

COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS

ADVIES

A 2000/010-D

over

het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van de vervoervergunningen en de algemene verplichtingen van de houders ervan

gegeven met toepassing van het artikel 4 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, gewijzigd door de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de gasmarkt en het fiscaal statuut van de elektriciteitsproducenten.

5 september 2000

ADVIES

De COMMISSIE VOOR DE REGULERING VAN DE ELEKTRICITEIT EN HET GAS (CREG) ontving van de Staatssecretaris voor Energie en Duurzame Ontwikkeling het verzoek bij brief, gedateerd op 27 april 2000, hem zo vlug mogelijk advies te geven over een ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de toekenning van de vervoervergunningen en de algemene verplichtingen van de houders ervan".

Op 29 mei 2000 kreeg de CREG een nieuwe brief van de Staatssecretaris, gedateerd op 19 mei 2000, waarin aangedrongen werd op het dringend karakter van het verzoek, en waarin gevraagd werd het advies tegen 1 juni 2000 in te dienen.

De CREG heeft alles in het werk gesteld om het advies zo vlug mogelijk te verstrekken. Het Directiecomité heeft op 5 september 2000 besloten volgend advies uit te brengen.

Het ontwerp waarop de CREG advies uitbrengt is in voetnoot gedateerd op 12 april 2000 en wordt in bijlage toegevoegd.

ALGEMENE OPMERKINGEN

1. Het ontwerp van koninklijk besluit "betreffende de toekenning van de vervoervergunningen en de algemene verplichtingen van de houders ervan" (hierna: 'ontwerp'), geeft uitvoering aan artikel 4 van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen (hierna: 'gaswet'), zoals gewijzigd door artikel 6 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de gasmarkt en het fiscaal statuut van de elektriciteitsproducenten (hierna: 'wet van 29 april 1999'). In de memorie van toelichting bij het ontwerp van wet dat uiteindelijk de wet van 29 april 1999 is geworden, staat te lezen dat deze wet de omzetting beoogt in Belgisch recht van de Richtlijn 98/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 22 juni 1998 betreffende gemeenschappelijke regels voor de interne markt voor aardgas (hierna: 'gasrichtlijn'). De memorie van toelichting gaat vervolgens verder met te stellen dat het de belangrijkste doelstelling van deze

richtlijn is om geleidelijk een gedeeltelijke openstelling van de Europese aardgasmarkt voor de mededinging te verwezenlijken. Zij kadert hoofdzakelijk in dezelfde filosofie als Richtlijn 96/92/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 december 1996 betreffende de gemeenschappelijke regels voor de interne markt van elektriciteit².

Van de gaswet kan gesteld worden dat zij de basisprincipes van deze liberalisering van de gasmarkt in Belgisch recht omzet. Zij is bijgevolg op meerdere punten nog vrij algemeen en vereist daarom op deze te worden geconcretiseerd. Het onderhavige ontwerp beoogt een dergelijke concretisering op het vlak van het vergunningenbeleid voor vervoer van gasachtige producten, zoals zij werd beoogd in artikel 3 en 4 van de gaswet. In het bijzonder zal zij de bepalingen duidelijk moeten specificeren die enkel van toepassing zijn op aardgas in het kader van de liberalisering en niet gelden voor de andere gassen³ waarvoor deze gaswet ook van toepassing is.

2. Vóór de wijziging in 1999⁴ van de gaswet maakte het gasvervoer ter bevoorrading van een distributienet het voorwerp uit van een vergunning (in het Frans "*concession*"), terwijl het vervoer van gas voor andere doeleinden in bepaalde gevallen was onderworpen aan een voorafgaande vervoertoelating. Het nieuwe artikel 3 van de gaswet schaft dit onderscheid af en onderwerpt de bouw en de exploitatie van elke vervoerinstallatie aan één enkel stelsel van voorafgaande vergunning.

In de aanhef van het ontwerp vindt men de referenties terug aan de koninklijke besluiten die het toekennen van de vergunningen en de toelatingen regelden.

3. Bij het instellen van een vergunningensysteem voor de bouw en de exploitatie van vervoerinstallaties dient de vraag te worden gesteld waaraan de vergunning gekoppeld is : aan de persoon van de aanvrager/bouwer/exploitant, dan wel aan de installatie zelf.

² *Parl. St.*, Kamer, 1998-1999, nr. 2025/1, p. 1.

³ Definitie in artikel 1, 1°, van de gaswet : "elke brandstof die gasvormig is bij een temperatuur van 15 graden Celsius en onder een druk van 760 mm kwikkolom".

⁴ Wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de gasmarkt en betreffende het fiscaal statuut van de elektriciteitsproducenten, *B.S.*, 11 mei 1999.

Om het onderscheid duidelijk te maken, kan een vergelijking met de inschrijving van autovoertuigen en het zichtbare bewijs daarvan, nl. de nummerplaat, gemaakt worden. In België is de nummerplaat gebonden aan de persoon die een nummerplaat aanvraagt. Indien hij van autovoertuig verandert, behoudt hij zijn nummerplaat ; de auto die door iemand anders gekocht wordt, krijgt een andere nummerplaat opgeschroefd, nl. de nummerplaat van zijn nieuwe eigenaar. In Nederland daarentegen is de nummerplaat gebonden aan het autovoertuig ongeacht wie de eigenaar van het voertuig is. Indien iemand zijn auto verkoopt en in de plaats een nieuwe auto koopt, dan zal hij in zijn nieuwe auto met een nieuwe nummerplaat rondrijden. De eigenaar die zijn oude auto heeft gekocht, zal met de oude nummerplaat die altijd op deze auto stond, rondrijden.

Deze keuze tussen beide systemen is niet onverschillig. Het heeft een effect op de verhandelbaarheid van een goed, vooral indien het niet zeker is dat de nieuwe eigenaar ook effectief de vereiste vergunning zal verkrijgen. De nieuwe eigenaar loopt dan immers het risico dat hij een goed koopt dat hij niet kan behouden of gebruiken. Dit zal de prijs van het te verhandelen goed drukken ; in de limiet zal het de prijs zodanig drukken dat de eigenaar niet meer bereid is tegen dergelijk lage prijs het goed nog te verkopen.

Deze vraagstelling is belangrijk ten aanzien van de vergunning voor de aanleg van vervoerinstallaties. Het betreft hier grote investeringen. Bovendien kan het verlies van deze vergunning betekenen dat de vervoerinstallatie dient te worden afgebroken wat niet alleen het verlies van de installatie betekent, maar ook een kostprijs voor de afbraak ervan. Daarom lijkt het aangewezen om de vergunning voor de aanleg van vervoerinstallaties te koppelen aan de installatie en niet aan de eigenaar ervan : de vergunning volgt de vervoerinstallatie ongeacht wie er de eigenaar van is.

Tot slot dient te worden opgemerkt dat het voorgestelde vergunningensysteem niet onbekend is in het Belgische recht. Inderdaad, verkavelingsvergunningen in het raam van de ruimtelijke ordening en stedenbouw zijn ook gekoppeld aan het onroerende goed waarvoor zij werden afgeleverd, ongeacht wie van dit onroerend goed de eigenaar is. Hetzelfde geldt voor een bouwvergunning : iemand die een huis koopt dat gebouwd werd in overeenstemming met de afgeleverde bouwvergunning, dient niet opnieuw een bouwvergunning te verkrijgen om het huis in

stand te mogen houden. De bouwvergunning is aan het huis gekoppeld en gaat met het huis over naar de nieuwe eigenaar.

Artikel 4, 1°, littera b), van de gaswet zegt bovendien dat de Koning de vergunningscriteria bepaalt, die betrekking kunnen⁵ hebben op de persoon van de aanvrager, zijn professionele betrouwbaarheid en ervaring, zijn technische en financiële capaciteit en de kwaliteit van zijn organisatie. De Koning is dus niet verplicht criteria in te voeren die betrekking hebben op de persoon van de aanvrager. Anderzijds bepaalt de Koning “de gevallen waarin de minister de vervoervergunning kan herzien of intrekken en de toepasselijke procedures”

De CREG meent dat de minister best zijn bevoegdheid uitoefent door de vergunningen van in gebreke blijvende vervoerondernemingen in te trekken, liever dan gissingen te maken over de kwaliteit van een vervoerder die zijn installatie nog moet verwerven.

Bovendien kan een lange tijd verstrijken tussen de aanvraag voor een vervoervergunning, het bekomen van bouwvergunningen en het opstarten van de installatie, om maar deze etappes te noemen. Het is dan ook onmogelijk om reeds bij de vergunningsaanvraag sommige verplichtingen te controleren, die pas vanaf de start van de bouwfase of vanaf de opstart van de exploitatie toepasselijk zijn (zoals bijvoorbeeld het oprichten of aanstellen van een technische dienst verantwoordelijk voor de werking van de installatie).

De schrapping van een erkenningsvoorwaarde betekent niet dat er geen overeenstemmende plicht in hoofde van de vergunninghouder gehandhaafd wordt. In hoofdstuk IV zullen deze pertinente verplichtingen betreffende de organisatie van de vergunninghouder vermeld worden. De opstart van een nieuwe installatie wordt in dit advies (paragraaf 36) onderworpen aan de goedkeuring van de CREG. Op dat ogenblik zal de CREG vrij zijn om een controle uit te oefenen op de capaciteit van de exploitant om een betrouwbare en veilige exploitatie te verzekeren, en om hem desnoods in gebreke te stellen.

⁵ Eigen onderlijning.

4. De wet voorziet geen gescheiden vergunningsstelsels voor respectievelijk de oprichting en de exploitatie van de vervoerinstallaties. De verplichting om de exploitatie aan gekwalificeerd personeel toe te vertrouwen kan dus niet los van de vervoervergunning gecontroleerd worden. In het geval van de wagens bestaan twee onafhankelijke stelsels om de conformiteit van de wagen zelf te controleren (automobielininspectie) en de bekwaamheid van de chauffeur (via het rijbewijs).

De CREG is van oordeel dat een dergelijke splitsing ook voor het vervoer door middel van leidingen aangewezen is, en beveelt een wetswijziging aan om dit mogelijk te maken. Dit is nodig omdat de vergunningen voor vervoerinstallaties de installaties volgen, en zekere gelijkenissen vertonen met bouwvergunningen, o.a. voor wat betreft de nodige raadplegingen voor het toekennen van de vergunningen en de wijzigingen ervan. De vergunningen, integendeel, die zouden moeten ingesteld worden voor de exploitatie van de vervoerinstallaties volgen een heel andere optiek. Zij moeten gebonden zijn aan de ondernemingen die deze activiteiten wensen te ontplooiën, en vertonen zekere gelijkenissen met de erkenning van bouwondernemingen. De methodologie voor het toekennen en het controleren van beide soorten vergunningen is grondig verschillend. De ondernemingen die elk van deze vergunningen aanvragen en de tijdstippen waarop deze aanvragen gebeuren kunnen ook verschillen.

5. Zoals bepaald in artikel 3, eerste lid, van de gaswet, wordt “de bouw en de exploitatie van elke vervoerinstallaties onderworpen aan de voorafgaande toekenning van een individuele vergunning door de minister”. Verder wordt in artikel 9 van dezelfde wet gespecificeerd dat de houder van de vervoervergunning het recht heeft alle werken uit te voeren, onder, op of boven het openbaar domein, die nodig zijn voor de oprichting, de werking en het onderhoud in goede staat van de gasvervoerinstallatie. Dit regime vermijdt dat voor de aanleg van pijpleidingen voor het vervoer van gasachtige producten op openbare domeinen, er op een ongecoördineerde wijze steeds afzonderlijk met elke betrokken overheid individueel dient te worden onderhandeld. Vandaar dat het verlenen van een vervoervergunning, zoals beschreven is in artikel 7 van de gaswet, een voorafgaande raadpleging inhoudt van de plaatselijke besturen op wiens openbaar domein de gasvervoerinstallaties komen en dat de Koning, in uitvoering van artikel 16, 2°, van

de gaswet bepaalt welke bijkomende overheden en diensten moeten geraadpleegd worden. Dit laatste wordt vertaald in artikel 8, 1°, van het voorliggende ontwerp in het raadplegen van een zo groot mogelijke lijst van :

- betrokken besturen en diensten;
- beheerders van het openbaar domein bezet door de vervoerinstallaties waarvoor vergunning wordt gevraagd;
- beheerders van andere gasvervoerinstallaties en ondergrondse bouwwerken van openbaar nut betrokken bij het tracé;
- de gemeente- en provinciebesturen op wier grondgebied deze installaties gelegen zijn;
- de betrokken diensten bevoegd voor de Ruimtelijke Ordening en Leefmilieu.

De wet betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen werd in 1965 geschreven, voordat de gewesten de bevoegdheid over ruimtelijke ordening en leefmilieu kregen, en toen er nog geen bouwvergunning vereist was voor de aanleg van vervoerinstallaties. Men kan zich nu afvragen of het nog zin heeft dat de federale overheid de diensten bevoegd voor de ruimtelijke ordening zou raadplegen. De CREG meent dat dergelijke consultatie verwarring en bevoegdheidsvermenging zou scheppen, en dus beter vermeden wordt.

Na het schrappen van de overtollige raadplegingen inzake ruimtelijke ordening blijft de verplichte raadpleging toch noodzakelijk omwille van:

- de controle op het leefmilieu, omdat die expliciet vereist wordt in artikel 15/1, eerste lid, 1°, van de gaswet
- de erfdienstbaarheden en de veiligheid: zie paragraaf 7 van dit advies.

6. De overheid bevoegd voor leefmilieu moet dus geraadpleegd worden. De gaswet en het ontwerp verwijzen op verschillende plaatsen naar de verplichting om het leefmilieu te waarborgen of om de nodige maatregelen te nemen ter bescherming van het leefmilieu⁶. De loutere verwijzing naar of de toepassing van de gewestelijke regelgeving is op zich geen bevoegdheidsoverschrijding. Het toezicht op de naleving van regelgeving inzake leefmilieu kan echter slechts worden uitgeoefend door het bevoegde gewest⁷. Derhalve lijkt het in deze aangewezen met de gewesten een samenwerkingsakkoord te sluiten.

De CREG merkt op dat de verplichtingen in hoofde van de titularis van de vergunning inzake leefmilieu ontstaan uit andere wettelijke bepalingen dan uit de gaswet of de vergunning zelf. Door deze verplichtingen die de titularis op basis van andere wettelijke bepalingen reeds heeft, op te nemen in de gaswet en in het ontwerp, gaat de federale overheid aan de niet-naleving van deze andere wettelijke bepalingen een bijkomende sanctie verbinden, nl. deze van de intrekking van de vergunning. De vraag is of de sancties die deze andere wettelijke bepalingen op hun niet-naleving instellen, niet op zich voldoende zijn. Ook is het de vraag of de federale overheid sancties kan verbinden aan de niet-naleving van gewestelijke normen inzake natuurbehoud. Dit zou immers impliceren dat een federale instantie, in casu de CREG en desgevallend ook de minister, gaat beslissen of deze gewestelijke normen al dan niet worden nageleefd. DE CREG stelt zich de vraag of dit grondwettelijk mogelijk is. Indien dit mogelijk zou zijn, dan stelt zich de vraag wat er gebeurt indien de bevoegde gewestelijke overheid er een andere interpretatie op nahoudt dan de CREG.

Om alle bevoegdheidsovertreding te vermijden geeft de CREG er de voorkeur aan de gaswet te wijzigen om de verwijzing naar leefmilieu in artikel 15/1, lid 1, 1°, te schrappen. Dit belet geenszins dat er op dat gebied samenwerkingsakkoorden met de gewesten worden gesloten. Integendeel, de CREG is van oordeel dat naar dergelijke samenwerkingsakkoorden moet gestreefd worden omwille van de wederzijdse impact die energiebeleid en leefmilieu op elkaar hebben.

⁶ Zie o.m. artikel 15/1, lid 1, 1°, van de gaswet; artikel 2, §1, 4°, en artikel 44, §1, van het ontwerp.

⁷ Arbitragehof arrest nr. 57/95, 12 juli 1995. Zie in die zin ook de rechtspraak van de Raad van State, o.m. R.v.St., arrest nr. 74.842, 30 juni 1998.

7. Artikel 9 van de gaswet kent aan de vergunninghouder wettelijke erfdiensbaarheden toe op het openbaar domein, die inzonderheid elke daad verbieden die de gasvervoerinstallatie of de exploitatie kan schaden. Deze erfdiensbaarheden worden als een noodzaak ervaren om het beheer van het vervoersnet op een veilige en bedrijfszekere wijze te laten verlopen. Bovendien blijven de veiligheidsaspecten, gekoppeld aan de vervoerinstallaties, een federale aangelegenheid. Hieruit besluit de CREG dat het raadplegen van de gemeentes, provincies en andere beheerders van openbare domeinen nog steeds een vereiste is, en dat zij dus moeten opgenomen worden in de lijst van betrokken besturen en diensten. Zij krijgen namelijk beperkingen opgelegd voor het gebruik van hun domein en ondergaan specifieke regels ter bescherming van de vervoerinstallaties.

De resterende bepalingen uit artikel 8, 1°, van het ontwerp, voor de raadpleging van de beheerders van andere gasvervoerinstallaties en ondergrondse bouwwerken van openbaar nut betrokken bij het tracé, vloeien voort uit het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van de installaties van vervoer van gasachtige producten van leidingen⁸, en dit om ongelukken tijdens de aanleg van de vervoerinstallaties te voorkomen.

Samenvattend stelt de CREG vast dat het volgende schema kan opgesteld worden :

- een aanvraag van een vervoervergunning aan de CREG, die in samenwerking met het Bestuur Energie van het federaal Ministerie van Economische Zaken het dossier onderzoekt; bij deze procedure worden de “betrokken besturen en diensten” geraadpleegd, inzonderheid de gewesten, provincies en gemeenten, de beheerders van het openbaar domein en de beheerders van andere ondergrondse infrastructuur betrokken bij het tracé;
- een verklaring van openbaar nut te vragen bij de minister, en die door het Bestuur Energie wordt onderzocht zonder tussenkomst van de CREG;
- de vergunningen inzake leefmilieu en ruimtelijke ordening te vragen bij de bevoegde gewestelijk instanties.

⁸ B.S., 8 oktober 1988.

8. De CREG is van mening dat de procedure eenvoudiger kan door ze te laten starten bij de CREG i.p.v. bij de minister.

Het voorliggende ontwerp stelt in de artikelen 4 en 10 een procedure in waarbij de aanvraag voor het verkrijgen van een vergunning voor gasvervoer dient te worden ingediend bij de federale minister bevoegd voor energie (of zijn afgevaardigde, d.i. de administratie) waarbij de aanvraag op zijn ontvankelijkheid zal beoordeeld worden. Vervolgens vraagt de administratie het advies van de CREG en zendt zij achteraf het dossier naar de minister.

Overeenkomstig artikel 15/14, §2, tweede lid, 4°, van de gaswet zal de CREG, in samenwerking met het Bestuur Energie van het federaal Ministerie van Economische Zaken, de aanvragen voor de toekenning van de vervoervergunning onderzoeken en controle uitoefenen op de naleving van de voorwaarden van de toegekende vergunningen⁹. Aangezien artikel 3 van de gaswet aan de CREG geen specifieke bevoegdheden toekent inzake het onderzoek van de aanvraag tot vervoervergunning, is de bevoegdheid van de CREG zoals weergegeven in artikel 4 en 10 van het ontwerp koninklijk besluit gebaseerd op de algemene bevoegdheidstoekenning van artikel 15/14, §2, tweede lid, 4°, van de gaswet.

Uit de tekst van de artikelen 4 en 10 van het ontwerp blijkt dat men de rol van de CREG terzake invult door haar een adviesbevoegdheid te geven.

Er moet aan herinnerd worden dat de oorspronkelijke tekst van het voorontwerp van wet vermeldde dat de vergunning zou worden afgeleverd door de minister na advies van de CREG. Dit is echter niet meer voorzien in de wet ingevolge de aanvaarding van amendement nr. 5 van de regering¹⁰.

Het niet expliciet voorzien van een adviesbevoegdheid houdt volgens de CREG in dat de wetgever de Koning heeft willen vrij laten in zijn keuze om aan de CREG een

⁹ Er zij op gewezen dat de Franse en Nederlandse versie van artikel 15/14, §2, 4°, van de gaswet verschillen. Luidens de Nederlandse versie is de samenwerking vereist zowel voor het onderzoek van de aanvragen als voor de controle op de vergunningen. De Franse versie vereist de samenwerking alleen voor het onderzoek van de aanvragen en laat dus de CREG toe om alleen controle uit te oefenen.

¹⁰ *Parl. St.*, Kamer, 1998-1999, nr. 2025/3, p.2.

voorstelbevoegdheid dan wel een adviesbevoegdheid te geven. De CREG merkt op dat artikel 3 noch artikel 15/3 van de gaswet een bevoegdheid stipuleren en dat artikel 15/14, §2, tweede lid, 4° duidelijk spreekt over het samenwerken met de minister voor het onderzoeken van de aanvragen voor de toekenning van vervoer- en leveringsvergunningen wat zich zowel in een adviesbevoegdheid kan vertalen als in een voorstelbevoegdheid. Tenslotte blijkt uit andere artikelen van de gaswet dat de wetgever, wanneer hij wil dat de CREG een voorstelbevoegdheid heeft, hij dit zo bepaalt in de gaswet (bijvoorbeeld artikel 15/5, §3, van de gaswet) en, wanneer hij adviezen verlangt, dat ook uitdrukkelijk zegt (bijvoorbeeld artikel 4 en artikel 15/5, §2, van de gaswet).

In vorige ontwerpen van koninklijke besluiten waarop de CREG een advies¹¹ heeft uitgebracht werd door de minister dezelfde procedure met adviesbevoegdheid uitgewerkt, terwijl de wet duidelijk een voorstelbevoegdheid aan de CREG gaf. Vraag is dan of in dit ontwerp niet dezelfde verwarring tussen advies- en voorstelbevoegdheid werd gemaakt.

De CREG opteert hier voor een voorstelbevoegdheid omwille van de administratieve eenvoud en omwille van de nauwe band van deze bevoegdheid met de uitoefening van de controle over de naleving van de plichten opgelegd aan de houders van een vervoervergunning.

Het toekennen van een voorstelbevoegdheid aan de CREG vereenvoudigt de administratieve procedure aangezien de aanvrager slechts één gesprekspartner zou hebben. Zo zal hij bijvoorbeeld niet van de minister dienen te vernemen dat zijn dossier 'volledig' is om vervolgens door de CREG te worden gecontacteerd die bijkomende informatie verlangt. Het bovenstaande is bovendien in overeenstemming met het eerdere advies¹² van de CREG over het ontwerp van koninklijk besluit

¹¹ Advies nr. A 2000/002-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven met toepassing van artikel 4, §§ 1, tweede lid, 2 en 3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt; advies nr. A 2000/003-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, genomen in uitvoering van artikel 17 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven in toepassing van artikel 17, §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

¹² Advies nr. A 2000/009-D van 6 juli 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de algemene voorwaarden voor de levering van aardgas en de toekenning van de leveringsvergunningen'

betreffende de algemene voorwaarden voor de levering van aardgas en de toekenning van de leveringsvergunningen.

Overeenkomstig artikel 15/14, § 2, tweede lid, 4°, van de gaswet oefent de CREG de controle uit op de naleving van de voorwaarden van de vervoervergunning. Volgens de Franse versie van dit artikel hoeft die controle zelfs niet in samenwerking met het Bestuur Energie te gebeuren. Overeenkomstig dezelfde bepaling, gebeurt het onderzoek echter van de aanvraag van een vergunning in samenwerking met het Bestuur Energie. Om te voldoen aan deze wettelijke bepalingen stelt de CREG dan ook voor om het Bestuur Energie te betrekken bij het onderzoek door een advies te vragen. Het initiatief blijft op deze wijze bij de CREG opdat zij in de mogelijkheid gesteld zou worden om haar controletaak uit te voeren.

Uiteraard zal de CREG de minister informeren als zij beslist geen voorstel te doen om een vergunning af te leveren, zoals dat in voorgaande adviezen werd aangenomen¹³. Dergelijke informatieplicht moet volgens de CREG in de procedure worden opgenomen. Deze informatieverplichting zou dan niet alleen gelden voor de CREG, maar ook voor de minister. Meer bepaald dient te worden voorzien dat de minister de CREG dient te informeren omtrent het gevolg dat hij aan het voorstel heeft gegeven. Deze wederkerige informatieverplichting tussen de minister en de CREG leidt tot hetzelfde resultaat in termen van samenwerking tussen hen beide, maar is nodig voor de doorzichtigheid naar de aanvrager van de vergunning toe. De aanvrager kan niet van het kastje naar de muur worden gestuurd en dient in deze interne informatieverplichting tussen de minister en de CREG niet tussen te komen. Bovendien hoeft deze informatieverplichting niet noodzakelijk de transfer van het hele dossier tussen de CREG en de minister te impliceren. Alleen in het geval de CREG de minister voorstelt om een vergunning af te leveren, dient het dossier van

gegeven met toepassing van de artikelen 15/4, eerste lid, van de wet van 12 april 1965 betreffende het vervoer van gasachtige producten en andere door middel van leidingen, ingevoegd door de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de gasmarkt en het fiscaal statuut van de elektriciteitsproducenten.

¹³ Advies nr. A 2000/002-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven met toepassing van artikel 4, §§ 1, tweede lid, 2 en 3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt; paragraaf 38, tweede lid; advies nr. A 2000/003-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, genomen in uitvoering van artikel 17 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven in toepassing van artikel 17, §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, zie paragraaf 29, tweede lid.

de CREG naar de minister te worden overgemaakt. In andere gevallen zou dit alleen gebeuren op aanvraag.

9. Wanneer de gaswet nog eens gewijzigd wordt, is het aangewezen de uitdrukking 'Administratie voor Energie' uit de Nederlandse versie te weren. Deze uitdrukking komt inzonderheid in artikel 15/14, § 2, tweede lid, 4°, van de gaswet voor. Het koninklijk besluit van 7 augustus 1995 houdende herstructurering van het Ministerie van Economische Zaken, heeft expliciet de 'Administratie voor Energie' herbenaemd als 'Bestuur Energie'.

10. Op verschillende plaatsen van het ontwerp¹⁴ wordt expliciet een raadpleging van het Bestuur Kwaliteit en Veiligheid van het Ministerie van Economische Zaken opgelegd. De gaswet zegt niets over de samenwerking met dat Bestuur, maar het ontwerp is in lijn met het koninklijk besluit van 27 december 1971 betreffende het toezicht op de installaties voor het vervoer en de distributie van gasachtige en andere producten door middel van leidingen, dat "de ingenieurs en beambten van de Administratie voor Energie en van de Administratie van het Mijnwezen¹⁵, aangeduid door de Minister tot wiens bevoegdheid de energie behoort" gelast "te waken over de uitvoering van de reglementaire veiligheidsmaatregelen en met het opsporen en vaststellen van de overtredingen" van de gaswet en uitvoeringsbesluiten.

De CREG leidt hieruit af dat de controle over de veiligheid van de vervoerinstallaties, conform bovenvermeld koninklijk besluit, onder de verantwoordelijkheid van de Besturen Energie en Kwaliteit & Veiligheid valt. De CREG veronderstelt dat de Koning geen dubbel (of zelfs drievoudig) gebruik wenst in te voeren. In het verlengde van de samenwerking tussen de CREG en het Bestuur Energie, die in artikel 15/14, §2, tweede lid, 4°, van de gaswet voorzien is, zal de CREG systematisch beroep doen op deze besturen om over de veiligheid te waken.

¹⁴ Zie de artikelen 9, eerste lid, 20, tweede lid, 29, 30, derde lid, 34, 40, §2, en 54 van het ontwerp, alsook de aanhef van de bijlage ervan.

¹⁵ Bij koninklijk besluit van 7 augustus 1995 houdende herstructurering van het Ministerie van Economische Zaken, artikel 3, §1, werd de Administratie van het Mijnwezen afgeschaft, en werden de bevoegdheden van de Administratie van het Mijnwezen overgenomen door het Bestuur Kwaliteit en Veiligheid.

11. De termijnen die het ontwerp van koninklijk besluit (b.v. art. 10, § 2) aan de CREG oplegt, doen vragen rijzen. De CREG is van mening dat de gaswet de Koning niet de bevoegdheid heeft gegeven om termijnen aan de CREG op te leggen. Bijgevolg kunnen de termijnen die de Koning aan de CREG oplegt niet bindend zijn in de zin dat aan de niet-naleving ervan juridische gevolgen worden verleend. De termijnen zijn derhalve louter indicatief. De vraag die hierbij dient te worden gesteld, is of het inschrijven van indicatieve, niet-afdwingbare termijnen in een koninklijk besluit niet een onterecht vertrouwen bij de rechtsonderhorige opwekt en daarom beter niet worden ingeschreven.

In dit verband is het nuttig op te merken dat de CREG plant een intern reglement op te stellen waarin zij aangeeft binnen welke termijnen zij zich verbindt de verschillende etappes voor de behandeling en het onderzoek van de vergunningsaanvragen af te handelen. Dit reglement zal kunnen geraadpleegd worden op de website die de CREG gaat creëren en kan verkregen worden op eenvoudige aanvraag. De CREG zal bij het bepalen van deze termijnen streven naar zo kort mogelijke termijnen en zal deze, na de behandeling van de eerste dossiers, aanpassen op basis van haar ervaring.

ARTIKELSGEWIJZE COMMENTAAR

VOORAFGAANDE OPMERKING:

12. Om de lezing van dit advies te vereenvoudigen, heeft de CREG geopteerd om de opmerkingen met betrekking tot een beter woordgebruik of duidelijkere vertaling samen te bundelen op het einde van dit document onder de hoofding “tekstuele commentaar”. In dit hoofdstuk worden dus enkel de inhoudelijke opmerkingen vermeld.

OPSCHRIFT

13. In het opschrift van het ontwerp ontbreekt in elk geval een verwijzing naar het aspect gasachtige producten. Dit kan verholpen worden door toevoeging van de uitdrukking “van gasachtige producten en andere” aan het woord “vervoervergunningen”.

HOOFDSTUK I – DEFINITIES.

Artikel 1

14. In artikel 1, tweede lid, 1°, van het ontwerp verdient de term “gaswet” de voorkeur in plaats van “wet van 12 april 1965” omwille van de duidelijkheid. De terminologie van het ontwerp zou in die zin moeten worden aangepast.

15. Artikel 1, tweede lid, 2°, van het ontwerp dient te worden geschrapt omdat artikel 1, 30°, van de gaswet de gedragscode reeds definieert.

16. Overeenkomstig de paragrafen 48 en 49 van dit advies worden de volgende definities ingevoegd :

“schorsing”: het tijdelijk verbod van het commercieel gebruik van de vergunde vervoerinstallatie;

“buitengebruikstelling”: elke maatregel die de vervoerinstallatie tijdelijk buiten gebruik stelt door bijvoorbeeld de connectie met het netwerk volledig af te sluiten en de leidingen te vullen met een inert gas.”

HOOFDSTUK II - CRITERIA VOOR DE TOEKENNING VAN DE VERVOERVERGUNNINGEN.

Artikel 2

17. Uit de inleidende zin van artikel 2, § 1, van het ontwerp dient te worden afgeleid dat alle criteria dienen vervuld te zijn opdat uiteindelijk een vergunning voor de aanleg van een vervoerinstallatie kan worden afgeleverd. De vraag is zeer of het wenselijk en desgevallend zelfs wettelijk mogelijk is de toekenning van de vergunning op dwingende wijze afhankelijk te stellen van een aantal van deze criteria. Het hierna volgende onderzoek zal een antwoord geven op deze vraag voor elk van de in artikel 2, § 1, vermelde criteria. Schematisch zullen drie antwoorden gegeven worden :

- het voorgestelde criterium is een essentiële voorwaarde voor het toekennen van de vergunning ; bij niet-vervulling ervan, kan geen vergunning worden verleend ;
- het voorgestelde criterium is geen essentiële voorwaarde, maar het is nuttig dit element in overweging te nemen bij de beslissing al dan niet een vergunning te verlenen ;
- het voorgestelde criterium is overbodig en dient te worden geschrapt.

Alleen de essentiële voorwaarden en de nuttige elementen kunnen in aanmerking komen. Bovendien dient het koninklijk besluit duidelijk een onderscheid tussen beide te maken. Daarom is het wenselijk dat het koninklijk besluit twee lijsten aanlegt : één met de essentiële voorwaarden en één met de nuttige elementen.

De CREG neemt zich voor nooit te beslissen geen voorstel te doen aan de minister om een vergunning af te leveren voor aanvragen die wel aan alle essentiële voorwaarden voldoen, maar die niet of ten dele voldoen aan de nuttige elementen. De CREG zal in dat geval de minister voorstellen een vergunning af te leveren, maar hem er tegelijk in haar voorstel op wijzen dat aan een aantal nuttige elementen niet of onvolledig voldaan is. Het komt dan aan de minister toe te beslissen of hij dit een voldoende reden vindt om een vergunning te weigeren.

Bovendien moet het duidelijk zijn of de criteria betrekking hebben tot installaties die geïntegreerd worden in een bestaand geïnterconnecteerd net, of tot directe leidingen en of de criteria van toepassing zijn voor alle gasachtige producten of enkel voor aardgas.

18. Artikel 2, § 1, 1°, van het ontwerp heeft enkel betrekking op directe leidingen en is, van wetswege, essentieel. Het geldt voor alle gasachtige producten, alhoewel het de facto enkel voor aardgas toepasbaar is, zolang er geen geïnterconnecteerd net bestaat voor andere producten.

Vanuit wetgevingstechnisch oogpunt is het aanbevolen in het ontwerp dezelfde terminologie te gebruiken als in de norm die het uitvoert. In casu gebruikt de gaswet de woorden: “het ontbreken van een aanbod tot gebruik van het geïnterconnecteerd net” in plaats van “ontstentenis van een gebruiksaanbod van de bestaande leidingen”.

19. De veiligheid, waarvan sprake in artikel 2, § 1, 2°, van het ontwerp, is zeker een essentiële voorwaarde om een vervoervergunning toe te kennen. De formulering van het ontwerp past echter niet goed voor directe leidingen.

Een nieuwe formulering kan beter in twee leden:

- essentiële voorwaarde voor installaties geïntegreerd in een bestaand geïnterconnecteerd net én voor directe leidingen:
”veiligheid, betrouwbaarheid en bedrijfszekerheid van de vervoerinstallatie”

- nuttige voorwaarde voor installaties geïntegreerd in een bestaand geïnterconnecteerd net: :
"bijdrage tot de interoperabiliteit tussen de netten"

20. De verwijzing naar de bekwaamheid van de aanvrager om de installatie uit te baten, in artikel 2, §1, 4° en 9°, van het ontwerp, stoot op problemen, zodat deze bepaling dient geschrapt te worden.

De aanvrager zal zijn functionele structuur pas ontwikkeld hebben wanneer de installatie operationeel is, en niet noodzakelijk op het ogenblik dat hij zijn vervoervergunning aanvraagt. Bovendien kan de aanvrager zowel de bouw als de exploitatie van de installatie uitbesteden.

In de opmerking vervat in paragraaf 3 van dit advies werd erop gewezen dat de vergunning aan de installatie gekoppeld is. Er is geen herziening van de vergunning nodig telkens de functionele structuren van de houder van die vergunning gewijzigd worden.

21. De term "bedrijf" gebruikt in artikel 2, § 1, 5°, van het ontwerp, lijkt ongelukkig gekozen. Deze term heeft immers geen enkele juridische draagwijdte. Beter zou zijn het begrip "onderneming" te gebruiken. Dit begrip wordt immers reeds in de wet gebruikt (vervoeronderneming, leveringsonderneming, ...). Bovendien dient men niet te spreken van "Gemeenschappen" maar van "Europese Unie".

Het gaat om een essentiële voorwaarde voor alle installaties. Inderdaad, het is noodzakelijk dat er een juridisch aanknopingspunt is waardoor de effectieve afdwingbaarheid van de bepalingen van het koninklijk besluit is verzekerd.

22. Artikel 2, §1, 6° tot 10°, van het ontwerp is overbodig en dient te worden geschrapt. Inderdaad, in paragraaf 3 van dit advies wordt aangeraden de vergunning te koppelen aan de installatie en niet aan de aanvrager. Het is dan ook logisch dat kenmerken van de aanvrager niet in overweging worden genomen voor het al dan niet toekennen van de vergunning. Bovendien werken deze criteria marktbelemmerend in die zin dat zij de toegang tot de markt van de vervoerondernemingen voor nieuwkomers ernstig kunnen bemoeilijken.

23. Artikel 2, §1, 11° en 12°, van het ontwerp is overbodig en dient te worden geschrapt. Inderdaad, in paragraaf 3 van dit advies wordt aangeraden de vergunning te koppelen aan de installatie en niet aan de aanvrager. Het is dan ook logisch dat kenmerken van de aanvrager niet in overweging worden genomen voor het al dan niet toekennen van de vergunning. Bovendien is het niet de taak van de CREG, noch van de minister bevoegd voor energie om de naleving van het fiscale, sociale en verzekeringsrecht te controleren en aan de niet-naleving ervan gevolgen te verbinden. Hiervoor zijn er andere, daartoe specifiek uitgeruste overheden en aangepaste sancties in het Belgische recht voorzien.

De CREG begrijpt wel dat de minister geen vergunning wenst af te leveren aan iemand die zwaar in gebreke zou zijn met zijn verplichtingen tegenover de overheid. Deze bepalingen zouden dus kunnen vervangen worden door het eisen van een verklaring waarin de aanvrager bevestigt dat hij in regel is met zijn verplichtingen inzake directe belastingen, BTW en betaling van bijdragen voor sociale zekerheid, en dat hij niet vervolgd wordt in criminele zaken.

24. In tegenstelling tot wat in eerdere adviezen¹⁶ door de CREG werd geadviseerd voor de elektriciteitssector¹⁷, dient het bewijs van voldoende risicodekking, zoals vermeld in artikel 2, §1, 13°, van het ontwerp, beschouwd te worden als een essentieel criterium voor alle installaties. Het vervoer van gas kan grote risico's met zich meebrengen. Deze bepaling in het ontwerp zou echter moeten aangevuld worden door "of op basis van criteria die door de CREG voor alle vervoerinstallaties zullen worden bepaald".

¹⁶ Advies nr. A 2000/002-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven met toepassing van artikel 4, §§ 1, tweede lid, 2 en 3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt; advies nr. A 2000/003-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, genomen in uitvoering van artikel 17 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven in toepassing van artikel 17, §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

¹⁷ Hierbij moet worden opgemerkt dat de kerncentrales een aparte regeling hebben voor de risicodekking.

25. In het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, waarover de CREG op 23 maart 2000 advies¹⁸ verleend heeft, werd gerefereerd aan het indicatief programma voor productiemiddelen. In onderhavig ontwerp ontbreekt enige verwijzing naar het indicatief plan van bevoorrading in aardgas.

Zoals het begrip 'indicatief plan' het zelf zegt, dit plan is indicatief en dus niet imperatief. Daarom kan dit criterium geen essentiële voorwaarde zijn voor het verlenen van een vergunning, zoniet maakt men het indicatief programma imperatief wat in strijd is met de gaswet.

Het is evenwel nuttig om de voorgenomen investering waarvoor een vergunning wordt aangevraagd te toetsen aan het indicatief programma. Er wordt bijgevolg voorgesteld om in artikel 2 van het ontwerp volgende nuttige bepaling in te voegen, voor de vervoerinstallaties van aardgas, zowel geïnterconnecteerd als directe leidingen:

"de conformiteit van de installatie met het meest recent bekendgemaakte indicatief plan van bevoorrading in aardgas, zoals bepaald in artikel 15/13 van de gaswet ;".

26. Artikel 2, §2, van het ontwerp verwijst hoofdzakelijk naar criteria waarvan de CREG in de voorgaande paragrafen aanbeveelt om ze te schrappen. De overblijvende criteria zijn artikel 2, §1, 5° en 13°, van het ontwerp, zoals wordt aanbevolen in de paragrafen 21 en 24 van dit advies. De eerste voorwaarde bepaalt het juridische aanknopingspunt dat eenvoudig kan worden vermeld in het dossier, terwijl de tweede voorwaarde de risicodekking behandelt. Bij elke bijkomende installatie wenst de CREG zich ervan te vergewissen dat de risicodekking toereikend blijft. Hieruit volgt dat beide voorwaarden beter telkens opnieuw bewezen worden en dat bijgevolg artikel 2, §2, van het ontwerp dient te worden geschrapt.

¹⁸ Advies nr. A 2000/002-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven met toepassing van artikel 4, §§ 1, tweede lid, 2 en 3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

27. Artikel 2, §§ 3 en 4, van het ontwerp kan volledig geschrapt worden omdat dat het verwijst naar toekenningscriteria die als overbodig werden gekwalificeerd.

HOOFDSTUK III - PROCEDURE VOOR TOEKENNING VAN DE VERVOERVERGUNNINGEN.

28. In haar reeds eerder gegeven adviezen ¹⁹, evenals in de opmerking vervat in de paragrafen 5 en 8 van dit advies, pleit de CREG voor bestuurlijke vereenvoudiging. De CREG is van oordeel dat de vergunningsaanvragen niet bij de minister moeten worden ingediend, maar bij haar en dit uitgaande van haar voorstelbevoegdheid.

Bovendien stelt de CREG vast dat doorheen het hele ontwerp er verschillende keren een analoge procedure wordt uitgeschreven. De vraag kan gesteld worden of het niet eenvoudiger is een procedure voor te stellen, die kan dienen als algemene standaard en waarnaar kan verwezen worden bij de afhandeling van vergunningsaanvragen, wijzigings-, herzienings-, intrekings- en verlengingsprocedures. Hiertoe zal de CREG in dit advies de nodige vereenvoudigingen voorstellen opdat de procedure uit hoofdstuk III zal kunnen dienst doen als standaardprocedure.

Een bijkomende reden om de voorliggende tekst van hoofdstuk III van het ontwerp te herschrijven is dat het zo gedetailleerd is opgesteld dat het moeilijk leesbaar is en voor verwarring zorgt.

¹⁹ Advies nr. A 2000/002-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de toekenning van individuele vergunningen voor de bouw van installaties voor de productie van elektriciteit, genomen in uitvoering van artikel 4 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven met toepassing van artikel 4, §§ 1, tweede lid, 2 en 3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt; advies nr. A 2000/003-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, genomen in uitvoering van artikel 17 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven in toepassing van artikel 17, §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

29. Voor de nieuwe herschikking van de tekst, kan men in de bestaande structuur van de artikelen een onderscheid maken tussen enerzijds de samenstelling van het dossier en anderzijds de procedure tot behandeling van de aanvraag.

De behandeling van de aanvraag wordt in het ontwerp uitgewerkt in de artikelen 4, eerste en derde lid, 9, 10, 11, 12, 13 en 14. De samenstelling van het dossier staat beschreven in de artikelen 4, tweede lid, 5, 6, 7 en 8.

De CREG is van oordeel dat een koninklijk besluit geen geschikte plaats is om de samenstelling en de vorm van het dossier tot in alle details te regelen. Zij stelt voor dit openbaar te maken via alle middelen die haar hiervoor ter beschikking staan en meer bepaald via de hierboven reeds vermelde website (paragraaf 11 van dit advies).

30. Hieruit volgt, alsmede rekening houdend met de opmerkingen vervat in de paragrafen 7, 8, 10, 11, 28 en 29 van dit advies, dat het hoofdstuk III van het ontwerp kan herschreven worden als volgt :

“HOOFDSTUK III Procedure voor de toekenning van de vervoervergunningen.

Afdeling I : Inhoud van het dossier.

Art. 3. De aanvraag vermeldt de identiteit van de aanvrager, zijn volledig adres, het onderwerp, het doel en de duur waarvoor de vergunning of de goedkeuring wordt aangevraagd en omvat de nodige bewijzen dat hij aan de toekenningscriteria voldoet. De aanvrager of zijn gemachtigde moet de aanvraag dateren en ondertekenen.

Ter aanvulling is de aanvraag vergezeld van :

1° de adressen, op papier en op etiket, van de betrokken besturen en diensten, inzonderheid:

- de federale besturen die krachtens de Belgische wetgeving belast zijn met enig onderzoek van de voorgenomen bouw of exploitatie van de betrokken vervoerinstallatie;
- de beheerders van het openbaar domein waarop de vervoerinstallaties gepland zijn;
- de beheerders van andere ondergrondse bouwwerken van openbaar nut betrokken bij het tracé;
- de betrokken overheden bevoegd voor leefmilieu.

2° alle andere gegevens die het opstellen van de vervoervergunning mogelijk maken, inzonderheid één of meerdere omstandig omschreven plannen en een algemeen beschrijvend overzicht;

3° het bewijs van betaling van de in hoofdstuk VI bedoelde vergoeding voor het onderzoek.

Art. 4. De commissie stelt een document op dat als leidraad dient voor iedereen die een aanvraag wilt indienen, en dat verduidelijking brengt aan de bepalingen in artikel 3. De commissie zorgt voor de bekendmaking van deze richtlijnen.

De commissie zal in haar richtlijnen het onderscheid maken tussen de verschillende soorten aanvragen, zoals die in de hoofdstukken II en V van dit besluit voorkomen.

Afdeling II : Procedure voor de behandeling van de aanvraag.

Art. 5. De aanvraag van een vervoervergunning wordt gericht aan de commissie. Zij wordt verstuurd per aangetekend schrijven tegen ontvangstbewijs, of wordt afgegeven tegen ontvangstbewijs.

De commissie kan toestemming verlenen om de aanvraag en de bijbehorende stukken op elektronische wijze in te dienen, alsook om deze documenten te ondertekenen met een elektronische handtekening. Zij kan tevens toelaten om bepaalde documenten uitsluitend op elektronische wijze bij te houden. Zij kan de toepassing van deze regels uitbreiden tot alle wettelijke voorgeschreven documenten.

Art. 6. Het aantal exemplaren waarin de stukken van de aanvraag moeten worden ingediend, stemt overeen met het totaal aantal adressen zoals vermeld wordt in artikel 3, 1°, vermeerderd met twaalf exemplaren voor de commissie.

De commissie kan bijkomende afschriften van alle of sommige stukken eisen. De bijkomende afschriften moeten door de aanvrager worden bezorgd binnen tien werkdagen na ontvangst van het bericht van de commissie. Alle stukken worden door de aanvrager en op zijn kosten bezorgd.

Art. 7. §1. Binnen de drie werkdagen te rekenen vanaf de dag na de ontvangst van de aanvraag bezorgt de commissie een kopie van het aanvraagdossier aan het Bestuur Energie en aan de betrokken besturen en diensten vermeld in artikel 3, 1°. De vermelde overheden en diensten kunnen hun adviezen en aanbevelingen meedelen binnen de zestig kalenderdagen na de ontvangst van de stukken. Zij zijn vrij om al dan niet in te gaan op dit verzoek. Hun antwoord op deze raadpleging vormt in geen geval een voorwaarde waarvan het toekennen van de vergunning kan afhangen. Zij kunnen steeds laten weten hoeveel bijkomende exemplaren zij nodig hebben, of welke bijkomende informatie zij nodig achten.

In dringende gevallen mag de commissie de in het voorgaande lid bedoelde termijn van zestig dagen terugbrengen tot minimum vijftien dagen. Zij betekent deze beslissing onmiddellijk aan de betrokken overheden en diensten.

De commissie is niet verplicht te antwoorden op adviezen en aanbevelingen die buiten de gestelde termijn binnenkomen.

Elk advies of elke aanbeveling wordt door de commissie aan de aanvrager ter informatie meegedeeld

§2. De commissie maakt haar termijnen bekend voor het onderzoek van vergunningsaanvragen. Deze termijnen kunnen afhankelijk gesteld worden van de aard of de omvang van de installaties.

§3. Gedurende het onderzoek van de aanvraag kan de commissie ontbrekende stukken, verduidelijkingen of bijkomende inlichtingen opvragen. De aanvrager beschikt over een termijn van vijf werkdagen vanaf de ontvangst van het bericht van de commissie om de gevraagde inlichtingen te verstrekken. Indien deze termijn overschreden wordt, zal de totale termijn om de aanvraag van de vergunning te beantwoorden, zoals bepaald in het intern reglement van de commissie, verlengd worden met het aantal kalenderdagen dat nodig was om de inlichtingen te bekomen.

Na indiening van de aanvraag, en vooraleer de commissie een voorstel doet tot toekenning van de vergunning, kunnen nog gewijzigde of aanvullende plannen of andere documenten worden ingediend door de aanvrager. In voorkomend geval, beslist de commissie of deze plannen of documenten opnieuw voorgelegd worden aan de betrokken besturen en diensten vermeld in artikel 3, 1°, en of de onderzoekstermijn dient te worden verlengd.

Art. 8. De commissie brengt de minister op de hoogte van de resultaten van elk onderzoek. In het geval dat de commissie een voorstel voor ondertekening voorlegt aan de minister, beslist de minister binnen de twee maanden, te rekenen vanaf de ontvangst van het voorstel.

Art. 9. De vergunning wordt verleend voor een duur van ten hoogste vijftig jaren. Deze duur kan worden herleid in functie van de aard van de installatie en van de vervoerde producten, en de hieraan verbonden bijzondere gevaren.

Art. 10. Het Bestuur Energie stuurt een eensluidend verklaard afschrift van het ministerieel besluit binnen de tien werkdagen naar de vergunninghouder, en een kopie van het besluit naar de commissie en de betrokken besturen en diensten, die bij de initiële aanvraag werden geraadpleegd.”

Artikel 10

31. De CREG neemt zich voor om de nodige publiciteit te geven aan haar beslissingen. Zij plant dit te doen via haar hierboven reeds vermelde website (paragraaf 11 van dit advies). Hierop zal zij niet alleen haar beslissingen over de vergunningsaanvragen publiceren, maar ook nauwgezet de stand van zaken in de te volgen procedure bekendmaken (ontvangst van het dossier e.d.).

Hieruit volgt dat artikel 10, §1, uit het ontwerp kan geschrapt worden. Dit is een gedetailleerde procedure opgezet om de volledigheid vast te stellen van het dossier. Aangezien gedurende de ganse loop van het onderzoek steeds bijkomende documenten kunnen gevraagd worden, kan deze opmerking als overbodig worden beschouwd.

32. Een federale regel (zoals in dit ontwerp) kan geen adviesverplichting opleggen aan een regionale overheid zonder een schending van de bevoegdheidsverdelende regels. Het principe van de wederzijdse autonomie van de federale overheid en de deelgebieden verzet zich daartegen. Niets verhindert echter dat de staat en de deelgebieden zich op dit vlak coöperatief zouden opstellen en een samenwerkingsakkoord zouden sluiten.²⁰

Tenslotte merkt de CREG op – zowel i.v.m. artikel 10, § 2 als §3 – dat de vraag om advies dient gericht aan de regering van het bevoegde gewest en niet aan de betrokken bevoegde gewestelijke dienst²¹.

33. Betreffende de uitdrukking “bijzondere voorwaarden” die in artikel 10, §3, zesde lid, van het ontwerp voorkomt, wordt verwezen naar paragraaf 42 van dit advies.

²⁰ VELAERS, J., *De grondwet en de Raad van State. Afdeling Wetgeving*, Antwerpen, Maklu, 1999, 271 (i.v.m. de autonomie in de uitoefening van de toegewezen bevoegdheden) en 876 e.v. (i.v.m. de samenwerkingsakkoorden). Cf. *paragraaf 6 van dit advies*.

²¹ Met uitzondering van het geval waar de bevoegde regelgever dit expliciet in de desbetreffende regelgeving inschrijft.

Artikel 13

34. Naast de mogelijkheid om een kortere termijn vast te leggen in functie van de aard van het te vervoeren product, oordeelt de CREG dat dit ook mogelijk moet zijn in functie van de aard van de vervoerinstallatie. Zo kan de vergunning voor een ondersteunende dienst (opslag, compressie, ...) korter zijn dan voor pijpleidingen.

Artikel 14

35. De CREG vestigt de aandacht erop dat in artikel 5, § 1, tweede lid, van het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, waarover de CREG op 23 maart 2000 advies²² gegeven heeft, uitdrukkelijk voorziet in de publicatie van het ministerieel besluit in het Belgisch Staatsblad. In dat ontwerp wordt echter nagelaten de aanvrager en de adviserende instanties een kopie van de vergunning op te sturen. Dit gebeurt echter wel bij het huidige ontwerp voor de toekenning van vervoervergunningen. De CREG meent dat beide ontwerpen beter op elkaar moeten worden afgestemd.

HOOFDSTUK IV – ALGEMENE VERPLICHTINGEN VAN DE HOUDER VAN EEN VERVOERVERGUNNING.

Artikelen 15 tot 19

36. De CREG acht het aangewezen om in één enkel artikel van dit hoofdstuk een volledige opsomming van de verplichtingen te geven. Het eerste artikel van hoofdstuk IV zou dan als volgt klinken :

²² Advies nr. A 2000/003-D van 23 maart 2000 over 'het ontwerp van koninklijk besluit tot vaststelling van de criteria en de procedure voor de toekenning van individuele vergunningen voor de aanleg van rechtstreekse lijnen, genomen in uitvoering van artikel 17 van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt' gegeven in toepassing van artikel 17, §2, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt.

“De houder van een vervoervergunning moet :

- 1° voldoen aan artikel 2, §1, 5°, van dit besluit;
- 2° bij het oprichten en uitbaten van de gasvervoerinstallaties het tracé en de innemingen respecteren die voorkomen op de kaart gehecht aan de vergunningsakte en de voorwaarden volgen die vermeld worden in de vergunningsakte met in achtneming van alle ter zake geldende wets- en verordeningbepalingen;
- 3° de veiligheid, de betrouwbaarheid en de bedrijfszekerheid van de vervoerinstallatie verzekeren met in achtneming van alle ter zake geldende regels²³;
- 4° de bouw en de exploitatie van zijn vervoerinstallaties toevertrouwen aan bekwaam personeel, binnen een aangepaste functionele structuur, die op een efficiënte manier een preventief veiligheidsbeleid kan voeren en eventuele incidenten kan oplossen;
- 5° zijn vervoerinstallaties onderhouden en ontwikkelen tegen economisch aanvaardbare voorwaarden en met eerbiediging van het leefmilieu;²⁴
- 6° zijn vervoerinstallatie exploiteren, onverminderd artikel 34 van dit besluit ;
- 7° vóór de eerste opstart van de installatie, na de oprichting ervan of na een buitengebruikstelling, een aanvraag indienen bij de commissie, conform artikel 34, laatste lid, van dit besluit²⁵;
- 8° een jaarlijks activiteitenverslag maken, overeenkomstig artikel 23 van dit besluit;
- 9° de vergoedingen betalen die hem worden opgelegd overeenkomstig artikel 13 en 15/15, §4, van de gaswet;
- 10° over een voldoende risicodekking beschikken op het vlak van burgerlijke aansprakelijkheid met betrekking tot de installatie, op basis van de algemeen door de verzekeringsmaatschappijen aanvaarde criteria, of op basis van criteria die door de commissie voor alle vervoerinstallaties zullen worden bepaald;
- 11° elke wijziging melden in zijn identiteit, inzonderheid bij adreswijziging of bij overdracht van de installatie; eveneens melding maken aan de commissie van een eventuele controlewijziging, fusie of splitsing van de vervoeronderneming;
- 12° twee jaar vóór het verval van de vergunning een voorstel indienen tot verlenging of definitieve stopzetting, conform de artikelen 44 tot 55 van dit besluit.

De houder van een aardgasvervoer vergunning moet daarenboven :

- 1° de bepalingen naleven inzake de toegang tot het vervoersnet en de vertrouwelijkheid van gegevens, overeenkomstig artikel 15/5 van de gaswet;
- 2° zijn openbare dienstverplichtingen naleven, die worden opgelegd overeenkomstig de bepalingen in artikel 15/11, 1°, van de gaswet.

²³ Hier kan ondermeer verwezen worden naar artikel 16, eerste lid, 1°, van de gaswet.

²⁴ Artikel 15/1, 1°, van de gaswet.

²⁵ Zie paragraaf 54 van dit advies.

Wanneer het niet gaat over een directe leiding, moet de houder van een aardgasvervoervergunning daarenboven :

- 1° zich onthouden van discriminatie tussen netgebruikers of categorieën netgebruikers, inzonderheid ten gunste van verbonden ondernemingen, conform artikel 15/1, 2°, van de gaswet;
- 2° aan de andere vervoerondernemingen en de distributieondernemingen voldoende informatie verstrekken opdat het vervoer van gas kan geschieden op een wijze die verenigbaar is met een veilige en doelmatige werking van het geïnterconnecteerd net, zoals bepaald in artikel 15/1, 3°, van de gaswet.”

37. Indien rekening gehouden wordt met de opmerkingen in dit advies betreffende de toekenningscriteria in hoofdstuk II van het ontwerp, en de paragraaf 36 van dit advies, is artikel 15 van het ontwerp overbodig. De bepalingen van de artikelen 16 tot 19 worden nu opgenomen in het eerste artikel van hoofdstuk IV en kunnen hier dus geschrapt worden.

38. De normen en reglementen betreffende de veiligheid bepalen de criteria waarop de organisatie van een vervoeronderneming kan getoetst worden. Er is een trend om de huidige normen te herwerken om, onder andere, ook minimumregels op te leggen voor het management binnen de functionele structuur die belast is met de exploitatie.

39. De Ministerraad van 20 juli 2000 heeft beslist bijkomende verplichtingen aan de houders van vervoervergunningen op te leggen, in verband met de “*unbundling*” tussen vervoer en levering. Deze werden niet in de nieuwe redactie van artikel 15 opgenomen, wellicht omdat bedoelde verplichtingen in de gedragscode thuis horen.

Artikel 20

40. In verband met de woorden “mits voldoende motivatie” dient herinnerd te worden aan het noodzakelijkheidsbeginsel als beginsel van behoorlijke regelgeving welk inhoudt dat regelingen van gemeen recht niet steeds moeten worden

herhaald.²⁶ De beslissing van de minister tot verlenging is een “éénzijdige rechtshandeling met individuele strekking die uitgaat van een bestuur en die beoogt rechtsgevolgen te hebben voor één of meer bestuurden” in de zin van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van de bestuurshandelingen.

Thans is de uitdrukkelijke motivering van eenzijdige bestuurshandelingen evenwel een wettelijk beginsel in het administratief recht dat bijgevolg niet telkens een herhaling behoeft.

Overeenkomstig paragraaf 8 van dit advies, en de controleverantwoordelijkheid van de CREG, dient de minister een beslissing te nemen “... op voorstel van de commissie”. De procedure kan nog eenvoudiger worden als de beslissing rechtstreeks aan de CREG wordt toevertrouwd.

Artikel 23

41. Om de rechtszekerheid en de objectiviteit beter te waarborgen, stelt de CREG een nieuwe formulering voor :

“ **Art. 23.** Onverminderd het recht van de commissie om bijkomende informatie te vragen, zal de houder van een vervoervergunning jaarlijks tegen 31 januari een verslag aan de commissie uitbrengen over :

- 1° de naleving van zijn verplichtingen;
- 2° de statistieken betreffende de vervoerde hoeveelheden in het voorbije kalenderjaar;
- 3° de eventuele reservatie van vervoercapaciteit voor derden;
- 4° de maximale vervoercapaciteit en de piekvraag (uurdebiet);
- 5° de scheikundige samenstelling van de vervoerde producten, en de aanvaarde toleranties.”

²⁶ COREMANS, H. en VAN DAMME, M., *Beginnelsen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Brugge, Die Keure, 1994, nr. 131.

Artikel 24

42. In artikel 9 van de gaswet wordt vermeld dat de vergunninghouder gehouden is aan de “voorwaarden die in de vervoervergunning zijn vermeld”. In 2° van het eerste lid van het artikel voorgesteld in paragraaf 36 van dit advies werd trouwens aanbevolen deze verplichting in de opsomming der verplichtingen op te nemen. Hiermee is duidelijk dat er een aantal voorwaarden kunnen opgelegd worden die de invulling van de bestaande wetten en verordeningen voor een bepaald geval nader bepalen.

Uit de libellering van het artikel 24 van het ontwerp kan de CREG niet anders besluiten dan dat de minister bijkomende voorwaarden kan opleggen buiten de tekst van hoofdstuk IV. Dit houdt een delegatie in aan de minister.

Dit artikel kan niet verwijzen naar de essentiële voorwaarden waaraan steeds voldaan moet zijn opdat een vergunning kan worden afgeleverd. Inderdaad, indien de vergunning wordt afgeleverd is reeds aan deze essentiële voorwaarden voldaan. Het zou dan alleen kunnen verwijzen naar bij de bespreking van artikel 2 van dit ontwerp als nuttig gekwalificeerde criteria. Evenwel, in het ontwerp zoals het voorligt, is dergelijk onderscheid niet gemaakt en werden alle criteria als essentiële voorwaarden opgelegd. De vraag blijft dan ook wat de betekenis van dit toch wel onduidelijke begrip “bijkomende bedingen” is. Dergelijk onnauwkeurig begrip houdt het gevaar in op willekeurige politieke inmenging in de vrije concurrentie van de geliberaliseerde gasmarkt. Ook dient de vraag te worden gesteld naar de bestaanbaarheid van dergelijke “bijkomende bedingen” met de gaswet en het Europese recht terzake. Zo lijkt deze werkwijze onwettig om de eenvoudige reden dat artikel 4, 1°, van de gaswet de Koning opdraagt de criteria voor de toekenning van vergunningen te bepalen. Het is dus de Koning zelf die deze criteria dient te bepalen. Hij kan deze opdracht niet delegeren aan de minister. Bijgevolg is het wenselijk artikel 24 van het ontwerp te schrappen.

HOOFDSTUK V – WIJZIGING, HERZIENING, SCHORSING OF INTREKKING VAN DE VERVOERVERGUNNING.

43. De CREG meent dat deze procedure beter wordt geschoeid op de procedure voor het afleveren van nieuwe individuele vergunningen, zoals in paragraaf 30 van dit advies werd voorgesteld. Een wijziging van een reeds afgeleverde vergunning kan in bepaalde gevallen immers even belangrijk zijn als het toekennen van een nieuwe vergunning; *a fortiori* geldt dit voor de intrekking van een vergunning. Bovendien is het voor de rechtsonderhorige gemakkelijker zijn weg te vinden indien de procedures, *mutatis mutandis*, dezelfde zijn.

Het lijkt evenzeer aangewezen om ook in de procedure tot herziening en intrekking van een vergunning de CREG een recht tot voorstel te geven in die zin dat alleen indien de CREG voorstelt de vergunning te herzien of in te trekken, de minister dit voorstel al dan niet kan opvolgen. Door een identieke procedure voor te schrijven garandeert men dat alle dossiers i.v.m. individuele vergunningen op dezelfde wijze en met dezelfde 'jurisprudentie' worden behandeld.

De CREG moet ook de haar in artikel 15/14, § 2, tweede lid, 4°, van de gaswet toegekende onderzoeksbevoegdheid kunnen uitoefenen. Bovendien is het logisch dat, als de CREG een voorstelbevoegdheid heeft bij de initiële aanvraag, zij dat ook moet kunnen bij de wijziging/herziening/opheffing/verlenging ervan.

De bovenstaande opmerking impliceert dat het de CREG is die de titularis van de vergunning in gebreke zal stellen en dus belast is met de controle op de naleving van de aan de vergunning verbonden verplichtingen. Het is wel wenselijk in het koninklijk besluit op te nemen dat de CREG de minister telkens informeert wanneer zij een titularis in gebreke stelt. Indien deze ingebrekestelling zou leiden tot een intrekking van de vergunning, zal dit immers bij ministerieel besluit dienen te gebeuren.

De CREG stelt dan ook voor dat de ganse procedure vanuit die optiek zou worden herschreven, rekening houdend met de richtsnoeren weergegeven in deze opmerking. Ondanks dat formuleert de CREG hierna ook nog opmerkingen op het ontwerp zoals het thans voorligt.

AFDELING 1: Wijziging van vergunde installaties

B. Wijzigingen met loutere meldingsplicht tot gevolg

Artikelen 27 en 28

44. Overeenkomstig de opmerking vervat in paragraaf 43 van dit advies dient “het Bestuur Energie” of “het Bestuur Energie van het Ministerie van Economische Zaken” in de artikelen 27 en 28 van het ontwerp vervangen te worden door “de commissie”. Hieruit volgt dat in artikel 29 van het ontwerp het de commissie is die het Bestuur Energie op de hoogte brengt van de melding.

Artikel 28

45. Zowel in het eerste als in het tweede lid van artikel 28 van het ontwerp zou men best de vertrekpunten van de termijn van tien werkdagen definiëren met formules zoals: “... te rekenen vanaf de ontvangst van de melding” of “... na ontvangst van de melding”.

AFDELING 2: Herziening van de vergunningsvoorwaarden

A. Herziening op initiatief van de overheid

Artikel 30

46. Rekening houdend met de opmerkingen in de paragrafen 10 en 43 van dit advies, dient dit artikel herschreven te worden :

“Art. 30. De commissie kan steeds aan de minister voorstellen één of meerdere voorwaarden van een toegekende vervoervergunning te herzien wanneer zij vaststelt dat de bestaande vergunningsvoorwaarden ontoereikend zijn geworden. De commissie brengt echter eerst haar voorstel, voldoende gemotiveerd ter kennis aan de vergunninghouder met aangetekend schrijven.

De vergunninghouder kan hiertegen verzet aantekenen binnen de dertig dagen na ontvangst van het voorstel. De commissie vraagt dan advies aan het Bestuur Energie, dat binnen de dertig dagen na ontvangst van de

stukken zijn advies levert. De commissie doet haar voorstel aan de minister en stuurt een kopie naar de vergunninghouder. Het Bestuur Energie stuurt een eensluidend verklaard afschrift van het ministerieel besluit binnen de tien werkdagen naar de vergunninghouder, en een kopie van het besluit naar de betrokken besturen en diensten, die bij de initiële aanvraag van de desbetreffende vergunning werden geraadpleegd.

De vergunninghouder moet de nieuwe voorwaarden naleven uiterlijk drie maanden na de betekening van de beslissing van de minister, behalve indien anders vermeld in de beslissing.”

AFDELING 3: Schorsing of intrekking van de vergunning

47. De CREG stelt vast dat het ontwerp melding maakt van intrekking, waarvan sprake in artikel 4, 3°, van de gaswet. De CREG vraagt zich echter af of de term “intrekking” wel juist is gekozen. Beoogt de overheid de vergunning die zij toekende ab initio teniet te doen, dan is de term “intrekking” correct gebruikt.

Wenst zij daarentegen aan de vergunning slechts haar gelding voor de toekomst te ontnemen, dan dient de regelgever de term “opheffing” te gebruiken. Uit de bewoordingen van de tekst leidt de CREG af dat het ontwerp de gevolgen van de maatregel eerder naar de toekomst ziet. De CREG refereert aan artikel 32 van het ontwerp dat zich toespitst op eventualiteiten die zich zouden kunnen voordoen tijdens het “gebruik” van de vergunning. De CREG beveelt daarom een aanpassing aan van artikel 4, 3°, van de gaswet en van het ontwerp.

48. De CREG merkt op dat het ontwerp in deze afdeling de term “schorsing” introduceert, in de betekenis van het tijdelijk stopzetten van het commercieel gebruik van de installaties, waarbij deze installaties niet meer voor gebruik aan derden mogen aangeboden worden. Het is een toestand van de vervoerinstallatie waarin alle regels voor een veilige exploitatie moeten gerespecteerd worden maar waar er geen injectie noch afname toegelaten is. De vervoerinstallatie wordt als het ware in “stand-by” gehouden. Hieruit volgt dat gedurende een schorsing, de erfdienstbaarheden en de algemene verplichtingen die gekoppeld zijn aan de vergunning blijven bestaan.

De schorsing op initiatief van de vergunninghouder wordt niet voorzien. De voordelen die hij zou halen uit dergelijk initiatief kunnen betrekking hebben tot :

- een vrijstelling van een eventuele plicht tot commercieel gebruik van de installatie, maar dergelijke plicht wordt nergens in de gaswet noch in het ontwerp aan een vervoervergunning gekoppeld, noch bij de verlenging ervan vereist;²⁷
- de verlenging van de vergunningsduur, maar nergens is er sprake van een opschuiving van de vervaldatum van de vervoervergunning omwille van schorsingen;
- de te nemen veiligheidsmaatregelen, maar die blijven van toepassing;
- het al dan niet betalen van vergoedingen, maar de CREG stelt vast dat de vergoedingen voorzien in artikel 13, tweede lid, van de gaswet, niet afhankelijk zijn van het al dan niet gebruiken van de installaties. In principe zal dat eveneens zo zijn met de vergoedingen bedoeld in artikel 15/15, §4, van de gaswet.

De schorsing heeft dus enkel zin als hij opgelegd is door de overheid, en kan dan ook als een sanctie gedefinieerd worden (zie paragraaf 16 van dit advies). Voldoet de vergunninghouder, dan kan hij na de schorsing onmiddellijk de installatie terug in gebruik nemen. Voldoet hij echter niet, dan kan de commissie een buitengebruikstelling opleggen.

49. Een vervoervergunning kan dus evolueren tussen verschillende toestanden:

- de installatie is in exploitatie of buiten gebruik;
- schorsing: de installatie mag niet meer aan derden voor gebruik aangeboden worden; in principe blijft de installatie in staat van dienst, maar de minister kan ook de buitengebruikstelling opleggen;
- opheffing: de vergunning houdt op te bestaan vóór de vervaldatum;

²⁷ De CREG heeft in paragraaf 36, eerste lid, 6°, van dit advies, voorgesteld een plicht tot exploiteren ingevoegd. Dit betekent dat de installatie in staat van dienst moet blijven, maar niet automatisch dat het commercieel aan derden aangeboden wordt, tenzij er een verplichting is om toegang aan derden te bieden. Dit is echter enkel geldig in de aardgassector. Om deze verplichting te kunnen onderbreken is een goedkeuring nodig. Daarom heeft de CREG in paragraaf 54 van dit advies de "buitendienststelling" ingevoerd.

- verval: wanneer de termijn van de vergunning verstreken is en dat de vergunning niet verlengd werd.

Bij de buitengebruikstelling wordt het exploitatierecht verbonden aan de vergunning opgeheven. De erfdienstbaarheden blijven bestaan en de installatie blijft onderworpen aan veiligheidsnormen, die echter kunnen verschillen van deze die gelden indien de installatie nog in exploitatie was.

Om de exploitatie van dergelijke installatie herop te starten moet een specifieke aanvraag bij de commissie ingediend worden. Deze nieuwe aanvraag zal dezelfde procedure volgen als voor nieuwe installaties, maar zal zich toespitsen op de veiligheidsaspecten van een nieuw in dienst te nemen installatie. De raadpleging van de “betrokken besturen en diensten” zal zich in principe beperken tot de Besturen Energie en Kwaliteit en Veiligheid.

In tegenstelling met wat beschreven werd voor een schorsing, is een buitengebruikstelling wel nuttig voor een vergunninghouder: de exploitatieplicht vervalt, de veiligheidstoestand wordt aangepast tot het nodige om de installatie later nog te kunnen heropstarten en de onderhoudskosten kunnen worden herleid.

Na een opheffing bestaat de vergunning niet meer, en vervallen dus ook de erfdienstbaarheden. De federale overheid beoordeelt een aanvraag tot opheffing hoofdzakelijk vanuit het oogpunt van de bevoorradingszekerheid. Voor de ontmanteling gelden de regels inzake ruimtelijke ordening.

Hoofdstuk V, afdeling 3, van dit ontwerp dient aangepast te worden in het licht van deze opmerkingen.

A. Schorsing of intrekking op initiatief van de overheid

Artikel 32

50. Het is niet duidelijk wat het nut is van een opheffing van de vervoervergunning in geval van faillissement. In sommige gevallen zal de curator verkiezen met de exploitatie door te gaan, en dan zou dit onmogelijk worden omwille

van de opheffing van de vervoervergunning. De CREG meent dat dergelijke opheffing de toestand zou kunnen verergeren, en beveelt bijgevolg aan artikel 32, eerste lid, 2°, uit het ontwerp te schrappen.

Artikel 32, eerste lid, 3° en 4°, van het ontwerp zit in wezen vervat in het punt 1° van hetzelfde artikel zodat hier sprake is van dubbel gebruik.

51. In het geval van opheffing op initiatief van de overheid, waarbij de vergunninghouder volledig in gebreke blijft, dient de CREG de mogelijkheid te hebben zelf in naam van de vergunninghouder op te treden om de veiligheid te vrijwaren. Men bevindt zich in een analoge toestand als in paragraaf 57 van dit advies, waarbij de overheid over de nodige financiële middelen moet beschikken om te kunnen optreden.

52. In het licht van alle voorgaande opmerkingen stelt de CREG voor subtitel A volledig als volgt te herformuleren en aan te vullen met twee nieuwe artikelen:

“A. Schorsing, buitengebruikstelling of opheffing op initiatief van de overheid.

Art. 32. De commissie kan steeds aan de minister voorstellen een vervoervergunning te schorsen, buiten gebruik te stellen, of op te heffen, wanneer zij vaststelt dat de vergunninghouder de bepalingen van de wet, van zijn uitvoeringsbesluiten of van de vervoervergunning niet naleeft.

De commissie volgt dezelfde procedure als in artikel 30 van dit besluit, maar de termijnen zijn hier telkens vijf werkdagen in plaats van dertig kalenderdagen. Bovendien kan de vergunninghouder de commissie verzoeken over te gaan tot herziening van de vergunningsvoorwaarden in plaats van tot een schorsing, buitengebruikstelling of opheffing.

Na ontvangst van het akkoord van de commissie per aangetekend schrijven om een herziening te overwegen, zal de vergunninghouder binnen de dertig dagen een herziening van de lopende vergunning aanvragen, overeenkomstig Afdeling 2, subtitel B, van dit hoofdstuk.

Art. 33. Het Bestuur Energie stuurt een eensluidend verklaard afschrift van elk ministerieel besluit binnen de tien werkdagen naar de commissie en de vergunninghouder, en, als het een opheffing is, een kopie van het besluit naar de betrokken besturen en diensten, die bij de initiële aanvraag van de desbetreffende vergunning werden geraadpleegd.

Art. 33bis. In geval van opheffing informeert de commissie de bevoegde overheid voor ruimtelijke ordening.

Art. 33ter. Indien de vergunninghouder zijn verplichtingen die voortvloeien uit de opheffing van zijn vergunning niet nakomt, stelt de commissie hem in gebreke. Als hij binnen de gestelde termijnen de nodige werken niet uitvoert, zal de commissie ze op kosten van de vergunninghouder laten uitvoeren, voor zover ze nodig zijn omwille van de veiligheid.”

B. Gedeeltelijke intrekking op initiatief van de vervoervergunninghouder

53. Rekening houdend met de paragrafen 47 tot 49 van dit advies moet de uitdrukking “gedeeltelijke intrekking” vervangen worden door “buitengebruikstelling”. Men kan zich afvragen of hiervoor een aanvraag nodig is, en niet een loutere melding. De CREG opteert voor een aanvraag, zoals in het ontwerp, omdat een buitengebruikstelling een invloed kan hebben op de bevoorradingszekerheid van het land.

De procedure van buitengebruikstelling zal nooit aangevraagd worden voor korte onderbrekingen van de exploitatie. Daarom kan men stellen dat het heropstarten altijd het voorwerp moet maken van een nieuwe goedkeuring, zonder deze verplichting afhankelijk te stellen van de duur van de onderbreking.

Aangezien het geen substantiële wijziging van de vergunning met zich meebrengt, stelt de CREG voor rechtstreeks de beslissingen te nemen, zonder de minister erbij te betrekken. De CREG meent dat de Koning deze bevoegdheid kan delegeren aangezien het over een plicht gaat die niet door de wet maar door de Koning zelf wordt ingesteld.

54. De CREG stelt daarom voor subtitel B volledig als volgt te herformuleren:

“B. Buitengebruikstelling op initiatief van de vergunninghouder.

Art. 34. Om een vervoerinstallatie buiten gebruik te stellen moet de vergunninghouder de goedkeuring van de commissie vragen. In deze aanvraag worden de redenen van de buitengebruikstelling toegelicht en worden de maatregelen uiteengezet voor de buitengebruikstelling zelf en voor het verder onderhoud van de installatie met inachtneming van de veiligheid. De commissie vraagt het advies van de Besturen Energie en Kwaliteit en Veiligheid, die binnen de dertig dagen na ontvangst van het verzoek hun advies verstrekken.

Met de buitengebruikstelling vervalt alleen het exploitatierecht en worden de daaraan gekoppelde veiligheidsmaatregelen aangepast. De andere rechten en verplichtingen van de vergunninghouder blijven ongewijzigd van kracht. De duur van de vergunning wordt niet gestuit.

Wanneer de vergunninghouder de installaties opnieuw in gebruik wenst te nemen, zal hij hiertoe voorafgaandelijk een nieuwe aanvraag moeten indienen volgens de in hoofdstuk III vermelde bepalingen, met dien verstande dat:

- 1° de commissie de beslissing neemt;
- 2° de aanvrager aantoont dat alle voorzorgen genomen worden om de veiligheid, de betrouwbaarheid en de bedrijfszekerheid te verzekeren van de installaties waarvan hij de exploitatie wenst te hernemen;
- 3° de commissie enkel het Bestuur Energie en het Bestuur Kwaliteit en Veiligheid dient te raadplegen, en dat de termijn om advies uit te brengen dertig dagen bedraagt.”

C. Volledige intrekking op initiatief van de vervoervergunninghouder

55. Om de installaties op te richten moet de vervoervergunninghouder van de bevoegde gewestelijke instanties een bouwvergunning bekomen. De gewestelijke overheid zal bepalen hoe de bouwvergunning gekoppeld wordt aan de vervoergunning, nl. of de bouwvergunning samen met de vervoervergunning uitdooft.²⁸

Hoe dan ook, de erfdienstbaarheden vervallen op het einde van de vervoervergunning. De vergunninghouder blijft onder controle van de overheid die hem de bouwvergunning verstrekt heeft, voor wat de bouwvergunning betreft. De algemene regel eist dat de toestand in diens oorspronkelijke staat hersteld wordt wanneer de bouwvergunning vervalt. De controle van de federale instanties beperkt zich tot de veiligheid gedurende de ontmanteling.

Bij het einde van het leven van de vervoerinstallatie verwacht de commissie dus een aanvraag die haar in staat stelt een oordeel te vellen over de typische aspecten die onder federale bevoegdheid vallen, inzonderheid bevoorradsingszekerheid en veiligheid. De bevoorradsingszekerheid wordt enkel bekeken in aanvragen

²⁸ De notie van tijdelijke bouwvergunning bestaat, maar wordt heden niet toegepast op vervoerinstallaties. De CREG heeft echter geen kennis van een procedure tot verlenging van een bouwvergunning. Deze regelingen kunnen bovendien verschillen van gewest tot gewest.

betreffende aardgas. De veiligheidsproblematiek verdwijnt wanneer de installatie afgebroken is, maar moet precies gedurende de ontmantelingsfase kunnen gecontroleerd worden.

Bij deze aanvraagprocedure worden de “betrokken besturen en diensten” geraadpleegd. Hiermee zullen de gewesten geïnformeerd zijn dat een vervoerinstallatie definitief wordt stopgezet.

56. In het licht van voorgaande opmerkingen onder de paragrafen 43, 47 tot 49 en 55 wordt subtitel C volledig geherformuleerd, als volgt.

“C. Opheffing op initiatief van de vergunninghouder.

Art. 43. Wanneer de vergunninghouder zijn installatie definitief wil stopzetten voordat de vergunning vervallen is, moet hij een opheffing van zijn vervoervergunning bij de commissie aanvragen volgens de in hoofdstuk III bepaalde procedure, waarin inzonderheid de veiligheidstoestand wordt toegelicht. Wanneer het gaat om vervoerinstallaties voor aardgas zal uit de aanvraag moeten blijken hoe de bevoorrading van de bestaande klanten wordt opgelost. Als de opheffing toegestaan is, informeert de commissie de bevoegde overheid voor ruimtelijke ordening.”

D. Verval van rechtswege bij einde vergunningstermijn

Artikel 44

57. De CREG moet de nodige maatregelen kunnen nemen om te vermijden dat een installatie die kadert binnen het algemeen belang in een juridisch vacuüm zou terechtkomen. In het indicatief plan zal de CREG onderzoeken welke vergunningen vervallen en welke maatregelen moeten worden getroffen om de bevoorradingsszekerheid niet in het gedrang te brengen. De CREG moet ook de vergunninghouders, die vergeten of nalaten een verlenging van hun vergunning aan te vragen, tot de orde kunnen roepen en zelfs in hun naam kunnen overgaan tot het ontmantelen van de vervoerinstallaties. De ontmanteling zal zich beperken, binnen het kader van de vervoervergunning, tot het vrijwaren van de veiligheid. Hiervoor zou de CREG moeten beschikken over een fonds die haar de financiële middelen biedt om deze opdracht naar behoren uit te voeren, ook wanneer een vergunninghouder failliet zou zijn.

Artikel 21, eerste lid, 3°, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt, heeft voorzien in de oprichting van een fonds voor openbare dienstverplichtingen in de elektriciteitssector. De CREG stelt voor dat een wettelijk initiatief genomen wordt om een dergelijk fonds ook voor de gasector op te richten.

58. In het ontwerp wordt voorgesteld dat de vergunninghouder ten laatste drie jaar vóór het verval zijn aanvraag indient voor een verlenging of opheffing. De vraag is of deze termijn van drie jaar niet te lang is. Als men dit leest samen met artikel 12 van het ontwerp, dan stelt de CREG vast dat de minister in principe een nieuwe vergunningsaanvraag moet rond krijgen binnen de zes maanden (eventueel acht). Het lijkt bijgevolg opportuun om de termijn van drie jaar in te korten; ook al omdat er in een dergelijke lange tijdsspanne nog heel wat kan gebeuren dat de houder van de vergunning kan doen beslissen om zijn houding te veranderen. Anderzijds is het wenselijk dat de beslissing van de minister ruime tijd vóór de vervaldatum genomen wordt. Zodoende kan de aanvrager op tijd de nodige schikkingen nemen. Daarom stelt de CREG een termijn van twee jaar voor.

Bovendien moet de periode voor het indienen van de aanvraag ook bij de aanvang afgebakend worden. Anders zou de vergunninghouder een verlenging kunnen

aanvragen daags na het bekomen van de vergunning. De overheid zou dergelijke aanvraag niet correct kunnen beoordelen aangezien de staat van de installatie en de globale context op de datum van de verlenging bijlange niet gekend zouden zijn. Niettegenstaande zou de overheid gebonden zijn om binnen bepaalde termijnen een beslissing te nemen.

59. Rekening houdend met voorgaande opmerkingen zou artikel 44 van het ontwerp als volgt kunnen luiden:

“Art. 44. Ten vroegste vijf jaar en ten laatste twee jaar vóór het verval van de vergunningstermijn moet de houder een aanvraag bij de commissie indienen. Indien hij zijn vervoerinstallatie definitief wenst stop te zetten volgt hij dezelfde procedure als in artikel 43 van dit besluit. Indien hij zijn vergunning wenst te verlengen volgt hij de procedure beschreven in artikel 45 van dit besluit..

Indien dit dossier niet tijdig wordt ingediend kan de commissie de vergunninghouder in gebreke stellen en een nieuwe termijn opleggen. Als er na verloop van deze termijn geen voorstel ingediend is, kan de commissie, onverminderd de artikelen 21 en 22 van de gaswet, een financiële waarborg vorderen ter dekking van de ontmantelingswerken van de vervoerinstallaties, in de mate dat deze werken nodig zijn voor de veiligheid.

Als de vergunninghouder zijn verplichting tot het storten van de financiële waarborg niet nakomt, kan de commissie overgaan tot de hogervermelde werken op kosten van de vergunninghouder en de gehele procedure in zijn naam regelen!”

AFDELING 4: Verlenging van de vervoervergunning, al dan niet gedeeltelijk ingetrokken

60. Als men ingaat op de suggesties vervat in de paragrafen 48 en 54 van dit advies, wordt de uitdrukking “gedeeltelijke intrekking” vervangen door “buitengebruikstelling”, en heeft deze toestand geen invloed op een verlengingsaanvraag. Hij dient dan ook niet specifiek te worden vermeld in de titel.

Artikel 45

61. De artikelen 48 tot 50 van het ontwerp hernemen in belangrijke mate wat reeds in hoofdstuk III van het ontwerp staat. Omwille van de administratieve eenvoud is het verkieslijk dat hieraan wordt gerefereerd in plaats van de ganse regeling te herschrijven.

62. Rekening houdend met voorgaande opmerkingen zou de ganse afdeling als volgt kunnen klinken:

“AFDELING 4: Verlenging van de vervoervergunning.

Art. 45. Op aanvraag van de vergunninghouder en op voorstel van de commissie kan de minister de vervoervergunning één of meerdere malen verlengen, voor een beperkte duur die telkens de dertig jaar niet mag overschrijden. De aanvraag voor de verlenging moet ten vroegste vijf jaar en ten laatste twee jaar vóór de vervaldatum ingediend worden, volgens de in hoofdstuk III vermelde bepalingen.

Inzonderheid zal uit het dossier van de aanvraag van een verlenging moeten blijken dat de nodige veiligheidsmaatregelen verzekerd zijn. Hiervoor zal de commissie, naast de plannen en het beschrijvend overzicht, ook het volgende kunnen opvragen:

- 1° de resultaten van de technische proeven die door of onder toezicht van een erkend en onafhankelijk keuringsorganisme moeten worden uitgevoerd;
- 2° een beschrijving van de rol en van de werking van de installatie sinds haar indienststelling, of sinds het verlenen van de vervoervergunning, inzonderheid de wijzigingen van de aard van het vervoerde product, belangrijke voorvallen of ongevallen, resultaten van de gedurende de laatste tien jaren uitgevoerde controles, inbegrepen de controle van de kathodische bescherming.

Als de vergunninghouder geen aanvraag tot verlenging indient binnen de gestelde termijnen, en de commissie vaststelt dat hierdoor de bevoorrading in het gedrang komt, kan zij de minister voorstellen om toch de vervoervergunning te verlengen.

Art. 46. Wanneer een vervoerinstallatie bestaat uit verschillende gedeelten die één technisch geheel vormen of een liggingwijziging heeft ondergaan waarvoor afzonderlijke vergunningen op latere tijdstippen werden verleend, moet de verlenging aangevraagd worden voor het operationeel geheel. De vervaldatum wordt afgeleid van de oudste vergunning.

Art. 47. De duur van de vervoervergunning wordt van rechtswege verlengd met een termijn van vijf jaar vanaf de vervaldatum van de desbetreffende

vergunning, aan de oorspronkelijk voorwaarden, indien er vóór deze vervaldatum geen uitspraak wordt gedaan.

Art. 48. Indien er één jaar voor de nieuwe vervaldatum waarvan sprake in vorig lid nog steeds geen beslissing door de minister is genomen over de verlengingsaanvraag, ondanks een ingebrekestelling van de vergunninghouder die gedurende de zes daaropvolgende maanden zonder gevolg is gebleven, wordt de vervoervergunning van rechtswege verlengd voor een nieuwe periode van tien jaar.”

AFDELING 5: Overdracht, controlewijziging, fusie of splitsing.

Artikelen 56 tot 58

63. Als de oriëntering vervat in paragraaf 3 van dit advies gevolgd wordt, heeft de vergunninghouder geen goedkeuring nodig, maar enkel een meldingsplicht bij de overdracht van een vervoerinstallatie, bij controlewijziging, fusie of splitsing.

De nieuwe vergunninghouder zal gehouden zijn aan alle verplichtingen die verbonden zijn aan de installatie, waaronder de jaarlijkse rapportering. Wanneer de CREG geïnformeerd wordt over een overdracht zal zij vrij beslissen of een speciale controle nodig is over de naleving van de verplichtingen.

Bij adreswijziging is er een meldingsplicht die onder de algemene verplichtingen moet opgenomen worden (zie paragraaf 36 van dit advies).

64. Hoofdstuk V, afdeling 5 van het ontwerp zou volledig vervangen mogen worden door één enkel artikel, zoals volgt:

“De vervoervergunning kan niet overgedragen worden op zich. De vergunning volgt de installatie, die wél verhandelbaar is. Als de installatie aldus overgaat, moet de oorspronkelijke vergunninghouder dit aan de commissie melden, met aanduiding van de coördinaten van de nieuwe vergunninghouder.

In geval van controlewijziging, fusie of splitsing van de houder van de vervoervergunning moet de vergunninghouder dit aan de commissie melden, die de minister daarvan op de hoogte brengt, binnen de drie werkdagen na ontvangst van de melding.”

HOOFDSTUK VI – VERGOEDINGEN.

Artikel 59

65. In de veronderstelling dat de in dit artikel bedoelde bijdrage voor elke aanvrager dezelfde zal zijn en op voorhand zal worden vastgesteld als een algemeen geldend bedrag, moet de regelgever in dit artikel “een bijdrage” vervangen worden door “de bijdrage”. Deze bijdrage wordt aan de CREG, en niet aan de minister, betaald, per analogie met wat in de elektriciteitssector gebeurt (artikel 25, §3, van de wet van 29 april 1999 betreffende de organisatie van de elektriciteitsmarkt).

Artikel 60

66. Het koninklijk besluit zou moeten bepalen dat de vergoeding ter dekking van de werkingskosten van de CREG jaarlijks te betalen zijn.

De CREG stelt voor om de zin “De forfaitaire verdeelsleutel ...” te schrappen omdat ze niets toevoegt aan artikel 15/15, §4, van de gaswet en omdat ze geen pertinente indicaties geeft voor het systeem van vervoervergunningen.

HOOFDSTUK VII – DIVERSE BEPALINGEN.

67. De artikelen 67 tot 70 van het ontwerp zijn opheffingsbepalingen. Zij moeten vóór de artikelen 62 tot 64 komen die overgangsbepalingen zijn.²⁹ Beide artikelenreeksen worden best onder een eigen hoofding (respectievelijk “opheffingsbepalingen” en “overgangsbepalingen”) opgenomen.

²⁹ COREMANS, H. en VAN DAMME, M., *Beginselen van wetgevingstechniek en behoorlijke regelgeving*, Brugge, Die Keure – Administratieve Rechtsbibliotheek – Algemene Reeks nr. 11, 1994, nr. 79 en RAAD VAN STATE, “Wetgevingstechniek: aanbevelingen en formules”, *T.V.W.*, 1999 (1 – bijlage), II-36-37.

Artikel 61

68. Aangezien de controle op de naleving van de vergunningen door artikel 15/14, §2, tweede lid, 4°, van de gaswet aan de CREG toevertrouwd wordt, dient artikel 61 van het ontwerp de CREG bevoegd te maken voor het vaststellen van de inbreuken op dit besluit samen met de ambtenaren en agenten van het Ministerie van Economische Zaken.

Artikel 71

69. Het besluit kan niet in werking treden zolang de artikelen 5 en 6 van de gaswet met toepassing van artikel 33 van dezelfde wet niet in werking zijn getreden. Hiermee dient artikel 71 van het ontwerp terdege rekening te houden.

BIJLAGE.

70. Zoals paragraaf 29 van dit advies opmerkt, geeft de CREG de voorkeur aan een publicatie op haar website van de gebruiksaanwijzingen voor het opstellen van bepaalde aanvragen. In die zin kan de bijlage van het ontwerp geschrapt worden. Die zal inhoudelijk opgenomen worden in vermelde publicatie.

TEKSTUELE COMMENTAAR

Artikel 2

71. In de Franstalige versie van artikel 2, §1, van het ontwerp, schrijve men “visés à l’article 4” in plaats van “visées à l’article 4”.

Artikel 20

72. In de Franstalige versie van artikel 20, eerste lid, van het ontwerp dienen de volgende tekstverbeteringen te worden aangebracht :

- schrijf “*nécessaires*” in plaats van “*requisites*”;
- schrijf “*proroger*” in plaats van “*prolonger*”;
- schrijf “*cette prorogation*” in plaats van “*prolongement*”;
- schrijf “*motivée*” in plaats van “*motivé*”.

73. In de Nederlandstalige versie van artikel 20, vierde lid, van het ontwerp, schrijve men “van de” in plaats van “der”.

74. In de Franstalige versie van artikel 20, vierde lid, van het ontwerp, schrijve men “*gestionnaires*” in plaats van “*gérants*”.

Artikel 21

75. De Nederlandstalige versie van de tekst van artikel 21, vierde lid, van het ontwerp is quasi onleesbaar. Vandaar dat het vierde lid van artikel 21 van het ontwerp dient herschreven te worden: “Na verloop van een jaar, ingaand de dag van de voorlopige oplevering, en na een aangetekend schriftelijk verzoek, wordt overgegaan tot de eindoplevering der werken of wordt proces-verbaal van de geweigerde afschouw opgemaakt. Dit moet binnen een termijn van tien werkdagen gebeuren te rekenen vanaf de ontvangst van het schriftelijk verzoek.”. Het startpunt van de tiendaagse termijn zou ook in de Franstalige versie van de tekst moeten worden aangepast.

76. Tengevolge van de voorgestelde aanpassing van het vierde lid van artikel 21 van het ontwerp, moet ook het vijfde lid van dit artikel worden aangepast: “Indien een proces-verbaal van geweigerde afschouw werd opgemaakt moet de vergunninghouder...”.

77. De subtitel van hoofdstuk V, afdeling 1, A, van het ontwerp zou duidelijker geformuleerd kunnen worden. De CREG stelt de volgende tekst voor: “Wijzigingen waarvoor een bijvoegsel aan de lopende vervoervergunning vereist is”.

Artikel 25

78. In de Franstalige versie van artikel 25, 1°, van het ontwerp dienen de volgende tekstverbeteringen te worden aangebracht :

- schrijf "*telle que définie*" in plaats van "*comme définies*";
- schrijf "*ou le terrain dont l'occupation est*" in plaats van "*ou l'occupation de terrain*".

79. De Nederlandstalige versie van de tekst in punt 3° van artikel 25 van het ontwerp is op een onverstaanbare wijze geformuleerd. De CREG stelt bijgevolg de volgende tekst voor: "bij elke wijziging van een voorwaarde die opgenomen werd in de oorspronkelijke vervoervergunning".

Artikel 26

80. Artikel 26 van het ontwerp dient herschreven: "De aanvraag van het bijvoegsel door de titularis van de initiële vergunning, zoals bedoeld in vorig artikel, evenals de behandeling van die aanvraag, gebeurt conform de bepalingen van hoofdstuk III."

Artikel 27

81. In de Franstalige versie van artikel 27 van het ontwerp, schrijve men : "*qui ne sont pas visées*" in plaats van "*non prévues*".

82. Om de duidelijkheid te bevorderen dient artikel 27, littera b), van het ontwerp als volgt aangepast te worden : "de beschrijving en de motivatie van de wijzigingen".

Artikel 28

83. Om overeenstemming te verkrijgen met de titel van hoofdstuk V, afdeling 1, A, van het ontwerp, dient in artikel 28, eerste lid, van dit ontwerp de zin te eindigen op "waarvoor een bijvoegsel aan de lopende vervoervergunning vereist is."

Artikel 29

84. Voor een duidelijke verwijzing naar de betrokken Besturen, dient men in artikel 29 van het ontwerp de woorden “van het Ministerie van Economische Zaken” toe te voegen.

Artikel 32

85. In de Franstalige versie van artikel 32, eerste lid, 1°, van het ontwerp, schrijve men : “*en cas de manquement aux*” in plaats van “*non respect des*”.

86. In de Nederlandstalige versie van artikel 32, eerste lid, 4°, van het ontwerp, schrijve men: “In geval van niet-betaling, na herinnering, van de vergoeding waarvan sprake in artikel 60”.

Artikel 33

87. In de Franstalige versie van artikel 33, eerste lid, van het ontwerp dient men de woorden “*prononciation sur le ... la ...*” te schrappen.

Artikel 56

88. In de Franstalige versie van artikel 56, vierde lid, 5°, van het ontwerp, schrijve men: “*de la part du*” in plaats van “*du chef du*”.

89. In de Franstalige versie van artikel 56, zesde lid, van het ontwerp, schrijve men: “*réputée*” in plaats van “*censée être*”.

90. In de Nederlandstalige versie van artikel 56, zesde lid, van het ontwerp, is het gebruik van de woorden “Bij gebrek van ...” fout. In correct Nederlands dient de keuze gemaakt te worden tussen de woorden “Bij gebrek aan ...” of de woorden “Bij ontstentenis van ...”.

Artikel 58

91. In de Nederlandstalige versie van artikel 58, derde lid, van het ontwerp, dient de tekst voor de leesbaarheid en de duidelijkheid beter niet te beginnen met het woord “Hij”, maar wel met de woorden “De minister”.

92. In de Nederlandstalige versie van artikel 58, vierde lid, van het ontwerp is het gebruik van de woorden “Bij ontstentenis aan ...” fout. In correct Nederlands dient de keuze gemaakt te worden tussen de woorden “Bij gebrek aan ...” of de woorden “Bij ontstentenis van ...”.

Artikel 59

93. In de Franstalige versie van artikel 59, zesde lid, van het ontwerp, schrijven men “*de transport*” in plaats van “*de fourniture*”.

Artikel 62

94. In de Nederlandstalige versie van artikel 62, derde lid, van het ontwerp, dient men de woorden “die in tegenstrijd zouden zijn” te vervangen door de woorden “die in strijd zouden zijn” of door de woorden “die strijdig zouden zijn”.

Artikel 63

95. In artikel 63, zesde lid, van het ontwerp, dient de verwijzing in de tekst naar “artikel 1, littera a)” van de gaswet vervangen te worden door een verwijzing naar “artikel 1, 1°” van de gaswet.

Voor de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas :

Jean-Paul PINON
Directeur

Christine VANDERVEEREN
Voorzitter