

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 octobre 2011

PROJET DE LOI

**portant assentiment de l'Accord
de coopération du 8 octobre 2010
entre l'État fédéral et les Régions
en vue de l'exécution des règlements des
Communautés européennes
relatifs à une politique de capacité
des flottes communautaires
dans la navigation intérieure
en vue de promouvoir
le transport par voie navigable**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. Bert WOLLANTS

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du secrétaire d'état à la mobilité, adjoint au premier ministre	3
II. Discussion générale	6
III. Discussion des articles et votes	7
V. Vote sur l'ensemble	8

Document précédent:

Doc 53 **1684/ (2010/2011):**
001: Projet transmis par le Sénat.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 oktober 2011

WETSONTWERP

**houdende instemming
met het Samenwerkingsakkoord
van 8 oktober 2010 tussen
de Federale Staat en de Gewesten
betreffende de uitvoering
van de verordeningen van de Europese
Gemeenschappen betreffende
het beleid ten aanzien van de capaciteit
van de communautaire binnenvaartvloot
met het oog op de bevordering
van het vervoer over de binnenwateren**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Bert WOLLANTS**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
II. Algemene bespreking	6
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	7
IV. Stemming over het geheel	8

Voorgaand document:

Doc 53 **1684/ (2010/2011):**
001: Ontwerp overgezonden door de Senaat.

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Kattrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	Karin Temmerman
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
David Geerts, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
LDD	:	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	:	Indépendant - Onafhankelijk

Abbréviations dans la numérotation des publications:

DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
e-mail : publications@lachambre.be

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi au cours de sa réunion du 4 octobre 2011.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre, situe le projet de loi dans son contexte historique: un assainissement structurel de la navigation intérieure a été réalisé au sein de l'Union européenne de 1990 à 1999 parce que ce secteur était en surcapacité. Les mesures comprenaient l'octroi de primes de déchirage et l'application de la règle du "Vieux pour Neuf" (selon laquelle aucun nouveau navire ne peut être mis en service que moyennant le déchirage d'un tonnage actif équivalent ou le paiement d'une contribution spéciale). Pour pouvoir mettre ces mesures en œuvre, des "fonds de déchirage" ont été créés dans plusieurs États membres. Pour la Belgique, ce fonds a été créé en vertu d'un accord de coopération conclu le 23 mars 1990 entre l'État et les Régions. Ce fonds a été rattaché à l'Office régulateur de la navigation intérieure (ORNI), qui était un parastatal fédéral dont la mission première était d'organiser les affrètements selon un système de rotation.

Les actions d'assainissement ont pris fin en avril 1999. L'on craignait toutefois que l'arrêt soudain de la règle du "Vieux pour Neuf" ait des effets négatifs sur le marché nouvellement libéralisé; d'autre part, on a jugé préférable de conserver les instruments de la politique d'assainissement comme mécanisme de crise en cas de perturbation grave du marché de la navigation intérieure. C'est ce qui a amené le législateur européen à adopter le règlement 718/1999/CE qui conservait la possibilité de réactiver la règle du "Vieux pour Neuf" et d'organiser d'éventuelles actions de déchirage si les circonstances l'exigeaient. Lorsque ce règlement est entré en vigueur, l'ORNI a continué à exercer ses missions sur la base de ce qui avait été convenu dans l'accord de coopération du 23 mars 1990; le règlement 718/1999/CE prévoit en effet que les États membres doivent continuer à gérer le fonds de déchirage visé dans le règlement 1101/89/CE.

La phase suivante a été la dissolution de l'Office régulateur de la navigation intérieure le 31 décembre 1999: la libéralisation du marché avait en effet sonné la fin de la mission première de l'institution et cette dernière n'avait donc plus de raison d'être. L'arrêté royal du 15 décembre 1999 portant dissolution de l'Office régulateur de la Navigation intérieure dispose que le

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 4 oktober 2011.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, schetst de historische context van het wetsontwerp: in de Europese Unie werd van 1990 tot 1999 een structurele sanering van de binnenvaart doorgevoerd wegens de overcapaciteit in die sector. De genomen maatregelen waren de toekenning van slooppremies en de zogenaamde "oud-voor-nieuw"-regeling (een nieuw schip mocht slechts in gebruik worden genomen nadat een gelijkwaardige actieve tonnage was gesloopt of nadat er een bijzondere bijdrage was betaald). Om die maatregelen te kunnen uitvoeren, werden in de lidstaten zogenaamde sloopfonds opgericht. Voor België gebeurde dat op basis van een op 23 maart 1990 gesloten samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten; het fonds werd ondergebracht bij de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB), een federale parastatale die de organisatie van de bevrachting via toerbeurt als hoofdopdracht had.

In april 1999 liepen de saneringsacties ten einde, maar het viel te vrezen dat een plotse stopzetting van de "oud-voor-nieuw"-regeling negatieve effecten zou hebben op de pas geliberaliseerde markt; bovendien werd geoordeeld dat het instrumentarium van het saneringsbeleid als crisismechanisme bij een eventuele ernstige verstoring van de binnenvaartmarkt best kon worden behouden. Daarom werd verordening 718/1999/EG uitgevaardigd, op grond waarvan een reactivering van de "oud-voor-nieuw"-regeling mogelijk was en sloopacties konden worden georganiseerd indien de omstandigheden dit vereisten. Bij de inwerkingtreding van deze verordening is de DRB zijn taken gewoon verder blijven uitvoeren op basis van de afspraken van het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990; verordening 718/1999/EG bepaalt immers dat de lidstaten het sloopfonds als bedoeld in verordening 1101/89/EG verder moeten blijven beheren.

Een volgende fase was de ontbinding van de DRB op 31 december 1999: door de liberalisering van de markt was er een einde gekomen aan de hoofdopdracht van de instelling, die dus geen bestaansreden meer had. Het koninklijk besluit van 15 december 1999 tot ontbinding van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart bepaalt dat het ministerie van Verkeer en Infrastructuur de uit-

ministère des Communications et de l'Infrastructure garantit l'exécution des missions dont l'ORNI est resté chargé après le 30 novembre 1998, date d'entrée en vigueur de l'instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix. À partir du 1^{er} janvier 2000, le suivi des dossiers de déchirage restants a été pris en charge par le service Navigation intérieure du ministère.

Bien que l'exécution des tâches du fonds de déchirage au sein du ministère des Communications et de l'Infrastructure (aujourd'hui SPF Mobilité et Transports) n'ait jusqu'à ce jour jamais donné lieu à aucun litige avec les Régions et que les instruments de la politique d'assainissement ne soient *de facto* plus utilisés depuis avril 2003, la régularisation de la situation engendrée par la mise en œuvre du règlement 718/1999/CE reste souhaitable, car elle permet de prendre des mesures concernant les réserves financières: lors de la dissolution de l'ORNI, il subsistait en effet encore des moyens financiers à hauteur de 1 183 094,33 euros. Ils ont été transférés sur un compte distinct, géré par la direction Navigation intérieure. Ces moyens se composent du solde de la subvention de 100 millions de francs belges dont l'ORNI avait été doté en 1989 pour l'assainissement de la navigation intérieure; l'autorité fédérale et les Régions ont à l'époque convenu que l'affectation desdits moyens serait réglée par un avenant à l'accord de coopération.

Dès 2004, l'autorité fédérale a pris l'initiative de procéder à une révision de l'accord de coopération. Après de longues concertations, un accord de principe a été atteint début 2009 sur un accord qui a été signé par les gouvernements respectifs et qui est maintenant présenté sous la forme du projet de loi à l'examen. L'accord est bien sûr en conformité avec les obligations prévues par le règlement 718/99/CE.

L'accord de coopération fixe les montants qui seront imputés pour rembourser les frais de fonctionnement du SPF Mobilité et Transports. Sur la base de l'accord de coopération du 23 mars 1990, les Régions ont remboursé les frais encourus pour la période allant jusqu'à la fin de l'année 2004; par contre, pour la période à partir de 2005, les Régions contestent les montants réclamés, vu qu'ils ne correspondent plus à la charge réelle de travail pour le SPF Mobilité et Transports. L'accord à l'examen règle le remboursement pour ces années et crée un cadre global pour l'affectation des moyens disponibles. La répartition des montants à payer se fait sur base de la clé de répartition utilisée durant la période 1989 à 1999 lors de l'assainissement de la navigation intérieure, à savoir 81 % pour la Région flamande, 18 % pour la Région wallonne et 1 % pour la Région de Bruxelles-Capitale.

voering van de opdrachten verzekert waarmee de DRB belast was gebleven na 30 november 1998, de datum waarop vrije bevrachting en vrije prijsvorming werden ingevoerd. Vanaf 1 januari 2000 werd de opvolging van de resterende sloopdossiers overgenomen door de dienst Binnenvaart van het ministerie.

Hoewel de uitvoering van de taken van het sloop-fonds in de schoot van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur (nu de FOD Mobiliteit en Vervoer) tot op heden geen aanleiding heeft gegeven tot geschillen met de Gewesten en ondanks het feit dat de instrumenten van het saneringsbeleid sinds april 2003 *de facto* niet meer worden gebruikt, is de regularisatie van de situatie die is ontstaan ingevolge de uitvoering van verordening 718/1999/EG toch wenselijk omdat zo een regeling kan worden getroffen voor de financiële reserves: bij de ontbinding van de DRB bleef immers 1.183.094,33 euro aan financiële middelen beschikbaar, die werden overgeschreven op een afzonderlijke, door de directie Binnenvaart beheerde rekening. De financiële middelen zijn het saldo van de toelage van 100 miljoen Belgische frank, die in 1989 aan de DRB was toegekend voor de sanering van de binnenvaart; de federale overheid en de Gewesten hebben op dat ogenblik afgesproken om de aanwending ervan te regelen via een bijvoegsel bij het samenwerkingsakkoord.

In 2004 reeds heeft de federale overheid het initiatief genomen om tot een herziening van het samenwerkingsakkoord te komen. Na uitgebreid overleg is er begin 2009 principiële overeenstemming bereikt over een akkoord, dat door de respectieve regeringen werd ondertekend en nu als wetsontwerp voorligt. Het akkoord is vanzelfsprekend in overeenstemming met de verplichtingen vervat in verordening 718/99/EG.

Het samenwerkingsakkoord stelt de bedragen vast die aangerekend zullen worden om de werkingskosten van de FOD Mobiliteit en Vervoer te vergoeden. Op basis van het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990 hebben de Gewesten de gemaakte kosten voor de periode tot en met 2004 terugbetaald; voor de periode vanaf 2005 betwisten de Gewesten echter de gevraagde sommen omdat ze niet meer in overeenstemming zijn met de reële werklast voor de FOD Mobiliteit en Vervoer. Het voorliggende akkoord regelt de vergoeding voor die jaren en creëert een algemeen kader voor de toewijzing van de beschikbare middelen. De verdeling van de te betalen sommen gebeurt volgens de verdeelsleutel die in de periode 1989-1999, tijdens de sanering van de binnenvaart, gehanteerd werd: 81 % voor het Vlaams Gewest, 18 % voor het Waals Gewest en 1 % voor het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Pour le contrôle et la surveillance des opérations financières, il est créé un comité, présidé par un représentant du SPF Mobilité et Transports et composé de représentants des trois Régions et des organisations professionnelles.

Les moyens financiers disponibles seront utilisés pour le financement de projets au bénéfice de la navigation intérieure belge, en particulier dans les domaines suivants:

- soutien de cours de formation et organisation d'examens en vue d'obtenir la compétence professionnelle d'entrepreneur de transport de marchandises par le biais de la navigation intérieure;
- soutien de l'équipement de bateaux école en nouvelles technologies et en informatique;
- recherche de nouvelles techniques contribuant à l'amélioration des conditions de travail et des exigences techniques de sécurité;
- soutien aux investissements écologiques.

Les autorités régionales, les organisations qui promeuvent la navigation intérieure et les instituts de formation peuvent introduire des projets; les Régions peuvent naturellement choisir aussi d'introduire ensemble des projets. L'accord de coopération prévoit une procédure pour la sélection des projets. Finalement, chaque dossier sera soumis à l'approbation de la Conférence interministérielle de la mobilité, de l'infrastructure et des télécommunications.

L'accord de coopération remplace *de facto* celui conclu le 23 mars 1990 en exécution du règlement 1101/89/CE du Conseil du 27 avril 1989 relatif à l'assainissement structurel de la navigation intérieure. Ce n'est que *de facto* le cas dès lors que le précédent accord de coopération n'a jamais été publié au *Moniteur belge*, rendant ainsi superflue toute disposition résolutoire explicite. Par ce nouvel accord de coopération, les diverses parties expriment leur volonté de résilier l'accord précédent.

Pour les articles 6 et 7, l'effet rétroactif au 1^{er} janvier 2000 n'est pas nécessaire. Comme leur entrée en vigueur est fixée au moment de la signature de l'accord, il s'ensuit que les projets qui ont été introduits à partir de cette date entrent en ligne de compte pour un subventionnement. Toutefois, la procédure à suivre à cet effet doit encore être arrêtée par le SPF Mobilité et Transports, qui sollicitera l'avis du comité de contrôle.

Voor de controle van en het toezicht op de financiële operaties wordt een comité opgericht, dat wordt voorgezeten door een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer en verder is samengesteld uit vertegenwoordigers van de drie Gewesten en de professionele organisaties.

De beschikbare middelen zullen worden gebruikt voor de financiering van projecten die ten voordele van de Belgische binnenvaart strekken, in het bijzonder in de volgende domeinen:

- ondersteuning van vorming en organisatie van examens met het oog op de verwerving van de professionele competentie van ondernemer in het goederenvervoer via de binnenvaart;
- ondersteuning van de uitrusting van zeevaartscholen met nieuwe technologieën en informatica;
- onderzoek naar nieuwe technieken die een bijdrage leveren tot een verbetering van de arbeidsvoorwaarden en de technische veiligheidsvereisten;
- steun aan ecologische investeringen.

De gewestelijke autoriteiten, organisaties die de binnenvaart bevorderen en vormingsinstellingen kunnen projecten indienen; de Gewesten kunnen er natuurlijk ook voor opteren om gezamenlijk projecten in te dienen. Het samenwerkingsakkoord voorziet in een procedure voor de selectie van projecten. Finaal zal elk dossier ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie.

Het samenwerkingsakkoord vervangt *de facto* het akkoord gesloten op 23 maart 1990 ter uitvoering van verordening 1101/89/EG van de Raad van 27 april 1989 betreffende de structurele sanering van de binnenvaart. Dat is enkel *de facto* het geval omdat het vorige samenwerkingsakkoord nooit werd gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad*, waardoor een uitdrukkelijke opzeggingsbepaling niet nodig is. Met dit nieuwe samenwerkingsakkoord drukken de verschillende partijen de wil uit om het vorige op te zeggen.

Voor de artikelen 6 en 7 is de terugwerkende kracht tot 1 januari 2000 niet noodzakelijk. De inwerkingtreding ervan op het moment van ondertekening van het akkoord heeft als gevolg dat projecten die vanaf die datum worden ingediend in aanmerking kunnen komen voor subsidiëring. De daartoe te volgen procedure dient evenwel nog te worden vastgesteld door de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarbij het advies van het controlecomité zal worden ingewonnen.

Le secrétaire d'État souligne enfin que l'avant-projet a été adapté aux observations contenues dans l'avis du Conseil d'État. Le projet de loi a déjà été adopté par le Sénat le 14 juillet 2011.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Tanguy Veys (VB) attache de l'importance au renforcement de la navigation intérieure, qui peut jouer un rôle utile dans la maîtrise des problèmes de mobilité. C'est à juste titre que des mesures sont prises, tant dans notre pays qu'à l'étranger, en vue de promouvoir ce mode de transport durable.

Pourquoi la clé de répartition des indemnités à payer par les Régions est-elle fixée sur la base de la situation de 1989-1999, et pas sur la base de chiffres plus actuels? Comment la situation a-t-elle évolué depuis la période 1989-1999?

Quelles sont les garanties que l'autorité fédérale ne facturera pas plus que le coût réel aux Régions?

Comment se justifie la composition du comité qui sera responsable du contrôle et de la surveillance des opérations financières (trois représentants de la Région flamande, deux de la Région wallonne et un de la Région de Bruxelles-Capitale)? En quoi cette répartition correspond-elle à la situation sur le terrain? La Région flamande n'est-elle pas sous-représentée?

Pourquoi l'accord de coopération du 23 mars 1990 n'a-t-il jamais été publié au *Moniteur belge*?

M. Bert Wollants (N-VA) demande pourquoi une autre clé de répartition que celle prévue dans la loi du 20 janvier 2011 portant assentiment à et exécution de l'accord de coopération du 3 décembre 2009 entre l'État fédéral et les Régions concernant la mise en œuvre de la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure est appliquée pour la répartition entre les Régions des indemnités à payer.

Le secrétaire d'État déclare que la clé de répartition prévue pour le paiement des indemnités est basée sur le domicile des propriétaires des bateaux. Dans la loi du 20 janvier 2011, on a clairement opté pour une autre clé de répartition à la demande des Régions; il n'appartient pas au gouvernement fédéral de juger de l'opportunité de cette répartition.

De spreker stipt ten slotte aan dat het voorontwerp werd aangepast aan de opmerkingen in het advies van de Raad van State. Het wetsontwerp werd op 14 juli 2011 reeds aangenomen door de Senaat.

II. — ALGEMENE BESPREKING

De heer Tanguy Veys (VB) hecht belang aan de versterking van de binnenvaart, die een nuttige rol kan spelen in de beheersing van de mobiliteitsproblemen. Terecht worden in binnen- en buitenland maatregelen genomen ter bevordering van deze duurzame vervoersmodus.

Waarom wordt de verdeelsleutel voor de door de Gewesten te betalen vergoedingen vastgesteld op basis van de situatie in 1989-1999 en niet op basis van meer actuele cijfers? Hoe is de situatie sinds de periode 1989-1999 geëvolueerd?

Welke garanties zijn er dat de federale overheid niet meer dan de reële kostprijs aan de Gewesten zal factureren?

Wat is de verantwoording voor de samenstelling van het comité dat verantwoordelijk zal zijn voor de controle van en het toezicht op de financiële operaties (drie vertegenwoordigers van het Vlaams Gewest, twee van het Waals Gewest en één van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest)? In welke zin is deze verdeling in overeenstemming met de situatie op het terrein? Is het Vlaams Gewest niet ondervertegenwoordigd?

Waarom werd het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990 nooit in het *Belgisch Staatsblad* gepubliceerd?

De heer Bert Wollants (N-VA) vraagt waarom voor de verdeling van te betalen vergoedingen over de Gewesten een andere verdeelsleutel wordt gehanteerd dan in de wet van 20 januari 2011 houdende instemming met en uitvoering van het samenwerkingsakkoord van 3 december 2009 tussen de Federale Staat en de Gewesten betreffende de uitvoering van het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart?

De staatssecretaris stelt dat de verdeelsleutel voor de betaling van vergoedingen is gebaseerd op de woonplaats van de eigenaars van boten. In de wet van 20 januari 2011 werd blijkbaar op vraag van de Gewesten voor een andere verdeelsleutel geopteerd; het komt niet aan de federale regering toe om te oordelen over de opportuniteit van deze verdeling.

Le montant des frais indemnisables sera affiné dans une phase ultérieure au sein du SPF Mobilité et Transport, en concertation avec le secteur et les parties concernées.

Le comité responsable du contrôle et de la surveillance des opérations financières sera composé de six représentants des Régions et de quatre représentants des organisations professionnelles. Les Régions et le secteur ont marqué à l'unanimité leur accord sur cette composition. Il n'appartient pas au pouvoir fédéral de porter un jugement sur celle-ci: les gens de terrain ont conclu sur ce point un accord qui doit être confirmé par le pouvoir fédéral.

Le secrétaire d'État ne sait pas pourquoi l'accord de coopération du 23 mars 1990 n'a pas été publié au *Moniteur belge*. Ce qui est important, c'est que cette lacune soit comblée par l'entrée en vigueur de l'accord de coopération à l'examen.

M. Tanguy Veys (VB) s'étonne du fait que le secrétaire d'État ne se prononce pas lui-même sur la clé de répartition et la composition du comité, alors qu'il fait montre d'un plus grand activisme dans d'autres dossiers.

M. Bert Wollants (N-VA) constate que l'entente sur le terrain est jugée plus importante que des décisions conformes à la situation sur le terrain.

III. — DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Article 1^{er}

Cet article ne donne lieu à aucune observation. Il est adopté par 10 voix et une abstention.

Art. 2

Cet article ne donne lieu à aucun débat. Il est adopté par 10 voix et une abstention.

Het bedrag van de vergoedbare kosten zal nog in een latere fase worden uitgewerkt in de schoot van de FOD Mobiliteit en Vervoer, in overleg met de sector en de betrokken partijen.

Het comité verantwoordelijk voor de controle van en het toezicht op de financiële operaties zal bestaan uit zes vertegenwoordigers van de Gewesten en vier vertegenwoordigers van de professionele organisaties. De Gewesten en de sector hebben zich eenparig met deze samenstelling akkoord verklaard. Het komt niet aan de federale regering toe om daarover te oordelen: de mensen op het terrein hebben ter zake een akkoord gesloten, dat door de federale overheid moet worden bekrachtigd.

De spreker weet niet waarom het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990 niet in het *Belgisch Staatsblad* is gepubliceerd. Van belang is dat de lacune wordt weg-gewerkt door de inwerkingtreding van het voorliggende samenwerkingsakkoord.

De heer Tanguy Veys (VB) verbaast zich over het feit dat de staatssecretaris zelf geen standpunt inneemt over de verdeelsleutel en de samenstelling van het comité, terwijl hij in andere dossiers blijk geeft van een meer activistische houding.

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt vast dat de verstandhouding op het terrein belangrijker wordt geacht dan beslissingen die in overeenstemming zijn met de situatie op het terrein.

III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Artikel 1

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt. Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

Art. 2

Dit artikel geeft geen aanleiding tot debat. Het wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

IV. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

L'ensemble du projet de loi est adopté par 10 voix et une abstention.

Le rapporteur,

Bert WOLLANTS

La présidente,

Maggie DE BLOCK

IV. — STEMMING OVER HET GEHEEL

Het wetsontwerp wordt aangenomen met 10 stemmen en 1 onthouding.

De rapporteur,

Bert WOLLANTS

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK