GG

ROYAUME DE BELGIQUE

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _

AVIS 45.092/2/V
DU 3 SEPTEMBRE 2008

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, deuxième chambre des vacations, saisi par la Ministre des Entreprises publiques, le 8 août 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal "relatif à la restructuration du Fonds de l'infrastructure ferroviaire", a donné l'avis suivant :

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

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

Observation générale

L'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, a confié la gestion de l'infrastructure ferroviaire à l'entreprise publique autonome Infrabel, filiale de la S.N.C.B. Holding. L'activité de transport ferroviaire a, quant à elle, été confiée à la "nouvelle" Société nationale des chemins de fer belges (ci-après dénommée : S.N.C.B.), seconde filiale de la S.N.C.B. Holding. Afin de diminuer l'endettement du groupe S.N.C.B. ainsi créé, une partie de la dette de l'ancienne S.N.C.B. a été transférée au Fonds de l'infrastructure ferroviaire, organisme d'intérêt public de catégorie B ultérieurement transformé en entreprise publique autonome [1].

La propriété de l'infrastructure ferroviaire a également été transférée au Fonds de l'infrastructure ferroviaire "pour une valeur totale correspondant au montant total des dettes et autres passifs" transférés [2].

(1) Par l'arrêté royal du 10 novembre 2006 modifiant les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(2) Article 14, § 1er, 1/, de l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité.

Le projet examiné vise à réformer à nouveau les structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire, en transférant à Infrabel la propriété de l'infrastructure ferroviaire qu'elle exploite. Il convient d'examiner si cette restitution, à une société du groupe S.N.C.B., de la propriété de l'infrastructure ferroviaire, accompagnée par la reprise par l'État de la dette qui y avait été liée lors de la création du Fonds de l'infrastructure ferroviaire, entre ou non dans le champ d'application de l'article 9 de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires, dont les paragraphes 1er à 3 disposent :

"Article 9.

1. Les États membres mettent en place, conjointement avec les entreprises ferroviaires publiques existantes, des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement de ces entreprises jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et pour réaliser l'assainissement de la situation financière de celles-ci.

2. À cette fin, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises, un service distinct d'amortissement des dettes.

Au passif de ce service peuvent être transférés, jusqu'à extinction, tous les emprunts de l'entreprise contractés tant pour le financement des investissements que pour la couverture d'excédents de dépenses d'exploitation résultant de l'activité de transport par chemin de fer ou de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. Les dettes provenant d'activités de filiales ne peuvent pas être prises en compte.

3. L'octroi des aides des États membres destinées à l'annulation des dettes visées au présent article se fait dans le respect des articles 73, 87 et 88 du traité.

(...)."

Interrogés sur ce point, les délégués du ministre ont répondu :

"Il nous paraît exclu que le transfert, sans contrepartie, d'infrastructures ferroviaires à Infrabel implique une aide d'État relevant de l'article 87 du Traité CE. Il s'agit en effet d'infrastructures collectives, appartenant au domaine public ferroviaire, qui, dans le cadre d'une réorganisation de missions légales parmi des institutions du secteur public, sont transférées, par ordre de l'autorité publique, à une entité de droit public, contrôlée par l'État, à laquelle le législateur à confié, à titre exclusif, la mission d'intérêt public de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. À ce titre, Infrabel, en tant que bénéficiaire direct du transfert, n'est pas une entreprise exerçant des activités économiques ouvertes à la concurrence.

L'article 9 de la directive 91/440/CEE ne concerne que la réduction ou l'annulation de dettes en faveur d'"entreprises ferroviaires", c'est-à-dire, selon la définition de ce terme à l'article 3 de la même directive, des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandise et/ou de voyageurs. Or, Infrabel n'est pas une entreprise ferroviaire mais le "gestionnaire de l'infrastructure", tel qu'également défini à l'article 3 de la directive. À ce titre, elle n'est pas active sur un marché ouvert à la concurrence et le transfert sans contrepartie (c'est-à-dire sans transfert des dettes du FIF qui, elles, sont reprises par l'État) n'est donc pas susceptible de renforcer la position d'une entreprise par rapport à des entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires.

De manière générale, le financement public d'infrastructures ferroviaires collectives (c'est-à-dire ouvertes à tous usagers potentiels qui doivent y avoir accès selon la législation communautaire) est considéré par la Commission comme ne constituant pas des aides d'État en faveur d'entreprises ferroviaires (voy. Communication de la Commission : Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, JO n/ C 184, 22 juillet 2008, p. 17, point 25; voy. également le point 3 ci-après).

On notera, enfin, que la Commission européenne (Eurostat) a toujours considéré le transfert des dettes au FIF au 1er janvier 2005 comme impliquant déjà une reprise de ces dettes par l'État dès l'année 2005.

Ce transfert vers Infrabel n'implique pas une aide indirecte en faveur de la SNCB Holding ou de la SNCB, au sens de l'article 87 du Traité CE, dans la mesure où il ne donne pas effectivement lieu à des flux financiers vers la SNCB Holding ou la SNCB.

Il est vrai que l'économie qu'Infrabel retire du transfert, à savoir l'économie du loyer de 300 millions, sera compensée pour partie par une diminution des redevances payables par les entreprises ferroviaires. Cependant, l'hypothèse de travail est que cette diminution s'appliquera de manière proportionnelle et non-discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau et ne comportera dès lors aucun avantage sélectif à un opérateur, que ce soit la SNCB ou un autre."

Il peut, en effet, être considéré que le transfert de la propriété de l'infrastructure ferroviaire que le projet examiné vise à réaliser entre le Fonds de l'infrastructure ferroviaire et Infrabel, ne constitue pas, pris isolément, une aide d'État à une entreprise ferroviaire. Il doit, toutefois, être tenu compte des données suivantes :

- cette opération prend place dans un processus de réforme plus large et qui, en plusieurs phases successives, aboutit maintenant à la reprise formelle de la dette "historique" de l'ancienne S.N.C.B. par l'État belge;

- même si le transfert de la propriété de l'infrastructure, et l'économie qui en résulte en termes de redevances d'utilisation rétrocédées par Infrabel au Fonds de l'infrastructure ferroviaire profitent à Infrabel, laquelle n'est pas une entreprise ferroviaire au sens du droit communautaire, celle-ci fait partie du groupe S.N.C.B. et reste liée à l'entreprise ferroviaire S.N.C.B. [3];

- en son article 6, § 2, le projet examiné qualifie lui-même, d'un point de vue comptable, le transfert d'infrastructure qu'il vise à réaliser de "subsides en capital".

Se pose enfin, comme la réponse des délégués du ministre y fait allusion, la question de savoir si l'impact financier du mécanisme en projet, dans le chef d'Infrabel, ne serait pas constitutif d'une aide d'État dans la mesure où les échanges économiques dans le marché des transports ferroviaires pourraient être affectés au niveau des transports entre les États membres.

Compte tenu de ces éléments, qui ne permettent pas d'établir d'une manière certaine que le projet examiné n'entre pas dans le champ d'application de l'article 9 de la directive 91/440/CEE, précitée, il doit être conseillé à son auteur de mettre en oeuvre la procédure d'information de la Commission prévue par l'article 88, paragraphe 3, du Traité instituant la Communauté européenne [4].

Observations particulières

Dispositif

Article 6

L'article 6, § 2, alinéa 2, du projet, dispose :

"Une convention à conclure entre l'État, représenté par le Ministre qui a les entreprises publiques dans ses attributions, et Infrabel définit les cas dans lesquels

---

(3) Voir, sur ce point, les observations formulées dans l'avis 36.992/4, donné le 10 mai 2004 sur un projet devenu l'arrêté royal du 14 juin 2004 portant réforme des structures de gestion de l'infrastructure ferroviaire.

(4) Comme l'y invite l'inspecteur des finances, dans son avis du 23 juillet 2008.

Infrabel peut être tenue de restituer des subsides en capital afférents à des actifs qui lui ont été transférés en vertu de l'article 1er et qui cesseraient d'être affectés à ses missions de service public dans le domaine de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que les modalités d'une telle restitution."

Il revient à l'auteur du projet, mettant en oeuvre les pouvoirs que lui attribuent les articles 12 et 13 de la loi-programme du 8 juin 2008, d'arrêter lui-même les éventuelles règles spécifiques applicables à la restitution des "subsides en capital afférents aux actifs" transférés à Infrabel, la fixation de ces règles ne pouvant être subdéléguée au ministre compétent, et encore moins prévue par la voie contractuelle.

Article 20

À l'article 20 du projet, il convient de se référer plus précisément à la loi-programme (I) du 24 décembre 2002.

Article 21

À l'article 21 du projet, il convient d'ajouter que l'arrêté royal du 14 juin 2004, précité, a été confirmé par la loi-programme du 27 décembre 2004.

Article 23

L'article 23, 5/, du projet, vise à abroger l'arrêté royal du 1er septembre 2005 fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès du Fonds de l'infrastructure ferroviaire [5].

(5) Arrêté royal adopté sur proposition du Ministre du Budget.

Interrogé sur le fait de savoir s'il ne convient pas de modifier également (abrogation partielle) l'arrêté royal du 1er septembre 2005 fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du Fonds de l'Infrastructure ferroviaire [6], le fonctionnaire délégué a répondu ce qui suit :

"Il y a lieu de tenir compte de l'existence d'un nouvel A.R. du 25 juillet 2008 «portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire». (Il s'agit d'un A.R. nommant Monsieur Michel Ballon comme Commissaire du gouvernement à la place de Madame Servaty).

Il n'est en effet pas nécessaire comme suggéré de prévoir une abrogation partielle de l'arrêté royal du 1er septembre 2005 «fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du FIF». En effet, cet arrêté du 25 juillet 2008 abroge implicitement la disposition de cet arrêté du 1er septembre 2005 relative au Commissaire du gouvernement (démis de ces fonctions).

Par contre, il y aurait lieu de prévoir dans l'art 23 de l'arrêté royal en projet une disposition abrogatoire visant ce nouvel arrêté royal du 25 juillet 2008 «portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire». Son oubli s'explique par le fait qu'au moment de l'approbation de l'avant-projet d'arrêté royal en Conseil des Ministres, l'arrêté de nomination n'avait pas encore été ni signé par le Roi, ni publié au Moniteur Belge. Il y a également lieu de reporter l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition abrogatoire de la même manière que prévu à l'art 25, 4/ du projet.

Il y aura donc lieu d'amender le projet transmis comme suit :

«Ajouter un 6/ à l'article 23 rédigé comme suit : '6/ l'arrêté royal du 25 juillet 2008 portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire'.»

«Dans le 4/ de l'article 25 remplacer les mots '3/ et 5/' par les mots '3/, 5/ et 6/'»."

Le dispositif sera adapté en ce sens.

---

(6) Arrêté royal adopté sur proposition du Ministre des Entreprises publiques.

La chambre était composée de

Messieurs	Ph. HANSE,	président de chambre,
	P. LIÉNARDY,	conseillers d'État,
Mesdames	M. BAGUET,	
	B. VIGNERON,	greffier.

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

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

B. VIGNERON Ph. HANSE

GG

KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 45.092/2/V
VAN 3 SEPTEMBER 2008

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede vakantiekamer, op 8 augustus 2008 door de Minister van Overheidsbedrijven verzocht haar, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de herstructurering van het Fonds voor spoorweginfrastructuur", heeft 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.

Algemene opmerking

Het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur heeft het beheer van de spoorweginfrastructuur toevertrouwd aan het autonoom overheidsbedrijf Infrabel, dochtervennootschap van de NMBS Holding. De activiteit van het spoorvervoer is harerzijds toevertrouwd aan de "nieuwe" Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de "NMBS" genoemd), een tweede dochtervennootschap van de NMBS Holding. Teneinde de schuldenlast van de aldus opgerichte NMBS-groep te verlichten, is een deel van de schuld van de vroegere NMBS overgeheveld naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, een instelling van openbaar nut ingedeeld in categorie B, die achteraf omgevormd is tot een autonoom overheidsbedrijf [1].

De eigendom van de spoorweginfrastructuur is eveneens overgeheveld naar het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, "voor een totale waarde gelijk aan het totale bedrag van de schulden en andere passiva" die zijn overgeheveld [2].

Het onderzochte ontwerp strekt ertoe de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur nogmaals te hervormen, waarbij naar Infrabel de eigendom van de spoorweginfrastructuur wordt overgeheveld die deze dochtervennootschap exploiteert.

---

(1) Bij het koninklijk besluit van 10 november 2006 tot wijziging van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

(2) Artikel 14, § 1, 1/, van het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004.

Er moet worden onderzocht of deze teruggave van de eigendom van de spoorweginfrastructuur aan een vennootschap van de NMBS-groep, gepaard gaande met de overname, door de Staat, van de schuld die daaraan gekoppeld was bij de oprichting van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur, al dan niet tot de werkingssfeer behoort van artikel 9 van richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, waarvan de leden 1 tot 3 bepalen :

"Artikel 9.

1. De Lid-Staten voeren, samen met de bestaande openbare spoorwegondernemingen, passende mechanismen in om de schuldenlast van deze ondernemingen te helpen terugbrengen tot een niveau dat geen belemmering vormt voor een gezond financieel beheer, en om de financiële situatie van die ondernemingen te saneren.

2. Daartoe kunnen de Lid-Staten de nodige maatregelen nemen, opdat binnen de boekhouding van deze ondernemingen een afzonderlijke schulddelgingsdienst wordt ingesteld.

Alle leningen van de onderneming ter financiering van investeringen en ter dekking van overschrijdingen van exploitatie-uitgaven welke het gevolg zijn van activiteiten op het gebied van het spoorwegvervoer of van het beheer van de spoorweginfrastructuur, kunnen bij de passiva van deze dienst worden geboekt totdat de schuld is afgelost. De schulden uit activiteiten van dochterondernemingen kunnen niet in aanmerking worden genomen.

3. De toekenning van steun van de Lid-Staten voor het aflossen van de in dit artikel bedoelde schulden geschiedt met inachtneming van de artikelen 77, 87 en 88 van het Verdrag.

(...)."

Daaromtrent om uitleg gevraagd, hebben de gemachtigden van de minister geantwoord :

"Il nous paraît exclu que le transfert, sans contrepartie, d'infrastructures ferroviaires à Infrabel implique une aide d'État relevant de l'article 87 du Traité CE. Il s'agit en effet d'infrastructures collectives, appartenant au domaine public ferroviaire, qui, dans le cadre d'une réorganisation de missions légales parmi des institutions du secteur public, sont transférées, par ordre de l'autorité publique, à une entité de droit public, contrôlée par l'État, à laquelle le législateur à confié, à titre exclusif, la mission d'intérêt public de la gestion de l'infrastructure ferroviaire. À ce titre, Infrabel, en tant que bénéficiaire direct du transfert, n'est pas une entreprise exerçant des activités économiques ouvertes à la concurrence.

L'article 9 de la directive 91/440/CEE ne concerne que la réduction ou l'annulation de dettes en faveur d'"entreprises ferroviaires", c'est-à-dire, selon la définition de ce terme à l'article 3 de la même directive, des entreprises dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport ferroviaire de marchandise et/ou de voyageurs. Or, Infrabel n'est pas une entreprise ferroviaire mais le "gestionnaire de l'infrastructure", tel qu'également défini à l'article 3 de la directive. À ce titre, elle n'est pas active sur un marché ouvert à la concurrence et le transfert sans contrepartie (c'est-à-dire sans transfert des dettes du FIF qui, elles, sont reprises par l'État) n'est donc pas susceptible de renforcer la position d'une entreprise par rapport à des entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires.

De manière générale, le financement public d'infrastructures ferroviaires collectives (c'est-à-dire ouvertes à tous usagers potentiels qui doivent y avoir accès selon la législation communautaire) est considéré par la Commission comme ne constituant pas des aides d'État en faveur d'entreprises ferroviaires (voy. Communication de la Commission : Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, JO n/ C 184, 22 juillet 2008, p. 17, point 25; voy. également le point 3 ci-après).

On notera, enfin, que la Commission européenne (Eurostat) a toujours considéré le transfert des dettes au FIF au 1er janvier 2005 comme impliquant déjà une reprise de ces dettes par l'État dès l'année 2005.

Ce transfert vers Infrabel n'implique pas une aide indirecte en faveur de la SNCB Holding ou de la SNCB, au sens de l'article 87 du Traité CE, dans la mesure où il ne donne pas effectivement lieu à des flux financiers vers la SNCB Holding ou la SNCB.

Il est vrai que l'économie qu'Infrabel retire du transfert, à savoir l'économie du loyer de 300 millions, sera compensée pour partie par une diminution des redevances payables par les entreprises ferroviaires. Cependant, l'hypothèse de travail est que cette diminution s'appliquera de manière proportionnelle et non-discriminatoire à l'ensemble des utilisateurs du réseau et ne comportera dès lors aucun avantage sélectif à un opérateur, que ce soit la SNCB ou un autre."

Er kan immers worden beschouwd dat de bij het onderzochte ontwerp beoogde overheveling van de eigendom van de spoorweginfrastructuur tussen het Fonds voor Spoorweginfrastructuur en Infrabel op zichzelf gezien geen staatssteun aan een spoorwegmaatschappij vormt. Evenwel moet met de volgende aspecten rekening worden gehouden :

- deze operatie maakt deel uit van een ruimere hervorming, die in verscheidene opeenvolgende fases thans ertoe leidt dat de "historische" schuld van de vroegere NMBS formeel overgenomen wordt door de Belgische Staat;

- de overheveling van de eigendom van de infrastructuur, alsook de daaruit voortvloeiende besparing op het stuk van de door Infrabel aan het Fonds voor Spoorweginfrastructuur opnieuw overgedragen heffingen voor het gebruik van die infrastructuur, komen weliswaar ten goede aan Infrabel, dat geen spoorwegmaatschappij is in de zin van het communautaire recht, maar Infrabel is een onderdeel van de NMBS-groep en blijft verbonden aan het spoorbedrijf NMBS [3];

- ook artikel 6, § 2, van het onderzochte ontwerp noemt de erin beoogde overheveling van infrastructuur uit boekhoudkundig oogpunt "kapitaalsubsidies".

Tot slot rijst de vraag, zoals daarop wordt gealludeerd in het antwoord van de gemachtigden van de minister, of het in het vooruitzicht gestelde mechanisme uit financieel oogpunt voor Infrabel geen staatssteun zou betekenen in zoverre zulks een weerslag zou hebben op de economische uitwisseling op de markt van het spoorvervoer tussen de lidstaten.

Gelet op die gegevens, waaruit niet met zekerheid blijkt dat het onderzochte ontwerp niet binnen de werkingssfeer van artikel 9 van de voornoemde richtlijn 91/440/EEG valt, zou de steller van het ontwerp er goed aan doen de procedure van inkennisstelling van de Commissie in gang te zetten die wordt voorgeschreven bij artikel 88, lid 3, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap [4].

---

(3) Zie in dit verband de opmerkingen gemaakt in advies 36.992/4, op 10 mei 2004 verstrekt over een ontwerp dat is geworden het koninklijk besluit van 14 juni 2004 tot hervorming van de beheersstructuren van de spoorweginfrastructuur.

(4) Zoals de inspecteur van Financiën voorstelt in zijn advies van 23 juli 2008.

Bijzondere opmerkingen

Dispositief

Artikel 6

Artikel 6, § 2, tweede lid, van het ontwerp bepaalt :

> "Een overeenkomst te sluiten tussen de Staat, vertegenwoordigd door de minister bevoegd voor de overheidsbedrijven, en Infrabel bepaalt de gevallen waarin Infrabel verplicht kan worden tot teruggave van kapitaalsubsidies betreffende activa die haar krachtens artikel 1 werden overgedragen en die niet langer zouden worden aangewend voor haar opdrachten van openbare dienst op het gebied van het beheer van de spoorweginfrastructuur, alsook de nadere regels van een dergelijke teruggave."

Het staat aan de steller van het ontwerp om bij de tenuitvoerlegging van de bevoegdheid die de artikelen 12 en 13 van de programmawet van 8 juni 2008 hem verlenen, zelf de eventuele specifieke regels vast te leggen die toepasselijk zijn op de teruggave van de naar Infrabel overgehevelde "kapitaalsubsidies betreffende activa", daar de vaststelling van die regels niet kan worden gesubdelegeerd aan de bevoegde minister en nog minder bij wege van een overeenkomst kan worden geregeld.

Artikel 20

In artikel 20 van het ontwerp moet worden gepreciseerd dat het de programmawet (I) van 24 december 2002 betreft.

Artikel 21

In artikel 21 van het ontwerp moet worden toegevoegd dat het voornoemde koninklijk besluit van 14 juni 2004 is bekrachtigd bij de programmawet van 27 december 2004.

Artikel 23

Artikel 23, 5/, van het ontwerp strekt tot de opheffing van het koninklijk besluit van 1 september 2005 tot vaststelling van een bezoldiging van een regeringscommissaris bij het Fonds voor Spoorweginfrastructuur [5].

De gemachtigde ambtenaar heeft het volgende geantwoord op de vraag of er geen grond bestaat om eveneens het koninklijk besluit van 1 september 2005 tot vaststelling van de bezoldiging van een regeringscommissaris bij Infrabel en bij het Fonds voor Spoorweginfrastructuur [6] te wijzigen (gedeeltelijke opheffing) :

"Il y a lieu de tenir compte de l'existence d'un nouvel A.R. du 25 juillet 2008 «portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire». (Il s'agit d'un A.R. nommant Monsieur Michel Ballon comme Commissaire du gouvernement à la place de Madame Servaty).

Il n'est en effet pas nécessaire comme suggéré de prévoir une abrogation partielle de l'arrêté royal du 1er septembre 2005 «fixant la rémunération d'un commissaire du Gouvernement auprès d'Infrabel et auprès du FIF». En effet, cet arrêté du 25 juillet 2008 abroge implicitement la disposition de cet arrêté du 1er septembre 2005 relative au Commissaire du gouvernement (démis de ces fonctions).

Par contre, il y aurait lieu de prévoir dans l'art 23 de l'arrêté royal en projet une disposition abrogatoire visant ce nouvel arrêté royal du 25 juillet 2008 «portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire». Son oubli s'explique par le fait qu'au moment de l'approbation de l'avant-projet d'arrêté royal en Conseil des Ministres, l'arrêté de nomination n'avait pas encore été ni signé par le Roi, ni publié au Moniteur Belge. Il y a également lieu de reporter l'entrée en vigueur de cette nouvelle disposition abrogatoire de la même manière que prévu à l'art 25, 4/ du projet.

Il y aura donc lieu d'amender le projet transmis comme suit :

«Ajouter un 6/ à l'article 23 rédigé comme suit : '6/ l'arrêté royal du 25 juillet 2008 portant nomination d'un Commissaire du Gouvernement près le Fonds de l'Infrastructure ferroviaire'.»

---

(5) Koninklijk besluit aangenomen op voorstel van de Minister van Begroting.

(6) Koninklijk besluit aangenomen op voorstel van de Minister van Overheidsbedrijven.

«Dans le 4/ de l'article 25 remplacer les mots '3/ et 5/' par les mots '3/, 5/ et 6/'»."

Het dispositief moet dienovereenkomstig worden aangepast.

De kamer was samengesteld uit

de Heren	Ph.	HANSE,	kamervoorzitter,
	P.	LIÉNARDY,	staatsraden,
Mevrouwen	M.	BAGUET,	
	B.	VIGNERON,	griffier.

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

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

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

B. VIGNERON Ph. HANSE