



Vlaams
Parlement

stuk **1959** (2012-2013) – Nr. 3
ingediend op 30 april 2013 (2012-2013)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het samenwerkingsakkoord
tussen de Federale Staat en de Gewesten
met betrekking tot 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 Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door mevrouw Lies Jans

*Samenstelling van de commissie:**Voorzitter:* de heer Jan Peumans.*Vaste leden:*

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

Stukken in het dossier:

1959 (2012-2013) – Nr. 1: Ontwerp van decreet
– Nr. 2: Amendementen

INHOUD

I.	Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	4
1.	Situatie in de jaren tachtig	4
2.	Eerste maatregelen van de overheden	4
3.	De Europese aanpak.....	4
4.	De uitvoering in België van de Europese aanpak	4
5.	Het samenwerkingsakkoord	5
6.	Artikelsgewijze toelichting van het samenwerkingsakkoord	5
7.	Adviezen.....	5
8.	Instemmingsdecreet	6
9.	Gevolgen van het ontwerp van decreet en het nieuwe samenwerkingsakkoord	6
II.	Algemene bespreking	6
III.	Artikelsgewijze bespreking en stemming	7
IV.	Eindstemming	8
	Gebruikte afkortingen	9
	Tekst aangenomen door de commissie	10

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 18 april 2013 het ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten met betrekking tot 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 (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1959/1).

I. TOELICHTING DOOR MEVROUW HILDE CREVITS, VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

1. Situatie in de jaren tachtig

Mevrouw *Hilde Crevits*, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, licht toe dat de voorgeschiedenis begint in de jaren tachtig, toen vele schepen nog werkloos aan de kade bleven liggen. Er was wat binnenlands transport over de binnenwateren maar er gold ook een beurtrol. Schippers dienden zich eerst aan te melden met een leeg schip op een schippersbeurs om op een soort van wachtlijst terecht te komen. De werkwijze was niet efficiënt en de investering in het vaartuig rendeerde amper voor de schipper. Dat werd voor een deel gecompenseerd door hogere vrachtprijzen en maakte de binnenvaart totaal niet aantrekkelijk voor bedrijven. Het systeem werkte bovendien een structurele overcapaciteit in de hand.

2. Eerste maatregelen van de overheden

De overheden van de binnenvaartlanden België, Nederland, Duitsland en Frankrijk namen diverse maatregelen zoals slooppremies om de overcapaciteit in te dijken. Die waren echter niet op elkaar afgestemd. Timing bleek een probleem. Capaciteit die in het ene land werd gesloopt, werd in een ander land opnieuw opgebouwd. Een gecoördineerde Europese actie was noodzakelijk.

3. De Europese aanpak

De Europese aanpak omvatte twee elementen. De integrale binnenvaartmarkt werd in eerste instantie geliberaliseerd met de respectieve richtlijn van 96/95/EG waardoor de toerbeurt meteen werd afgeschaft. In België gebeurde de omzetting met het KB van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren.

Op Europees niveau werd tevens beslist tot een sanering van de sector. Er werd een sloopfonds opgericht in 1989, dat aanmoedigingspremies gaf voor het laten slopen van een vaartuig. Men ging uit van het principe dat de sector de eigen sanering zou betalen. In die optiek werd een oud-voor-nieuwregeling ingevoerd. Wie een nieuw schip liet bouwen had de keuze om een gelijkaardige schipstonnage uit de vaart nemen of een boete te betalen. De boetes vormden de inkomsten van het sloopfonds.

Bij de invoering van dat sloopfonds verwachtte men meteen al een grote vraag naar slooppremies. De boetes en nieuwbouw zouden veel meer in de tijd gespreid worden ontvangen. De beginjaren van het sloopfonds werden dan ook financieel opgevangen door bijdragen van de Europese Commissie en de lidstaten. De structuur van het sloopfonds is opgebouwd uit een aantal nationale sloopfonds, waartussen er jaarlijks verrekeningen gebeurden. Het sloopfonds is voortgezet door verordeningen die zichzelf opvolgden.

4. De uitvoering in België van de Europese aanpak

Om het sloopfonds in België op te richten en de werking ervan te regelen, is op 23 maart 1990 een samenwerkingsakkoord afgesloten tussen de federale staat en de gewesten. Het betreft hier een van de eerste samenwerkingsakkoorden waardoor niet alle juridische for-

maliteiten correct of volledig zijn doorlopen. Het akkoord is steeds door alle overheden toegepast, maar is bijvoorbeeld niet tegenstelbaar aan derden, onder meer omdat het nooit in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd werd.

In april 1999 liepen de saneringsacties ten einde. Het instrumentarium van het capaciteitsbeleid werd met de Europese Verordening 718/99 behouden met het oog op eventuele reactivering bij mogelijke toekomstige en gelijkaardige situaties. Het sloopfonds werd op waakvlam gezet. Het saldo was op dat ogenblik uiteindelijk positief. De Europese verordening voorzag dat de baten in dat geval konden worden aangewend voor andere structureel versterkende maatregelen in de binnenvaart, zij het onder bepaalde voorwaarden. Dat was bij de oprichting van het sloopfonds in 1990 niet voorzien.

Het Belgische deel van het Europese sloopfonds bedraagt 5.494.656,53 euro. Voor dat deel is verantwoording verschuldigd aan de Europese Commissie. Men kan er niet vrij over beschikken. De interesten belopen 1.183.094,33 euro en zijn wel vrij ter beschikking. Het samenwerkingsakkoord van 1990 voorziet echter niet in een mogelijke besteding van het bedrag.

5. Het samenwerkingsakkoord

Om vier redenen is een nieuw samenwerkingsakkoord nodig. Het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990 is vooreerst juridisch zwak. Ten tweede zijn de bepalingen aangaande het Belgische deel van het Europese sloopfonds nog niet in overeenstemming met de verordening 718/99. Ten derde zijn er geen bepalingen opgenomen om het bedrag van de interesten te kunnen besteden. Ten vierde zijn de werkingskosten van het Belgische sloopfonds die door de gewesten moeten worden gedragen, in 1990 forfaitair bepaald. Sinds 2003 zijn er geen actieve dossiers meer behandeld. De werkingskosten liggen derhalve te hoog en moeten worden aangepast aan de realiteit. Voor het werkjaar 2005 zijn de nog werkelijk gefactureerde kosten in verband met lopende rechtszaken ingebracht. Vanaf 2006 is het systeem van variabele doorrekening toegepast voor werkelijk gepresteerde diensten. Dat dient met het nieuw samenwerkingsakkoord te worden geregeld.

6. Artikelsgewijze toelichting van het samenwerkingsakkoord

De minister overloopt het document. Artikel 1 gaat over de definities. Artikel 2 geeft aan welk orgaan met de afhandeling van de taken van het fonds belast wordt. Artikel 3 preciseert de opdracht in overeenstemming met de verordening 718/99. Voor het Belgische deel dient men onder meer verplicht een deelrekening op te maken voor soorten van schepen. Overcapaciteit kan zich immers situeren in één van die markten terwijl er elders ondercapaciteit is. Artikel 4 regelt de samenstelling van het controlecomité. De FOD Mobiliteit en Vervoer neemt het voorzitterschap waar. Het comité bestaat uit drie vertegenwoordigers voor Vlaanderen, twee voor Wallonië en één voor Brussel en vier vertegenwoordigers van de sector. Artikel 5 regelt de aan te rekenen werkingskosten. Vanaf 2006 wordt in het nieuwe samenwerkingsakkoord een systeem ingevoerd van variabele doorrekening op basis van werkelijk gepresteerde diensten. Vroeger betaalde Vlaanderen het leeuwendeel van de kosten. Artikel 6 gaat over de besteding van de financiële overschotten die geen deel uitmaken van de middelen waarvoor op Europees vlak verantwoording verschuldigd is. Dat bedrag staat op 1.183.094,33 euro. Er wordt in een globaal kader voor de besteding ervan voorzien, zij het bij voorkeur ten bate van de hele sector en niet in de vorm van rechtstreekse steun aangezien dit zou overlappen met de ondersteuningsprogramma's van de Gewesten. De minister heeft het er met de sector ook al over gehad. Voorts worden nog een aantal modaliteiten vastgelegd en zijn er wat technische artikelen.

7. Adviezen

Op het decreet zelf had de SERV geen opmerkingen. De Raad van State merkte het verschil op in terugwerkende kracht in artikel 9. De memorie van toelichting is intussen aangepast, meldt de minister.

Ook het gegeven dat het samenwerkingsakkoord van 23 maart 1990 niet uitdrukkelijk werd opgezegd, had de Raad van State opgemerkt. Het nieuwe voorstel van samenwerkingsovereenkomst treedt evenwel de facto in de plaats van het oude.

8. Instemmingsdecreet

Het instemmingsdecreet omvat maar twee artikelen. Artikel 1 stipuleert dat het om een gewestaangelegenheid gaat en artikel 2 stelt dat er instemming is met het nieuwe samenwerkingsakkoord.

9. Gevolgen van het ontwerp van decreet en het nieuwe samenwerkingsakkoord

Belangrijkste effect van het samenwerkingsakkoord is dat het vrij te besteden bedrag vrijkomt en kan worden ingezet ter stimulering van de binnenvaart in België. Het uiteindelijke voordeel van het feit dat Vlaanderen zoveel kosten heeft betaald, is dat nu zowat 81% van de middelen ook naar Vlaanderen terugvloeit, of ongeveer 1 miljoen euro.

Het instrumentarium dat Europees voorzien wordt voor een capaciteitsbeleid van de communautaire binnenvaartvloot wordt geharmoniseerd met de laatste EU-verordening. Een aantal juridische kwesties wordt opgelost en de werkingskosten worden in lijn gebracht met wat werkelijk gepresteerd wordt.

Minister Crevits besluit dat het geheel een expliciete verbetering inhoudt ten overstaan van het oude samenwerkingsakkoord. Met het sloopfonds beschikt men over een noodplan op Europees niveau, maar het is vooral zaak met de decretale regeling de beschikbare middelen te kunnen inzetten ten behoeve van de binnenvaartsector die moeilijke tijden doormaakt.

II. ALGEMENE BESPREKING

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* las op Belga dat het Europees sloopfonds uiteindelijk niet is goedgekeurd. Bestaat het nog en hoe zit het daarmee, wil het lid weten.

In de zesde staatshervorming is voorzien dat de bevoegdheden inzake de binnenvaart volledig naar Vlaanderen worden overgeheveld. Maakt dat het samenwerkingsakkoord uiteindelijk niet overbodig?

Mevrouw *Lies Jans* ondersteunt het discours van de minister over de slapende bedragen en hun zinvolle besteding ten bate van de binnenvaart.

De heer *Marino Keulen* laat weten dat ook Open Vld zijn steun verleent.

In antwoord op de vragen van mevrouw Van den Eynde herhaalt minister *Hilde Crevits* dat het een nieuw samenwerkingsakkoord betreft om bevroren middelen vrij te maken. De oude sloopregeling is afgesloten, maar de middelen daarvan zijn als reserve gehouden omdat er een nieuwe regeling kan komen. Europa besliste dat er vooralsnog geen nieuwe regeling komt. Men kan wel de huidige crisis in de binnenvaart aanmelden bij Europa om dan verder te kijken. Voor die oude middelen wordt met de vooropgestelde regeling gezorgd dat een reactivatie mogelijk wordt indien dat nodig zou blijken.

De rechtstreeks beschikbare middelen – iets meer dan 1 miljoen euro – worden vrijgemaakt en de vele middelen die Vlaanderen in het fonds heeft gestoken, keren terug naar Vlaanderen. De zesde staatshervorming heeft daarmee weinig te maken oppert de minister.

De heer *Dirk de Kort* refereert aan de actie van de binnenvaart in het kader van de crisis. Heel wat problemen worden veroorzaakt door voorschriften vanuit Europa, stelt het lid, samen met de stijging van de brandstofprijzen. Die factoren heeft Vlaanderen niet in handen. Hij wil graag weten hoe Vlaanderen de toekomst van de binnenvaartsector ziet. Er zijn heel wat minder binnenschippers dan enige jaren voordien, nog slechts ongeveer 1500 van de 5000 – en dat verontrust de heer de Kort.

Minister *Hilde Crevits* beaamt dat heel wat kritiek van de sector ook tegen Europa gericht is en aan het adres van de Federale Regering. Bij de heer Melchior Wathelet, staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, zou met de gewesten, de federale overheid en de sector een overleg gehouden worden. Daarbij wordt bekeken of de situatie de aanmelding van de crisis bij Europa vereist met daaraan gekoppeld de vraag om een pakket aan maatregelen goed te keuren. De urgentie van het probleem is alom gekend en erkend. Vele schippers zitten in een situatie waarbij ze niets meer te verliezen hebben. Ook Nederland krijgt van de binnenschippers een veeg uit de pan omwille van de regeling die daar geldt dat men in faling kan gaan en vervolgens het schip kan terugkopen voor een derde van de prijs. De schepen blijven derhalve in de vaart en dat heeft een negatief effect op de prijzen.

In de verschillende landen werd het sloopfonds op verschillende wijze en tempo ingevoerd en de effecten daarvan merkt men tot op vandaag, besluit de minister. Zij meent dat het goed is dat Europa iets dergelijks opzet, maar elk aspect en alle tijdsvensters zouden uniform moeten worden behandeld. Die verschillen in tijdsvensters zorgen ervoor dat de crisis niet opgelost geraakt.

Hoe schrijnend de verhalen van de sector ook zijn, toch heeft de minister de mensen ervoor gewaarschuwd dat met blokkades van de sluizen, het imago van hun sector ook lijdt. Ze hoopt dat de vooropgestelde vergadering rust kan brengen.

III. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMING

Opschrift

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, licht het amendement nr. 1 toe dat door hem werd ingediend (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1959/2). Voorgesteld wordt om in het opschrift tussen de woorden “samenwerkingsakkoord” en “tussen” de woorden “van 8 oktober 2010” in te voegen. De vermelding van de datum van het akkoord is immers essentieel voor de identificatie ervan.

Het amendement wordt eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Artikel 1

Artikel 1 wordt zonder opmerkingen eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Artikel 2

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, licht het amendement nr. 2 toe (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1959/2). Voorgesteld wordt om op de eerste regel, tussen de woorden “samenwerkingsakkoord” en “tussen” de woorden “van 8 oktober 2010” in te voegen om dezelfde reden als bij het amendement bij het opschrift.

Het amendement en het aldus gewijzigde artikel worden eenparig aangenomen met 11 stemmen.

IV. EINDSTEMMING

Ter stemming gelegd, wordt het geamendeerde ontwerp van decreet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten met betrekking tot 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 (*Parl.St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1959/1) eenparig aangenomen met 11 stemmen.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Lies JANS,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

EU	Europese Unie
FOD	federale overheidsdienst
KB	koninklijk besluit
SERV	Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

**Ontwerp van decreet
houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 8 oktober 2010
tussen de Federale Staat en de Gewesten met betrekking tot
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**

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Instemming wordt betuigd met het samenwerkingsakkoord van 8 oktober 2010 tussen de Federale Staat en de Gewesten met betrekking tot 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.