaven Brussel-Nationaal en de terugstorting van deze vergoeding aan de exploitatievennootschap;

5/ de betaling te regelen aan de exploitatievennootschap van een jaarlijkse bijdrage ten laste van de spoorwegondernemingen die gebruik maken van het spoorwegnet voor het binnenlands vervoer van reizigers, gelijk aan het hoogste van de twee volgende bedragen :

- 0,5 % van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op de verkoop van tickets uitgegeven voor het binnenlands vervoer van reizigers tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd; en

- 0,5 % van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op de verkoop van tickets uitgegeven voor het binnenlands vervoer van reizigers tijdens het kalenderjaar 2004, geïndexeerd op basis van het gezondheidsindexcijfer.

6/ waarborgen te verlenen aan de exploitatievennootschap met betrekking tot de verwezenlijking, door Infrabel, van complementaire werken aan het spoorwegnet, inzonderheid de verbinding naar Mechelen en de terugweg naar Brussel via de middenberm van de autosnelweg E19, inzake de stabiliteit van exploitatievoorwaarden alsmede in geval van het zich voordoen van gevallen van overmacht;

7/ bepaalde financieringsmethoden mogelijk te maken die zouden toelaten de bepalingen en voorwaarden van de financiering van het Project te verbeteren;

8/ een gepaste administratieve controle te organiseren op het beheer, de financiering en de uitvoering van het Project.

Art. 361. § 1. De besluiten genomen krachtens artikel 360 kunnen de van kracht zijnde wettelijke bepalingen wijzigen, aanvullen, vervangen of opheffen.

§ 2. De besluiten bedoeld in § 1 worden opgeheven wanneer zij niet bij wet worden bekrachtigd binnen twaalf maanden vanaf hun datum van inwerkingtreding. De bekrachtiging heeft terugwerkende kracht op deze laatste datum.

§ 3. De bevoegdheden aan de Koning toegekend door dit artikel verstrijken op 31 december 2007."

Op grond van die wetsbepalingen kunnen nu al, zonder dat een nieuw optreden van de wetgever vereist is, de maatregelen worden getroffen die nuttig zijn om het publiek-privaat samenwerkingsproject [(1)] te verwezenlijken dat het voorliggende voorontwerp zelf ook wil organiseren. De Raad van State vraagt zich af waarom geen enkele uitvoering wordt gegeven aan de wettelijke machtigingen waarin het voormelde artikel 360 voorziet, maar moet vaststellen dat de memorie van toelichting daarvan met geen woord rept.

Het naast elkaar bestaan van twee dispositieven die zich niet met elkaar verdragen, dient te worden vermeden. Derhalve staan twee mogelijkheden open :

- ofwel regelt de wetgever zelf de gehele aangelegenheid, in welk geval de voormelde artikelen 360 en 361 dienen te worden opgeheven;

---

(1) Zie inzonderheid de bespreking van de voormelde artikelen in de memorie van toelichting van het ontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 20 juli 2006 houdende diverse bepalingen - Kamer van volksvertegenwoordigers, DOC 51 2518/001, bespreking van de artikelen 332 en 333, blz. 187-188.

- ofwel wordt afgezien van het ontwerp en maakt de Koning gebruik van de machtiging die hem door de voormelde artikelen 360 en 361 wordt verleend, in voorkomend geval, na in die machtigingen de noodzakelijk geachte aanpassingen te hebben aangebracht.

2. In verband met dat artikel 360 heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State in haar advies 40.444/1/2/3/4, dat zij op 12, 15 en 16 mei 2006 heeft uitgebracht over het voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de voormelde wet van 20 juli 2006, onder meer de volgende opmerkingen geformuleerd [(2)] :

"Om de verwezenlijking te bevorderen van een publiek-privaat samenwerkingsproject voor de aanleg, de financiering en de exploitatie van de uitbreiding van het spoorwegnet dat de luchthaven Brussel-Nationaal met de middenberm van de autosnelweg E19 verbindt, machtigt artikel 444, 4/ en 5/, van het voorontwerp de Koning onder meer om bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad alle nodige maatregelen te nemen om :

«4/ de inning te regelen van een vergoeding door de spoorwegondernemingen op tickets uitgegeven voor vervoer van reizigers vanuit of met bestemming de luchthaven Brussel-Nationaal en de terugstorting van deze vergoeding aan de exploitatievennootschap;

5/ de betaling te regelen aan de exploitatievennootschap van een jaarlijkse bijdrage ten laste van de spoorwegondernemingen die gebruik maken van het spoorwegnet voor het binnenlands vervoer van reizigers, gelijk aan of hoger dan beide volgende bedragen :

- 0,5 % van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op de verkoop van tickets uitgegeven voor het binnenlands vervoer van reizigers tijdens het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de bijdrage is verschuldigd; en ,

- 0,5 % van de omzet (exclusief BTW) die door de betrokken spoorwegonderneming werd gerealiseerd op de verkoop van tickets uitgegeven voor het binnenlands vervoer van reizigers tijdens het kalenderjaar 2004, geïndexeerd op basis van het gezondheidsindexcijfer».

---

(2) *Ibidem,* opmerking 1 over de artikelen 444 en 445, blz. 386-387.

De tarifering van de toegang van spoorwegondernemingen tot de spoorweginfrastructuur wordt geregeld bij de voornoemde richtlijn 2001/14/EG, die in de interne rechtsorde is omgezet bij het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur [3], dat bekrachtigd is bij de programmawet van 27 december 2004.

Bij de tenuitvoerlegging van de aan de Koning verleende machtiging komt het aan Hem toe de «vergoeding» bedoeld in het voornoemde artikel 444, 4/, te integreren in het systeem van tarifering van de kosten voorgeschreven bij het voornoemde koninklijk besluit van 12 maart 2003.

Wat betreft de jaarlijkse bijdrage bedoeld in artikel 444, 5/, van het voorontwerp, heeft de afdeling wetgeving niet de nodige tijd gehad om te onderzoeken of ze wel bestaanbaar is met de mechanismen van tarifering omschreven in artikel 8, §§ 1 en 2, van de voornoemde richtlijn."

Dezelfde opmerking geldt voor het onderhavige voorontwerp van wet.

In zoverre het voorontwerp van wet betrekking heeft op de financiering en de exploitatie van een nieuwe spoorweginfrastructuur en afwijkt van de voormelde wet van 4 december 2006, die inzonderheid 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 omzet, dient voorts een bepaling te worden ingevoegd die verwijst naar de voormelde richtlijn 2001/14/EG, overeenkomstig artikel 38, eerste alinea, ervan [4].

Ten slotte heeft de afdeling wetgeving van de Raad van State, binnen de haar toegemeten korte termijn, niet kunnen nagaan of alle bepalingen van het voorontwerp van wet bestaanbaar zijn met de andere EG-richtlijnen die van toepassing zijn inzake de spoorwegen.

---

[3] Artikel 72 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur heft evenwel de artikelen 1 tot 3, 12 tot 36, 48 tot 97 en 99 tot 101 op van dat koninklijk besluit van 12 maart 2003 en artikel 62 van de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen heft de artikelen 4 tot 11, 37 tot 47 en 98 ervan op.

[4] Vergelijk met artikel 2 van de voormelde wet van 4 december 2006.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Y. KREINS,	kamervoorzitter,
	P. LIÉNARDY, J. JAUMOTTE,	staatsraden,
Mevrouw	C. GIGOT,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J.-L PAQUET, eerste auditeur.

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

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

C. GIGOT Y. KREINS