

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1970-1971.

3 DECEMBER 1970.

Ontwerp van wet betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
OPENBARE WERKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. **BOGAERT**.

MIJNE HEREN,

Het onderzoek van bovengenoemd ontwerp werd voorafgegaan door een uiteenzetting van de Minister van Openbare werken :

Uiteenzetting van de Minister van Openbare Werken.

Het ontwerp van wet dat U wordt voorgelegd, heeft voornamelijk tot doel een nieuw plafond vast te stellen voor het bedrag van de scheepvaartrechten. Het bij de wet van 1926 vastgestelde maximumbedrag van 2 centiem per tonkilometer werd inderdaad in 1948 bereikt.

Dit ontwerp moet dus in een leemte voorzien door het mogelijk te maken het geïnde bedrag in zekere mate aan te passen aan de algemene evolutie van de prijzen. Het voorziene maximum van 10 centiem per tonkilometer is er niet om in een nabije toekomst te worden toegepast doch is bedoeld om voor een voldoende lange periode te gelden.

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren De Clerck A., voorzitter; Akkermans, Bailly, Barbeaux, Block, Bologne, Collart, Decoux, Hambye, Hercot, Mesotten, Peeters, Persyn, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Van den Daele, Van Doninck, Van Hoeylandt en Bogaert, verslaggever.

R. A 8094

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

15 (Zitting 1969-1970) : Ontwerp van wet;
55 (Zitting 1970-1971) : Amendement.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1970-1971.

3 DECEMBRE 1970.

Projet de loi concernant les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES TRAVAUX PUBLICS (1)
PAR M. **BOGAERT**.

MESSIEURS,

En guise d'introduction à la discussion, le Ministre a fait l'exposé ci-après :

Exposé du Ministre des Travaux publics.

Le projet de loi qui vous est soumis a pour objet principal d'établir un nouveau plafond du taux des droits de navigation. Le niveau maximum de 2 centimes par tonne kilométrique fixé par la loi de 1926, a en effet été atteint en 1948.

Le projet à l'examen vient donc combler une lacune en permettant d'ajuster dans une certaine mesure le taux perçu à l'évolution générale des prix. Le maximum prévu de 10 centimes par tonne kilométrique n'est pas destiné à être appliqué dans un avenir immédiat, mais vise à couvrir une période suffisamment étendue.

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. De Clerck A., président; Akkermans, Bailly, Barbeaux, Block, Bologne, Collart, Decoux, Hambye, Hercot, Mesotten, Peeters, Persyn, Snyers d'Attenhoven, Strivay, Van den Daele, Van Doninck, Van Hoeylandt et Bogaert, rapporteur.

R. A 8094

Voir :

Documents du Sénat :

15 (Session de 1969-1970) : Projet de loi;
55 (Session de 1970-1971) : Amendement.

Het feit dat men nog steeds aan het bedrag van 1948 staat, zou reeds volstaan om een verhoging te rechtvaardigen. De noodzakelijkheid om te verhogen blijkt nog duidelijker wanneer men enkele cijfers aanhaalt.

De aanzienlijke inspanning die werd geleverd om de waterwegen te moderniseren en die in de komende jaren nog zal worden voortgezet, buiten beschouwing latend, zij enkel verwezen naar de uitgaven van de Dienst der Scheepvaart. Deze uitgaven die in 1950 41 miljoen bedroegen, zijn tot 68 miljoen gestegen in 1960 en tot 130 miljoen in 1969. Tijdens diezelfde jaren beliepen de op de waterwegen van de Dienst der Scheepvaart geïnde rechten respectievelijk 21, 44 en 55 miljoen.

Men kan eveneens een vergelijking maken tussen het bedrag van de in 1969 op de door de Staat beheerde waterwegen geïnde rechten die 55.534.000 frank beliepen en het bedrag voorzien op artikel 14.03 van de gewone begroting 1970 betreffende het gewone onderhoud van de kust, de havens, de waterwegen en aanhorigheden, ten belope van 620 miljoen waarvan nagenoeg 130 miljoen alleen voor onderhoudswerken, baggerwerken niet inbegrepen.

Het blijkt dus wel dat er een inspanning moet worden gedaan om de bijdrage van de gebruikers van het vervoer te water in de uitgaven voor de infrastructuur van de waterwegen te verhogen.

In de huidige omstandigheden is er geen sprake van een doodgewone péréquation op grond van de prijzenevolutie te verrichten.

Het nagestreefde doel bestaat er in progressief en trapsgevijs te werk te gaan waardoor rekening kan gehouden worden met de weerslag van de toegepaste maatregelen op de transportmarkt en aldus kan voorkomen worden dat het bestaande evenwicht wordt verbroken en, meer bepaald, dat de toestand van de schipperij nog wordt bemoeilijkt.

Deze actie moet noodzakelijkerwijs passen in het kader van het transportbeleid, zowel op internationaal vlak in de E.E.G. als op nationaal vlak.

De aanzienlijke financiële inspanning voor de modernisering van de infrastructuur moet inderdaad gepaard gaan met een beheersbeleid dat er naar streeft de middelen optimaal aan te wenden zulks tot grotere welvaart van allen.

Algemene bespreking.

Zeër bondig samengevat, kan de algemene bespreking als volgt weergegeven worden :

1. Wat de invloed van de verhoging der scheepvaartrechten op de kostprijs van het vervoer per binnenvaart betreft, werd in uw Commissie o.a. gevraagd naar de programmering der tariefverhogingen. Door de Minister werd bevestigd dat het voorziene maximum van 0,1 frank per tonkilometer niet in een nabije toekomst zal toegepast worden en dat bij het opstellen der begroting telkens zal nagegaan worden in hoeverre de scheepvaartrechten dienen verhoogd te worden, o.a. rekening houdend met artikel 32.01 van de buitengewone begroting van het Ministerie van Open-

Le fait que l'on se trouve encore au niveau de 1948 suffirait à justifier un relèvement.

Cette nécessité apparaît davantage si l'on cite quelques chiffres.

Sans parler de l'effort considérable qui a été fait pour la modernisation des voies navigables et qui sera poursuivi les prochaines années, il suffit de se référer simplement aux dépenses de l'Office de la Navigation. Celles-ci, de l'ordre de 41 millions en 1950, sont passées à 68 millions en 1960 et à 130 millions en 1969. Pour les mêmes années, les droits perçus sur les voies de l'Office de la Navigation ont été respectivement de 21, 44 et 55 millions.

On peut également rapprocher le montant des droits perçus sur les voies gérées par l'Etat, en 1969, montant de 55.534.000 francs, de celui de l'article 14.03 du budget ordinaire de 1970, relatif à l'entretien ordinaire de la côte, des ports, cours d'eau et de leurs dépendances, de 620 millions dont près de 130 millions pour les seuls travaux d'entretien, dragages non compris.

Il est manifeste qu'il faudra accomplir un effort en vue d'accroître la contribution des usagers du transport fluvial aux dépenses consacrées à l'infrastructure des voies navigables.

Il n'est pas question dans les circonstances actuelles de procéder à une péréquation pure et simple basée sur l'évolution des prix.

Le but poursuivi est d'agir progressivement, par paliers successifs, ce qui permettra de tenir compte des incidences des mesures appliquées sur le marché des transports, de façon à éviter de rompre l'équilibre existant et, en particulier, de rendre plus difficile encore la situation de la batellerie.

Cette action doit nécessairement s'insérer dans le cadre de la politique des transports, aussi bien sur le plan international, au sein de la C.E.E., que sur le plan national.

L'effort financier considérable consenti pour la modernisation de l'infrastructure doit, en effet, s'accompagner d'une politique de gestion visant à assurer l'utilisation optimale des moyens en vue du mieux-être de tous.

Discussion générale.

De façon très succincte, la discussion générale peut s'analyser comme suit :

1. En ce qui concerne l'influence du relèvement des droits de navigation sur le prix de revient du transport fluvial, un commissaire désireront connaître la programmation des augmentations tarifaires. Le Ministre confirme que le maximum prévu de 10 centimes par tonne kilométrique ne sera pas appliqué dans un avenir rapproché et qu'on examinera chaque fois, à l'occasion de l'élaboration du budget, dans quelle mesure il faut relever les droits de navigation, compte tenu notamment de l'article 32.01 du budget extraordinaire du Ministère des Travaux publics (« avance récupérable à

bare Werken (« terugvorderbaar voorschot aan de Dienst der Scheepvaart om te voorzien in de ontoereikendheid van zijn uitbatingsontvangsten »). In dit verband verwijst uw verslaggever o.a. naar blz. 109 van het Gedrukt Stuk van de Senaat n° 135 van de zitting 1966-1967. Het probleem van de terugvorderbare voorschotten werd inderdaad in het verleden herhaaldelijk door uw Commissie behandeld. Wegens de invloed van de verhoging der scheepvaartrechten op de kostprijs van het vervoer per binnenvaart, werd die verhoging tot nu toe uitgesteld, maar het is vanzelfsprekend dat een in 1926 bepaald maximum thans door de feiten is voorbijgestreefd. In uw Commissie werd echter in dit verband o.a. gewezen op de verschillen tussen de nationale en internationale tarieven voor vervoer per binnenvaart. Men moet, volgens een lid, vrezen dat de verhoging der scheepvaartrechten deze verschillen nog zal doen toenemen. In dat verband verwijst uw verslaggever naar blz. 69 van het Gedrukt Stuk van de Senaat n° 469 van de zitting 1969-1970 waaruit blijkt dat het herzien van het algemeen vrachtenbarema behoort tot de prioritaire problemen die thans ter hand genomen worden en waarvoor in de eerstvolgende maanden beslissingen zullen dienen getroffen.

2. Leden van uw Commissie waren ook bekommerd om de concurrentieverhoudingen tussen de binnenvaart en de spoorwegen (zie ook blz. 77 van bovengenoemd stuk n° 469). In dit verband merkte de Minister o.a. op dat het enorme probleem van de infrastructuurkosten buiten beschouwing kan gelaten worden, daar de scheepvaartrechten zelfs niet voldoende zijn om de kosten van onderhoud en van exploitatie te dekken. Het ontwerp beoogt, volgens de Minister, slechts een bescheiden aanpassing.

In uw Commissie werd ook gevraagd of de beroepsmiddelen geraadpleegd werden. In zijn antwoord wees de Minister o.a. op het feit dat de privé-middelen vertegenwoordigd zijn in de Dienst der Scheepvaart. Verder zijn er contacten tussen de departementen van Openbare Werken en Verkeerswezen voor de coördinatie der tarieven en der verhogingen der scheepvaartrechten.

Artikelsgewijze bespreking.

Eerste artikel.

Door de Regering werd een amendement ingediend dat beoogt, het tweede lid van het eerste artikel te schrappen (zie Gedrukt Stuk n° 55). Een paar leden oefenden kritiek uit op het amendement en op de verantwoording. Volgens hen dient het tweede lid gehandhaafd te worden, want het tweede lid legt geen verplichting op, maar machtigt de Koning een verschillend tarief vast te stellen volgens de aard van de vervoerde goederen. Deze machtiging dient volgens een lid gehandhaafd te worden omdat de conjunctuur in de ijzerindustrie en de steenkoolnijverheid kan omslaan.

Verder verklaarde een lid dat hij geen bezwaar ziet tegen een raadpleging van de Europese Economische Gemeenschappen (deze gemeenschappen worden in vele gevallen geraadpleegd).

l'Office de la Navigation pour faire face à l'insuffisance de ses recettes d'exploitation ». A cet égard, votre rapporteur renvoie entre autres à la page 109 du Document du Sénat n° 135 de la session de 1966-1967. En effet, le problème des avances a déjà été examiné à plusieurs reprises par votre Commission. Jusqu'ici, le relèvement des droits de navigation a été différé par suite de son impact sur le prix de revient du transport fluvial, mais il est évident qu'un plafond fixé en 1926 est actuellement dépassé. Un membre de la Commission a toutefois souligné notamment les différences existant entre les tarifs nationaux et internationaux de transport fluvial. L'intervenant estime que le relèvement des droits de navigation risque d'accentuer encore ces différences. A cet égard, votre rapporteur se réfère à la p. 69 du Doc. Sénat n° 469 de la session de 1969-1970, d'où il ressort que la révision du barème général des frets fait partie des problèmes prioritaires actuellement à l'examen et pour lesquels des décisions devront intervenir dans les prochains mois.

2. D'autres commissaires soulèvent par ailleurs le problème des rapports de concurrence entre la navigation fluviale et les chemins de fer (voir également p. 77 du Doc. n° 469 précité). A ce sujet, le Ministre a fait notamment observer qu'on peut faire abstraction de l'immense problème des frais d'infrastructure, étant donné que les droits de navigation ne suffisent même pas à couvrir les frais d'entretien et d'exploitation. Le Ministre rappelle que l'ajustement proposé par le projet est modeste.

Un membre pose ensuite la question de savoir si les milieux professionnels ont été consultés. Dans sa réponse, le Ministre signale notamment que les milieux du secteur privé sont représentés à l'Office de la Navigation. D'autre part, il y a des contacts entre les Départements des Travaux publics et des Communications en vue de la coordination des tarifs et des relèvements des droits de navigation.

Discussion des articles.

Article premier.

Le Gouvernement a déposé un amendement tendant à supprimer le 2^e alinéa de l'article 1^{er} (voir Doc. Sénat, n° 55). Quelques commissaires émettent des critiques tant sur le contenu de l'amendement que sur sa justification. A leur avis, cet alinéa doit être maintenu, car il ne comporte aucune obligation mais autorise simplement le Roi à fixer des tarifs différents suivant la nature des marchandises transportées. Il faut, d'après un commissaire, maintenir cette autorisation parce que la conjoncture dans l'industrie du fer et dans l'industrie charbonnière peut enregistrer un revirement.

Un autre membre déclare qu'il ne voit aucun inconvénient à une consultation des Communautés économiques européennes (celles-ci sont consultées dans de nombreux cas).

Op 1 stem en 1 onthouding na, werd het door de Regering geamendeerd artikel eenparig goedgekeurd.

Artikelen 2 tot 13.

Sommige leden wensten dat de Regering de in deze artikelen vermelde bedragen zou aanpassen overeenkomstig de schommelingen van het door de Regering bekendgemaakte indexcijfer van de consumptieprijzen. De Regering zal deze suggestie onderzoeken.

Het door de Regering geamendeerd ontwerp (zie Gedrukt n° 55) werd, op 1 stem en 1 onthouding na, eenparig goedgekeurd.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. BOGAERT.

De Voorzitter,
A. DE CLERCK.

L'article amendé par le Gouvernement est adopté à l'unanimité moins 1 voix et 1 abstention.

Articles 2 à 13.

Certains commissaires souhaiteraient que le Gouvernement ajuste les montants prévus dans ces articles aux variations de l'indice des prix à la consommation publié par le Gouvernement. Le Gouvernement étudiera cette suggestion.

Le projet amendé par le Gouvernement (voir Doc. Sénat n° 55) a été adopté à l'unanimité moins 1 voix et 1 abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,
A. BOGAERT.

Le Président,
A. DE CLERCK.

BIJLAGE I.

Waterwegen waarop
scheepvaartrechten moeten worden betaald.

A. Waterwegen beheerd door de Staat. — Bestuur van de waterwegen.

Netekanaal.

Nete (kleine en beneden).

Moervaart — Durme.

Kanaal Charleroi-Brussel.

Maas (Naamse en Luikse).

Samber.

Ourthe.

Maas (stroomafwaarts Luik).

Bovenschelde (tot aan de doortocht van Gent).

Leie (tot aan de doortocht van Gent).

Dender.

Kanaal Gent-Terneuzen (Zeekanaal van Gent). — Dok en zijkanaal De Pauw.

Kanaal van Gent naar Brugge.

Afwateringskanaal van de Leie.

Kanaal van Roeselare tot aan de Leie.

Kanaal van Bossuit naar Kortrijk.

Kanaal van Espierres.

Ringvaart rond Gent.

Kanaal van het Centrum.

Kanaal Ath-Condé.

Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes.

IJzer.

Kanaal van Ieper tot aan de IJzer.

Kanaal van Plassendale naar Duinkerken.

Lokanaal.

Kanaal van Brugge naar Oostende.

B. Waterwegen beheerd door de Dienst der Scheepvaart.

Albertkanaal.

Zuidwillemsvaart (Belgisch gedeelte).

Kanaal van Bocholt naar Herentals.

Kanaal van Dessel naar Kwaadmechelen.

Kanaal van Dessel over Turnhout naar Schoten.

Kanaal van Haccourt naar Wezet.

Kanaal van Ternaaien.

Kanaal van Briegden naar Neerharen.

Kanaal naar Beverlo.

ANNEXE I.

Voies navigables soumises
au paiement de droits de navigation.

A. Voies navigables gérées par l'Etat. — Administration des Voies hydrauliques.

Canal de la Nèthe.

Nèthes (petite et inférieure).

Moervaart — Durme.

Canal Charleroi-Bruxelles.

Meuse (namuroise et liégeoise).

Sambre.

Ourthe.

Meuse (en aval de Liège).

Haut-Escaut (jusqu'à la traversée de Gand).

Lys (jusqu'à la traversée de Gand).

Dendre.

Canal Gand-Terneuzen (canal maritime de Gand) — Dock et branche De Pauw.

Canal de Gand à Bruges.

Canal de dérivation de la Lys.

Canal de Roulers à la Lys.

Canal de Bossuit à Courtrai.

Canal de l'Espierres.

Canal circulaire de Gand (Ringvaart).

Canal du Centre.

Canal Ath-Condé.

Canal Nimy-Blaton-Péronnes.

Yser.

Canal d'Ypres à l'Yser.

Canal de Plassendale à Dunkerque.

Canal de Lo.

Canal de Bruges à Ostende.

B. Voies gérées par l'Office de la Navigation.

Canal Albert.

Zuidwillemsvaart (partie belge).

Canal de Bocholt à Herentals.

Canal de Dessel à Kwaadmechelen.

Canal de Dessel par Turnhout à Schoten.

Canal de Haccourt à Visé.

Canal de Lanaye.

Canal de Briegden à Neerharen.

Canal vers Beverlo.

BIJLAGE II.

ANNEXE II.

Bedragen van de scheepvaartrechten,
geïnd tijdens de laatste jaren.

Montants des droits de navigation perçus
au cours des dernières années.

(in duizend frank)

(en milliers de francs)

Jaren — Années	Bestuur der Waterwegen — Administration des Voies hydrauliques	Dienst der Scheepvaart — Office de la Navigation	N.V. Zeekanaal en haveninrichtingen van Brussel — S.A. du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles	Stad Leuven — Ville de Louvain	Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen — Société des Installations Maritimes de Bruges
1964	49.651	51.973	26.231	917	1.726
1965	47.318	51.778	26.247	869	1.856
1966	45.981	48.073	26.673	961	1.569
1967	49.957	48.920	29.593	1.017	1.454
1968	52.161	52.409	35.610	1.013	1.296
1969	55.534	54.667	34.305	1.121	1.195