

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 décembre 2010

PROJET DE LOI

**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
signée à Strasbourg le 9 septembre 1996,
et portant exécution de la Convention**

RAPPORT

FAIT AU NOM COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLICS
PAR
M. Jef VAN DEN BERGH

SOMMAIRE

Pages

I. Exposé introductif du secrétaire d'État à la Mobilité	3
II. Discussion générale	5
III. Discussion des articles et votes	9
IV. Vote sur l'ensemble	9

Document précédent:

Doc 53 **0518/ (2010/2011):**
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 december 2010

WETSONTWERP

**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,
ondertekend te Straatsburg op 9 september
1996 en houdende uitvoering van het Verdrag**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Jef VAN DEN BERGH**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting van de staatssecretairs voor Mobiliteit	3
II. Algemene bespreking	5
III. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	9
IV. Stemming over het geheel	9

Voorgaand document:

Doc 53 **0518/ (2010/2011):**
001: Wetsontwerp.

**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	
PP	:	Parti Populaire	

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkortingen bij de nummering van de publicaties:	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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)	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:	Séance plénière	PLEN:	Plenum
COM:	Réunion de commission	COM:	Commissievergadering
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier belge)	MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
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	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 7 décembre 2010.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ

Le secrétaire d'État à la Mobilité, M. Etienne Schouppe, souligne que la Belgique a mené à bien, à la mi-2008, le processus d'assentiment à la Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Cette convention, connue dans le secteur sous le nom de "convention déchets", a pour objectif principal de protéger l'environnement en évitant les déchets. Elle confirme dès lors la préoccupation environnementale du secteur de la navigation intérieure. Pour les déchets qui ne peuvent être évités, la convention part du principe du pollueur-payeur.

La Convention déchets est une "convention mixte" qui concerne des compétences tant fédérales que régionales.

Pour l'exécution de cette Convention mixte, un accord de coopération entre l'État fédéral et les Régions s'est avéré nécessaire. L'accord de coopération exécute la convention déchets en fixant les obligations de l'État fédéral et des Régions.

L'accord de coopération porte la date du 3 décembre 2009. Le projet de loi à l'examen vise à régler l'approbation de l'accord de coopération et son exécution.

En vertu de l'accord de coopération, l'autorité fédérale assume une série d'obligations.

L'article 4 de l'accord de coopération énumère les obligations qui résultent de la Convention et qui, conformément aux lois de réformes institutionnelles, relèvent de la compétence de l'Autorité fédérale.

L'Autorité fédérale exerce ses attributions essentiellement dans le domaine des déchets liés à la cargaison.

L'Autorité fédérale est ainsi tenue de prévoir l'obligation pour le donneur d'ordre ou le destinataire de la cargaison de supporter les frais occasionnés par le déchargement des restes de cargaison et le lavage du bâtiment ainsi que par la réception et l'élimination des déchets liés à la cargaison.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp besproken tijdens haar vergadering van 7 december 2010.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE STAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT

De staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Etienne Schouppe, wijst erop dat België midden 2008 het proces tot instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart heeft afgerond. Dit verdrag, binnen de sector gekend als het "afvalstoffenverdrag", heeft als belangrijkste doelstelling de bescherming van het milieu door het voorkomen van afval. Het bevestigt dan ook de bezorgdheid van de binnenvaartsector voor zijn milieuvriendelijk karakter. Voor het afval dat niet kan worden voorkomen, gaat het verdrag uit van het principe dat "de vervuiler betaalt".

Het Afvalstoffenverdrag is een zogeheten "gemengd verdrag" dat zowel federale als gewestelijke bevoegdheden raakt.

Voor de uitvoering van dit gemengd Verdrag bleek een samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten noodzakelijk. Het samenwerkingsakkoord geeft uitvoering aan het afvalstoffenverdrag door de verplichtingen van de Federale Staat en de Gewesten vast te leggen.

Het samenwerkingsakkoord draagt de datum van 3 december 2009. Het voorliggende ontwerp van wet heeft tot doel de goedkeuring van het samenwerkingsakkoord en de uitvoering ervan te regelen.

Krachtens het samenwerkingsakkoord neemt de federale overheid een aantal verplichtingen op zich.

Artikel 4 van het samenwerkingsakkoord somt de verplichtingen op die voortvloeien uit het Verdrag en die, overeenkomstig de wetten tot hervorming der instellingen, onder de bevoegdheid vallen van de federale overheid.

De federale overheid oefent haar bevoegdheden vooral uit op het vlak van het afval van lading.

Aldus moet de federale overheid voorzien in de verplichting voor de opdrachtgever of de ladingontvanger de kosten voor het nalossen en het wassen van het schip, alsmede door de inname en de verwijdering van het afval van lading te dragen.

Ces frais sont à la charge du donneur d'ordre dans le cas de cargaisons liquides et du destinataire de la cargaison en cas de cargaisons sèches.

L'Autorité fédérale doit en outre fixer les droits et obligations du conducteur conformément au Règlement d'application de la Convention.

Le conducteur doit ainsi avoir à bord un carnet de contrôle des huiles usées dans le cas d'un bâtiment motorisé.

Une attestation de déchargement valable doit aussi se trouver à bord.

Dans l'accord de coopération, l'Institut pour le Transport par Batellerie (ITB) est désigné en tant qu'"institution nationale". L'institution nationale est responsable de l'organisation du système de financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

L'ITB est une asbl créée le 5 janvier 1970 (*Moniteur belge* du 9 avril 1970). L'institut a pour objet d'entreprendre, de promouvoir et de coordonner toutes études, enquêtes, recherches et réalisations d'ordre technique, économique, sociologique et juridique de nature à assurer le progrès et la sécurité du transport par voie navigable et d'apporter aux pouvoirs publics sa collaboration pour l'organisation et le développement de ce transport.

L'accomplissement de la mission d'institution nationale est liée à la raison sociale de l'asbl et peut dès lors être assumé par l'institut.

Par ailleurs, le secteur de la navigation intérieure est d'ores et déjà représenté au sein de l'ITB conformément à une exigence de la Convention.

L'institution nationale est notamment chargée:

— de percevoir la rétribution d'élimination et à cette fin, de mettre à disposition les timbres sous la forme d'un support électronique, permettant l'acquittement;

— d'enregistrer la somme des rétributions d'élimination perçues et les quantités éliminées des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment et de communiquer ces données au plan international;

Bij vloeibare lading vallen deze kosten ten laste van de opdrachtgever, bij droge lading ten laste van de ladingontvanger.

Tevens moet de federale overheid de rechten en verplichtingen voor de schipper overeenkomstig de uitvoeringsregeling van het Verdrag vaststellen.

Zo moet de schipper verplicht worden om aan boord een geldig olieafgifteboekje te hebben ingeval het om een gemotoriseerd schip gaat.

Ook moet zich aan boord een geldige losverklaring bevinden.

In het samenwerkingsakkoord wordt het Instituut voor het Transport langs de binnenwateren (I.T.B) aangewezen als "nationaal instituut". Het nationaal instituut staat in voor de organisatie van het financieringssysteem voor de inname en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Het ITB is een vzw opgericht op 5 januari 1970 (*Belgisch Staatsblad* van 9 april 1970). De doelstelling van het instituut bestaat in het ondernemen, het bevorderen en coördineren van alle studies, onderzoeken, opzoeken en verwezenlijkingen op technisch, economisch, sociologisch en juridisch gebied, van aard om de vooruitgang en de veiligheid van het vervoer langs de waterweg te verzekeren en aan de openbare machten medewerking te verlenen voor de organisatie en ontwikkeling van het binnenvaartvervoer.

Het vervullen van de taak van nationaal instituut houdt verband met het maatschappelijk doel van de vzw en kan derhalve door het instituut worden opgenomen.

Bovendien is binnen het ITB de binnenvaartsector reeds vertegenwoordigd wat overeenkomstig het Verdrag een vereiste is.

De taken van het nationaal instituut betreffen onder meer:

— het ontvangen van de verwijderingsbijdrage door hiertoe zegels in de vorm van een elektronische informatiedrager ter beschikking te stellen die de ontwaarding mogelijk maakt;

— het registreren van de totale som van de geheven verwijderingsbijdrage en van de hoeveelheid verwijderd olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en deze internationaal mee te delen;

— de surveiller le niveau des coûts d'élimination communiqués par les autorités régionales compétentes;

Il est également créé un groupe pilote chargé de contrôler l'exécution des tâches de l'institution nationale.

Le groupe pilote est composé d'une représentation de l'ensemble des parties concernées par l'application de la Convention, à savoir l'institution nationale proprement dite, l'Autorité fédérale, les trois Régions, le secteur de la navigation intérieure et les donneurs d'ordre des stations de réception des déchets huileux et grasseyés survenant lors de l'exploitation du bâtiment (il s'agit en l'occurrence principalement des ports).

Le secrétaire d'État réagit également à l'observation qu'il a reçue concernant la sanction de nullité de l'article 4 du projet de loi. Dans la version transmise au Conseil d'État, on avait en effet opté pour la nullité absolue. Compte tenu de l'observation du Conseil d'État, cette option a été réexaminée. Il est en effet ressorti d'un examen de la jurisprudence de la Cour de cassation que, pour la protection des intérêts privés, ce qui est le cas en l'occurrence, une nullité relative suffit et est même indiquée.

L'approbation de cet accord de coopération et son exécution sont urgentes, d'une part, parce que la convention est entrée en vigueur sur le plan international le 1^{er} novembre 2009, et, d'autre part, parce que les mesures nécessaires doivent pouvoir être prises pour garantir le paiement de la rétribution d'élimination, au plus tard à partir du 1^{er} janvier 2011.

II. — DISCUSSION GÉNÉRALE

A. Division du projet de loi (art. 77-78 de la Constitution)

Faisant suite à une note du service juridique de la Chambre (SJD/2010/323), la commission décide à l'unanimité de diviser le projet de loi à l'examen, conformément à l'article 72.2, alinéa 2, du Règlement de la Chambre. L'article 1^{er} de l'avant-projet (DOC 053 518/001, p. 14) renvoyait tant à l'article 78 (matière optionnellement bicamérale) qu'à l'article 77 (matière obligatoirement bicamérale). L'article 1^{er} du projet lui-même ne renvoie cependant qu'à l'article 77 de la Constitution. Tous les articles — à l'exception de l'article 3 qui concerne l'assentiment à l'accord de coopération — portent cependant sur des matières optionnellement bicamérales. La commission examinera le projet de loi tel qu'il a été déposé, mais constituera deux textes adop-

— het toezien op de verwijderingskosten die door de bevoegde gewestelijke autoriteiten worden meegedeeld;

Voorts wordt een stuurgroep opgericht die belast wordt met het toezicht op de uitvoering van de taken van het nationaal instituut.

De stuurgroep bestaat uit een vertegenwoordiging van al de bij de uitvoering van het verdrag betrokken partijen zijnde: het nationaal instituut zelf, de federale overheid, de drie Gewesten, de binnenvaartsector en de opdrachtgevers van de ontvangstinrichtingen voor inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (het betreft hier voornamelijk de havens).

De staatssecretaris gaat ook in op de opmerking die hij ontving omtrent de nietigheidssanctie uit artikel 4 van het ontwerp van wet. Het is inderdaad zo dat in de versie die bij de Raad van State werd ingediend, gekozen was voor de absolute nietigheid. Gelet op de opmerking van de Raad van State werd dit herbekeken. Uit onderzoek van cassatierechtspraak is namelijk gebleken dat voor de bescherming van private belangen, wat *in casu* het geval is, een relatieve nietigheid volstaat en zelfs aangewezen is.

De goedkeuring van dit samenwerkingsakkoord en de uitvoering ervan is een dringende aangelegenheid, enerzijds omdat het verdrag op internationaal vlak in werking is getreden op 1 november 2009 en anderzijds omdat de nodige maatregelen moeten kunnen worden getroffen om de betaling van de verwijderingsbijdrage te verzekeren, uiterlijk vanaf 1 januari 2011.

II. — ALGEMENE BESPREKING

A. Splitsing van het wetsontwerp (art. 77-78 GW)

Gevolg gevend aan een noot van de juridische dienst van de Kamer (SJD/2010/323), beslist de commissie eenparig dit wetsontwerp conform artikel 72.2, tweede lid, van het Reglement van de Kamer te splitsen. Artikel 1 van het voorontwerp (DOC 53 0518/001, p. 14) verwees zowel naar artikel 78 (optioneel bicamérale materie) als naar artikel 77 (verplicht bicamérale materie). Artikel 1 van het ontwerp zelf verwijst evenwel enkel naar artikel 77 van de Grondwet. Alle artikelen — met uitzondering van artikel 3 die de instemming met het samenwerkingsakkoord behelst — slaan evenwel op optioneel bicamérale materies. De commissie zal het wetsontwerp behandelen zoals het is ingediend maar twee aparte aangenomen teksten maken: één met 9

tés distincts: un premier texte comportant neuf articles, dont le premier renverra à l'article 78 de la Constitution et le dernier se rapportera à l'entrée en vigueur; un deuxième texte comportant trois articles, dont le premier sera identique à celui du projet de loi déposé, le dernier se rapportera à l'entrée en vigueur, et l'article 2 correspondra à l'article 3 du projet initialement déposé.

B. Questions et observations des membres de la commission

M. Tanguy Veys (VB) demande des explications concernant la déclaration que le retard dans la transposition de la Convention est imputable aux Régions.

Une concertation a-t-elle été organisée avec le secteur concerné? Le secrétaire d'État a-t-il tenu compte de l'apport des entreprises qui opèrent dans le secteur de la navigation intérieure? Quelle est la composition des organes de l'Institut pour le transport par batellerie (ITB)?

Les timbres seront-ils toujours mis à disposition sous forme électronique?

Chaque année, un groupe pilote fixera les tarifs. De quoi dépendra la hauteur de ces tarifs?

Quand la Convention aurait-elle normalement dû entrer en vigueur?

M. Bert Wollants (N-VA) constate que la marge d'appréciation de l'État fédéral et des Régions dans le cadre de la transposition de la Convention dans la législation interne est fort limitée. Cette Convention, qui date de 1996, est peut-être déjà en partie dépassée: la réglementation en matière d'environnement offre plus de possibilités qu'il y a quatorze ans.

L'intervenant se réjouit de la conclusion de l'accord de coopération en question, qui préserve pleinement les droits des Régions. C'est en particulier une bonne option que de permettre aux Régions de prélever une rétribution d'élimination sur les combustibles fossiles, même si d'un point de vue formel, il ne s'agit pas d'une compétence exclusive.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) exprime sa satisfaction à propos du projet de loi à l'examen, qui améliorera la protection de l'environnement. Il s'étonne néanmoins de la longueur de la procédure qui a précédé l'accord de coopération et le projet.

artikelen, waarbij het eerste artikel verwijst naar artikel 78 van de Grondwet en het laatste naar de inwerkingtreding; een tweede met drie artikelen, waarbij het eerste artikel hetzelfde is als dat van het ingediende wetsontwerp, het laatste artikel dat van de inwerkingtreding en artikel 2 overeenstemt met artikel 3 van het oorspronkelijk ingediende ontwerp.

B. Vragen en opmerkingen van de leden van de commissie

De heer Tanguy Veys (VB) vraagt toelichting bij de stelling dat de vertraging in de omzetting van het Verdrag aan de Gewesten te wijten is.

Werd met de betrokken sector overleg gepleegd? Heeft de staatssecretaris rekening gehouden met de inbreng van de bedrijven die in de binnenvaart actief zijn? Hoe zijn de organen van het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) samengesteld?

Zullen de zegels steeds in elektronische vorm ter beschikking worden gesteld?

Een stuurgroep zal jaarlijks de tarieven vaststellen. Waarvan zal de hoogte van die tarieven afhangen?

Wanneer had het Verdrag normaliter in werking moeten treden?

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt vast dat de appreciatiemarge voor de federale Staat en de Gewesten bij de omzetting van het Verdrag in interne wetgeving vrij beperkt is. Wellicht is het Verdrag, dat uit 1996 dateert, reeds gedeeltelijk voorbijgestreefd: de regelgeving op milieugebied bevat meer mogelijkheden dan veertien jaar geleden.

De spreker verheugt zich over de totstandkoming van het betreffende samenwerkingsakkoord, waarin de rechten van de Gewesten ten volle werden gevrijwaard. Het is in het bijzonder een goede optie om de Gewesten toe te laten om een verwijderingsbijdrage te heffen op fossiele brandstoffen, ook al zijn ze hier formeel niet exclusief bevoegd voor.

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) uit zijn tevredenheid over voorliggend wetsontwerp, dat tot een betere bescherming van het leefmilieu zal leiden. Niettemin uit hij zijn verbazing over de lange duur van de procedure die aan het samenwerkingsakkoord en het ontwerp zijn voorafgegaan.

Le projet de loi comprend-il les dispositions d'exécution qui avaient été initialement confiées au Roi, mais à propos desquelles le Conseil d'État a jugé qu'elles relevaient du pouvoir législatif? L'article 5 confère une habilitation générale, qui permet au Roi de prendre les arrêtés d'exécution nécessaires concernant les obligations de l'État fédéral qui résultent de la Convention. Qu'entend-on exactement lorsqu'on affirme que des changements à caractère économique et des innovations techniques pourraient miner la réglementation et que c'est pour cette raison que le Roi doit pouvoir intervenir? Quelle est la portée de cette habilitation conférée au Roi?

Mme Karin Temmerman (sp.a) reconnaît que la marge d'appréciation du législateur belge dans le cadre de la transposition de ce projet de loi est limitée. Se pourrait-il qu'une réglementation plus stricte des Régions, instaurée depuis la signature de la Convention en 1996, soit limitée par la réglementation à l'examen, ce qui pourrait constituer un pas en arrière en matière d'environnement? Une révision de la Convention est-elle déjà en préparation entre-temps?

C. Réponses du secrétaire d'État à la Mobilité

Le secrétaire d'État indique que les timbres seront uniquement mis à disposition sous la forme d'un support électronique.

Le retard enregistré dans la procédure de transposition de la Convention est principalement dû au fait qu'il a fallu obtenir l'accord des Régions; l'État fédéral ne dispose d'aucun moyen de pression en la matière. La dernière autorité compétente n'a donné son consentement juridique que neuf fois après la conclusion de l'accord politique.

Le partage des responsabilités découlant du projet a fait l'objet d'une large concertation au sein de l'ITB. La répartition des tâches entre l'autorité fédérale et les Régions est bien définie. En revanche, les Régions devront encore se concerter dans un avenir proche pour déterminer quelles seront les missions à assumer par chacune d'elles (en ce qui concerne, par exemple, la collecte des ordures ménagères de la navigation intérieure ou celle des huiles usagées). L'application immédiate de la Convention ne s'en verra toutefois pas compromise. Les bateliers qui ne respectent pas les règles environnementales seront punis sur la base de nouvelles normes pénales qui doivent encore être instaurées.

Bevat het wetsontwerp de uitvoeringsbepalingen die aanvankelijk aan de Koning werden toevertrouwd, maar waarover de Raad van State heeft geoordeeld dat ze tot de bevoegdheid van de wetgevende macht behoren? In artikel 5 wordt een algemene machtiging gegeven, die de Koning toelaat de nodige uitvoeringsbesluiten te nemen betreffende de verplichtingen van de federale Staat die voortkomen uit het Verdrag. Wat wordt precies bedoeld met de stelling dat veranderingen van economische aard en technische innovaties de regelgeving zouden kunnen ondergraven en dat de Koning daarom moet kunnen optreden? Hoe ver strekt de machtiging aan de Koning?

Mevrouw Karin Temmerman (sp.a) erkent dat de beoordelingsmarge van de Belgische wetgever in de omzetting van dit wetsontwerp beperkt is. Zou het kunnen dat strengere regelgeving van de Gewesten, die sinds de ondertekening van het Verdrag in 1996 tot stand is gekomen, door voorliggende regeling wordt ingeperkt, wat op het vlak van leefmilieu een stap achteruit zou kunnen zijn? Wordt ondertussen reeds een herziening van het Verdrag voorbereid?

C. Antwoorden van de staatssecretaris voor Mobiliteit

De staatssecretaris stelt dat de zegels uitsluitend onder de vorm van een elektronische informatiedrager ter beschikking zullen worden gesteld.

De vertraging van de procedure tot omzetting van het Verdrag ligt vooral aan de noodzaak om de akkoordbevinding van de Gewesten te verkrijgen; de federale Staat beschikt ter zake niet over drukingsmiddelen. Na het politieke akkoord heeft het nog negen maanden geduurd vooraleer de juridische instemming van de laatste bevoegde overheid een feit was.

Over de verdeling van de verantwoordelijkheden die uit het ontwerp voortvloeien, is ruim overleg gepleegd in de schoot van het ITB. Over de verdeling van de opdrachten tussen de federale overheid enerzijds en de Gewesten anderzijds bestaat duidelijkheid. Over de taakverdeling tussen de Gewesten onderling (bijvoorbeeld voor de opvang van het huisvuil van de binnenvaart of van de gebruikte olie) dienen deze overheden zelf in de nabije toekomst afspraken te maken, maar de onmiddellijke toepassing van het Verdrag wordt daar niet door verhinderd. Schippers die de milieuregels niet volgen, zullen worden gestraft op basis van nieuwe strafrechtelijke normen, die nog dienen te worden ingevoerd.

La base de calcul des tarifs ainsi que l'adaptation concrète de ceux-ci est fixée par la Convention. Notre pays devra d'abord définir en interne, au cours d'une négociation impliquant les trois Régions, au sein d'un groupe pilote, une position commune en la matière. La navigation rhénane et intérieure a connu d'importantes évolutions depuis la signature de la Convention de Strasbourg de 1996. Des adaptations techniques s'imposeront dès lors dans le cadre de l'application de la Convention. Les fondements de celle-ci demeureront toutefois inchangés. Sur le terrain, on observe principalement une évolution vers la "conteneurisation", alors que dans le passé, les transports concernaient surtout des produits en vrac.

La répression pénale du non-respect des obligations de droit international doit être réglée en interne. Dans ce cadre, l'article 5 habilite le Roi à prévoir le cas échéant des sanctions pénales en cas de non-respect de la réglementation des Régions. Ces sanctions peuvent par exemple s'avérer nécessaires en vue de limiter l'utilisation de certains types de carburants: les différents pays européens n'ont pas encore réussi à s'accorder sur cette question, mais dès que cela sera le cas, il y aura lieu d'instaurer des dispositions pénales similaires en Belgique, à charge pour les Régions de veiller à leur application.

D. Répliques des membres de la commission

M. Tanguy Veys (VB) demande si les tarifs pratiqués en Belgique sont déjà alignés sur ceux des pays voisins?

M. Bert Wollants (N-VA) déclare que les Régions sont déjà en train de développer une politique des déchets pour la navigation rhénane et intérieure; la Région flamande déploie ainsi à l'heure actuelle son propre plan de gestion des déchets pour la navigation intérieure. Les Régions doivent surtout assumer leurs responsabilités sur leur propre territoire, plutôt que de devoir nécessairement conclure un accord de coopération avec les autres Régions.

La Convention qui est aujourd'hui transposée concerne en tout premier lieu des droits et devoirs individuels, tels que des normes de chargement et de déchargement et les obligations des affréteurs.

De grondslag voor de bepaling van de tarieven alsook de concrete aanpassing ervan is verdragsrechtelijk bepaald. Ons land dient daarover eerst intern, in een onderhandeling tussen de drie Gewesten in de schoot van een stuurgroep, een gemeenschappelijke positie te bepalen. De Rijn- en binnenvaart heeft sinds de ondertekening van het Verdrag van Straatsburg in 1996 belangrijke evoluties ondergaan, wat technische aanpassingen bij de toepassing van het Verdrag noodzakelijk zullen maken, maar aan de grondslagen ervan niets wijzigt. Op het terrein is er vooral een evolutie naar "containerisering", terwijl vroeger vooral bulkproducten werden vervoerd.

De strafrechtelijke beteugeling wegens niet-naleving van de internationaalrechtelijke verplichtingen dient intern te worden geregeld. In dat kader wordt de Koning in artikel 5 gemachtigd om eventueel in strafrechtelijke sancties te voorzien voor de beteugeling van regelgeving van de Gewesten. Dit kan bijvoorbeeld nodig zijn voor een beperking van het gebruik van bepaalde types van brandstoffen: momenteel kan daar binnen de Europese landen nog geen overeenstemming over worden gevonden, maar zodra dat wel het geval zal zijn, dienen in België overeenkomstige strafrechtelijke bepalingen te worden ingevoerd, die door de Gewesten zullen worden gehandhaafd.

D. Replieken van de leden van de commissie

De heer Tanguy Veys (VB) vraagt of de in België gehanteerde tarieven nu reeds zijn afgestemd op het niveau van de tarieven van de buurlanden?

De heer Bert Wollants (N-VA) stelt dat de Gewesten nu reeds een eigen afvalbeleid voor de Rijn- en binnenvaart aan het ontwikkelen zijn; zo ontplooit het Vlaams Gewest momenteel een eigen afvalbeheersplan voor de binnenvaart. De Gewesten dienen binnen hun eigen grondgebied vooral zelf hun verantwoordelijkheid op te nemen, eerder dan dat ze noodzakelijkerwijs een samenwerkingsakkoord met de andere Gewesten moeten afsluiten.

Het Verdrag dat nu wordt omgezet, heeft in de eerste plaats te maken met individuele rechten en plichten, zoals standaarden voor laden en lossen en verplichtingen van verladers.

**III. — DISUSSION DES ARTICLES
ET VOTES**

Ces articles ne donnent lieu à aucune observation et sont successivement adoptés, sans modification, à l'unanimité.

IV. — VOTE SUR L'ENSEMBLE

Le projet, tel qu'il a été divisé par la commission, est adopté sans modification à l'unanimité.

Le rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

La présidente,

Maggie DE BLOCK

**III. — ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING
EN STEMMINGEN**

Over de artikelen worden geen opmerkingen gemaakt. Ze worden achtereenvolgens ongewijzigd eenparig aangenomen.

IV.— STEMMING OVER HET GEHEEL

Het ontwerp wordt, zoals het door de commissie werd gesplitst, ongewijzigd eenparig aangenomen.

De rapporteur,

Jef VAN DEN BERGH

De voorzitter,

Maggie DE BLOCK