

## BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1969-1970.

29 OKTOBER 1969.

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

### MEMORIE VAN TOELICHTING

MIJNE HEREN,

De scheepvaartrechten, geheven op de waterwegen onder beheer van het Rijk, vinden hun oorsprong in de wet van 30 Floréal, jaar X (20 mei 1802).

Door het aannemen van de tonkilometer als heffingsgrondslag werd bij de wet van 1 juli 1865 eenheid gebracht in de verschillende basissen waarop de rechten tot dan toe geïnd werden. Tevens werd bij deze wet een maximumbedrag bepaald, dat gesteld werd op 0,01 frank per tonkilometer op de kanalen, 0,0075 frank per tonkilometer op de gekanaliseerde rivieren en 0,002 frank per tonkilometer op de rivieren met vrije stroming.

Toen in 1926 besloten werd ook de scheepvaartrechten aan de nieuwe waarde van de frank aan te passen, werd het plafond van 1865 door de wet van 2 januari 1926 gebracht op 0,02 frank per tonkilometer, d.i. het dubbel.

Door deze wet werd eveneens een speciale regeling ingevoerd voor de scheepvaartrechten, te heffen op de sleepboten, de plezierbootjes en de vaartuigen die een dienst voor reizigersvervoer onderhouden. Wat betreft de sleepboten, werd bij het vaststellen van de heffingsgrondslag het in paardekracht uitgedrukte vermogen van de motor in aanmerking genomen, in plaats van de lading zoals voor de gewone vaartuigen.

Bij het besluit van de Regent van 6 juli 1948 werd het bedrag van de scheepvaartrechten eenvormig vastgesteld op het toegelaten maximum van 0,02 frank per tonkilometer.

R. A 8094

## SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1969-1970.

29 OCTOBRE 1969.

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

### EXPOSE DES MOTIFS

MESSIEURS,

Les droits de navigation perçus sur les voies navigables administrées par l'Etat tirent leur origine de la loi du 30 Floréal, an X (20 mai 1802).

En adoptant comme base de taxation la tonne kilométrique, la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1865 réalisait l'uniformisation des différentes bases existantes pour la perception des droits. D'autre part, cette loi fixait un taux maximum de 0,01 franc par tonne kilométrique sur les canaux, de 0,0075 franc par tonne kilométrique sur les rivières canalisées et de 0,002 franc par tonne kilométrique sur les rivières à courant libre.

Lorsqu'en 1926, il fut décidé d'adapter également les droits de navigation à la nouvelle valeur du franc, le plafond de 1865 fut porté, par la loi du 2 janvier 1926, à 0,02 franc par tonne kilométrique, soit au double.

En outre, cette loi inaugurerait un régime spécial pour les droits de navigation à percevoir sur les remorqueurs, les embarcations de plaisance et les bateaux assurant un service de transport de voyageurs. En ce qui concerne les remorqueurs, c'est la puissance du moteur exprimée en chevaux-vapeur qui fut prise en considération pour la détermination de la base de perception au lieu du chargement comme c'est le cas pour les bateaux ordinaires.

L'arrêté du Régent du 6 juillet 1948 porta le taux des droits de navigation au maximum uniforme de 0,02 franc par tonne kilométrique.

R. A 8094

Daar hiermede het plafond bereikt werd, is het de uitvoerende macht niet meer mogelijk de scheepvaartrechten aan te passen aan de stijging van de kosten van levensonderhoud.

Wanneer in 1926 een maximaal tarief van 0,02 frank aanvaard werd, bestaat er thans grond om dit tarief aan te passen aan de huidige omstandigheden van 's land economisch leven.

Onder die voorwaarden is het logisch en wenselijk, het maximaal bedrag der scheepvaartrechten op 10 centiem te brengen.

Er zijn termen aanwezig om bij deze gelegenheid de wetgeving inzake de inning en de vaststelling van de scheepvaartrechten in haar geheel over te nemen.

Deze wetgeving is van toepassing op de waterwegen onder beheer van het Rijk, met inbegrip van die welke onder het beheer van de navermelde Dienst der Scheepvaart staan.

Terloops zij opgemerkt, dat sommige internationale overeenkomsten bepalingen inhouden die een wijziging van de scheepvaartrechten voor enkele gemeenschappelijke waterwegen afhankelijk stellen van een akkoord tussen de betrokken landen.

Deze scheepvaartwegen vallen natuurlijk niet onder dit wetsontwerp. Met name worden bedoeld de grensscheidende Maas, de grensscheidende Leie en de Zeeschelde.

1. Artikel 1 van het ontwerp verleent aan de Koning de macht de scheepvaartrechten vast te stellen op wel bepaalde grondslagen en binnen welomschreven grenzen. Bovendien geeft het aan de Koning de bevoegdheid, verschillende tarieven te bepalen volgens de aard van de vervoerde goederen.

2. Artikel 2 bepaalt nader wat voor de toepassing van de wet onder « vaartuij » dient te worden verstaan.

3. Artikel 3 omschrijft de heffingsgrondslag en stelt het maximumtarief (0,10 frank per tonkilometer) van de te innen scheepvaartrechten voor vrachtvaartuigen vast.

Het is niet mogelijk de berekening volgens het gewicht der lading en de af te leggen weg als algemene regel aan te nemen. Immers, voor vrachtvaartuigen die zonder lading varen kan er bezwaarlijk sprake zijn van het gewicht der lading; hier wordt dan het laadvermogen in aanmerking genomen.

Ook voor vaartuigen, gebruikt voor een geregelde goederenvervoerdienst (bv. beurtschepen, waarvan het gewicht der lading tijdens een reis dikwijls verandert) is het aangewezen een systeem toe te passen waarbij het gewicht van de lading forfaitair uitgedrukt wordt als zijnde een gedeelte van het laadvermogen van het schip.

Het huidige tarief voor ledig varende vrachtvaartuigen bepaalt als hoogste recht een forfaitaire som van 20 frank. Rekening houdend met de coëfficiënt die voor de berekening van het plafond wordt toegepast dient het maximumbedrag hier op 100 frank te worden gebracht.

Le plafond étant ainsi atteint, le pouvoir exécutif n'avait plus la possibilité d'adapter les droits de navigation à l'augmentation du coût de la vie.

Si, en 1926, un taux maximum de 0,02 franc avait été admis, il se justifie d'adapter ce taux aux conditions actuelles de la situation économique du pays.

Ces conditions étant admises, il est logique et opportun de porter à dix centimes le taux maximum des droits de navigation.

A l'occasion de cette révision, il est indiqué de reprendre dans son ensemble, la législation en matière de perception et de fixation des droits de navigation.

Cette législation est applicable aux voies navigables administrées par l'Etat, y compris celles qui sont gérées par l'Office de la Navigation, dont il est question ci-après.

Certaines conventions internationales contiennent des dispositions subordonnant toute modification des droits de navigation pour certaines voies navigables communes, à la conclusion d'un accord entre les pays intéressés.

Ces voies ne sont évidemment pas visées par le présent projet de loi. C'est le cas notamment de la Meuse mitoyenne, de la Lys mitoyenne et de l'Escaut maritime.

1. L'article 1<sup>er</sup> du projet donne au Roi le pouvoir de fixer les droits de navigation sur des bases et dans des limites bien déterminées. Il donne, en outre, au Roi la faculté de prévoir des taux différents suivant la nature des marchandises transportées.

2. L'article 2 précise ce qu'il faut entendre par « bâtiment » pour l'application de la loi.

3. L'article 3 définit la base de perception et fixe le taux maximum (0,10 franc par tonne kilométrique) des droits de navigation à percevoir pour les bâtiments transportant des marchandises.

Il n'est pas possible d'adopter comme principe absolument général, le calcul en fonction du poids du chargement et de la distance à parcourir. En effet, pour les bâtiments de transport de marchandises naviguant à vide, il ne saurait être question du poids du chargement, dans ce cas, c'est le port en lourd du bâtiment qui est pris en considération.

De même, pour les bâtiments affectés à un service régulier de transport de marchandises (par exemple, les bateaux de messageries dont le poids du chargement varie à plusieurs reprises au cours du voyage), il s'indique de recourir à un système permettant d'exprimer forfaitairement le poids du chargement par une fraction du port en lourd du bâtiment.

Le tarif actuel applicable aux bâtiments de transport de marchandises naviguant à vide, prévoit comme droit maximum une somme forfaitaire de 20 francs. Compte tenu du coefficient appliqué pour la détermination du plafond, il y a lieu de porter le montant maximum à 100 francs.

4. Artikel 4 van het ontwerp innoveert niet door het motorvermogen van de vaartuigen die samenstellen voortbewegen, — hetzij sleepboten, hetzij duwboten, — als heffingsgrondslag te behouden.

De thans vigerende bepalingen, zoals ze vastgesteld zijn in art. 83,2) van het algemeen reglement der scheepvaartwegen van het Rijk, staan trouwens zekere tariefverminderingen toe ten voordele van eenheden voorzien van krachtige motoren, en van die welke slechts een klein aantal sleepschepen voorttrekken.

Zoals voor ledig varende vrachtschepen, bepaalt het ontwerp dat voor alleen varende sleep- en duwboten een vast recht wordt geheven, berekend op basis van het motorvermogen en de af te leggen weg.

Voor de berekening van het maximumbedrag (75 F) wordt dezelfde coëfficiënt toegepast op het maximumrecht bepaald in het thans vigerende tarief (15 F).

Het te innen recht voor geladen vrachtvaartuigen en voor motorvaartuigen die een samenstel voortbewegen mag redelijkerwijs niet minder bedragen dan het recht dat geheven wordt voor dezelfde vaartuigen als ze ledig varen, of voor alleen varende sleep- of duwboten. Dit voorschrift is in de artikelen 3 en 4 op analoge wijze geformuleerd.

5. Artikel 5 van het ontwerp omschrijft nader het geval waarin motorvrachtvaartuigen een samenstel voortbewegen. Het is duidelijk dat deze vaartuigen voor beide dienstverstrekingen dienen te betalen.

6. De bepalingen van artikel 172 van de wet van 1926 zijn overgenomen in artikel 6 van het ontwerp, zij het enigszins gewijzigd aan de hand van de terzake opgedane ervaring. De in artikel 172 gebruikte term « reizigersdienst » is vervangen door de uitdrukking « personenvervoer tegen vergoeding », waaronder dan ook onder meer de georganiseerde toeristenboottochten op de waterwegen zonder twijfel begrepen zijn.

Wanneer dergelijke boottochten ondernomen worden met vertrekplaats in het buitenland, is het niet mogelijk de ontvangst als grondslag te nemen voor de berekening van de scheepvaartrechten. Een heffing op basis van de afgelegde weg en het aantal vervoerde personen is hier doenlijk en het is niet overdreven het maximum van dit recht op 15 frank per persoon vast te stellen.

7. Daar het varen met plezierboten en bootjes op de waterwegen tot het domein van de ontspanning en de sport behoort, mag de scheepvaart daarvan in geen geval hinder ondervinden. Ze worden op de waterwegen slechts geduld. Er bestaat dan ook grond om voor deze vaartuigen een bijzondere regeling vast te stellen.

8. Artikel 8 verleent ontheffing van de scheepvaartrechten aan de veerdiensten. Deze bepaling brengt geen wijziging mede in de vergunningsvoorwaarden waaraan de exploitatie van veren onderworpen is.

4. En conservant comme base de perception la puissance du moteur des bâtiments qui assurent la propulsion des formations, soit remorqueurs, soit pousseurs, l'article 4 du projet n'apporte pas d'innovation.

Les dispositions actuellement en vigueur, telles qu'elles figurent à l'article 83, 2) du règlement général des voies navigables du Royaume comportent d'ailleurs certaines réductions en faveur des unités pourvues de moteurs puissants et de celles qui ne remorquent qu'un nombre réduit de chalands.

Comme pour les bâtiments de transport de marchandises naviguant à vide, le projet prévoit pour les remorqueurs et les pousseurs naviguant isolément, la perception d'un droit forfaitaire calculé sur la base de la puissance et de la distance à parcourir.

Pour la détermination du montant maximum (75 F), on applique le même coefficient au droit maximum prévu au tarif actuellement en vigueur (15 F).

Il est logique que le montant du droit à percevoir pour des bâtiments de transport de marchandises chargés et pour des bâtiments à moteur qui assurent la propulsion d'une formation, ne puisse être inférieur à celui du droit réclamé pour ces bâtiments naviguant à vide ou pour un remorqueur ou un pousseur naviguant isolément. Cette prescription est formulée de façon analogue aux articles 3 et 4.

5. L'article 5 du projet précise le cas des bâtiments de transport à moteur assurant la propulsion d'une formation. Il est évident que ces bâtiments doivent payer pour les deux services.

6. Les dispositions de l'article 172 de la loi de 1926 ont été reprises à l'article 6 du projet, avec toutefois quelques légères modifications tenant compte de l'expérience acquise en la matière. Les mots « service de transport de voyageurs » de l'article 172 ont été remplacés par l'expression « transport rémunéré de personnes », laquelle vise incontestablement, par exemple, les voyages touristiques organisés sur les voies navigables.

Lorsqu'il s'agit d'excursions en bateau au départ de l'étranger, il n'est pas possible de se baser sur la recette pour le calcul des droits de navigation. Une taxation basée sur la distance et le nombre de personnes transportées est praticable en l'occurrence; il n'est pas exagéré de fixer à 15 francs par personne, le maximum de ce droit.

7. Etant donné que l'utilisation, sur les voies navigables, d'embarcations de plaisance ou de barquettes relève du domaine des délassements et du sport, il ne peut, en aucun cas, en résulter une gêne pour la navigation; la présence de ces embarcations sur les voies navigables est simplement tolérée. Un régime spécial peut donc leur être appliqué.

8. L'article 8 exonère les passages d'eau du paiement des droits de navigation. Cette disposition ne modifie en rien les conditions d'autorisation auxquelles sont soumis les exploitants des passages d'eau.

9. Door artikel 9 van het ontwerp wordt het minimum van het te innen recht, dat bij artikel 173 van de wet van 1926 op 2 frank vastgesteld was, op 10 frank gebracht.

10. Artikel 10 van het ontwerp, houdende de strafmaatregelen tegen de overtreders, wijzigt niets aan de grondslagen van de huidige wetgeving.

11. Artikel 11 verleent aan de Koning uitdrukkelijk de macht, retributies te innen voor het opmaken en afgeven van documenten betreffende de scheepvaart, om het even of deze door de reglementen voorgeschreven zijn of niet, alsmede voor de dienstverstrekkingen en het in bruikleen geven van materieel.

Hier wordt met name bedoeld het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten die door de wetten en reglementen betreffende de scheepvaart voorgeschreven zijn; sommige documenten, meetbrieven bijvoorbeeld worden trouwens als handelsdocumenten gebruikt.

12. Bij de wet van 13 augustus 1928 werd een parastatale instelling, de Dienst der Scheepvaart, opgericht, aan wie het beheer over de kanalen van de lijn Luik-Antwerpen werd opgedragen.

Op de vraag, of de Dienst der Scheepvaart aan de wet van 2 januari 1926 onderworpen is, werd door het Raadgevend Comité voor Geschillen van Bestuur en voor Algemeen Bestuur bevestigend geantwoord. Dit comité was van oordeel dat artikel 171 van de wet van 2 januari 1926 niet opgeheven wordt door artikel 3 van de wet van 13 augustus 1928, ook niet voor de in deze laatste wet bedoelde waterwegen. Artikel 12 is de weergave van deze uitspraak van het Comité.

Indien de verhoging van het bedrag van de scheepvaartrechten alleen reeds door de evolutie van het indexcijfer van de levensduurte wordt gerechtvaardigd, dan zou men van mening kunnen zijn dat omwille van de huidige economische toestand, inzonderheid van bepaalde sectoren van de industrie, de omstandigheden niet gunstig zijn voor een dergelijke maatregel.

Op te merken valt in de eerste plaats dat de weerslag van de voorgenomen verhoging op de industriële kostprijzen binnen geringe perken blijft, geringer dan de gevolgen van de periodische aanpassingen van de lonen.

Verder heeft de progressieve modernisering van de waterwegen tot gevolg dat de vervoerkosten op de verbeterde wegen geleidelijk afnemen zodat er een compensatie tot stand wordt gebracht die soms hoger is dan de voorziene weerslag van de verhoging van de scheepvaartrechten. In dat verband werd een belangrijke etappe in het moderniseringsprogramma bereikt door het bevaarbaar maken voor schepen van 1.350 ton van het kanaal Charleroi-Brussel door het in dienst stellen van het hellend vlak te Ronquières en van de Samber door de normalisering van het vak Monceau-Namen.

Deze resultaten samen met die welke reeds op andere waterwegen bereikt werden, zullen aangevuld worden naar gelang van de voltooiing van de aan de gang zijnde werken.

*De Minister van Openbare Werken,*

J. DE SAEGER.

9. L'article 9 du projet porte à 10 francs le taux minimum du droit à percevoir. Celui-ci était fixé à 2 francs par l'article 173 de la loi du 1926.

10. L'article 10 du projet prévoyant les pénalités à infliger aux contrevenants, ne modifie en rien les principes de la législation actuelle.

11. L'article 11 confère expressément au Roi le pouvoir de percevoir des rétributions pour l'établissement et la délivrance de documents relatifs à la navigation, qu'ils soient ou non prescrits par les règlements, ainsi que pour les prestations de service et les prêts de matériel.

Sont notamment visés en l'occurrence l'établissement, la délivrance ou la modification des documents prescrits par les lois et règlements relatifs à la navigation; certains documents, comme les certificats de jaugeage, sont d'ailleurs utilisés à des fins commerciales.

12. Par la loi du 13 août 1928 a été institué un organisme parastatal, l'Office de la Navigation, auquel a été confiée la gestion des canaux de la liaison Liège-Anvers.

Le Comité consultatif de contentieux administratif et d'administration générale avait répondu par l'affirmative à la question de savoir si l'Office de la Navigation est soumis à la loi du 2 janvier 1926. Ce Comité a estimé que l'article 3 de la loi du 13 août 1928 ne peut, même en ce qui concerne les voies navigables visées par cette loi, être tenu pour abrogatoire de l'article 171 de la loi du 2 janvier 1926. L'article 12 sanctionne cet avis du Comité.

Si le relèvement des taux des droits de navigation est déjà justifié par la seule évolution de l'index du coût de la vie, on pourrait estimer qu'en raison de la situation économique actuelle, en particulier celle de certains secteurs de l'industrie, les circonstances ne sont pas favorables pour une telle mesure.

Il faut remarquer en premier lieu que l'incidence du relèvement envisagé sur les prix de revient industriels restera dans des limites restreintes, inférieures aux conséquences des adaptations périodiques des salaires.

Par ailleurs, la modernisation progressive des voies navigables a pour effet d'abaisser graduellement le coût du transport sur les voies améliorées, ce qui introduit une compensation parfois supérieure à l'incidence prévue du relèvement des droits de navigation. A cet égard, une étape importante du programme de modernisation a été atteinte par l'ouverture à la navigation au gabarit de 1350 tonnes du canal de Charleroi à Bruxelles, grâce à la mise en service du plan incliné de Ronquières, et de la Sambre par la normalisation de la section de Monceau à Namur.

Ces résultats, joints à ceux qui sont acquis déjà sur d'autres voies, seront complétés au fur et à mesure de l'achèvement des travaux en cours.

*Le Ministre des Travaux publics,*

J. DE SAEGER.

**ONTWERP VAN WET**

BOUDEWIJN,  
KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Financiën zijn gelast in onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

## EERSTE ARTIKEL.

De Koning is gemachtigd, op de hierna aangegeven grondslagen en binnen de hierna bepaalde grenzen, de scheepvaartrechten vast te stellen die op de waterwegen onder beheer van de Staat worden geheven.

Binnen deze grenzen kan hij een verschillend tarief vaststellen volgens de aard van de vervoerde goederen.

## ART. 2.

In deze wet worden onder « vaartuigen » verstaan alle schepen en boten die de zee, de rivieren of de kanalen bevaren.

## ART. 3.

§ 1. Voor vrachтоваartuigen worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het gewicht der lading (in metrieke ton) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan tien centiem per kilometer ton bedragen.

De Koning kan het gewicht van de lading van vaartuigen die een geregelde vervoerdienst van goederen verrichten, forfaitair vaststellen op een gedeelte van het laadvermogen.

Het te heffen recht mag nooit lager zijn dan het recht dat voor het ledig varende vaartuig zou zijn verschuldigd.

§ 2. — Voor ledig varende vrachтоваartuigen worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het laadvermogen (in metrieke ton) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan 100 frank bedragen.

## ART. 4.

§ 1. — Voor motorvaartuigen die een samenstel, zijnde een sleeptrein, een duweenheid of een gekoppelde formatie,

**PROJET DE LOI**

BAUDOUIN,  
ROI DES BELGES,

*A tous, présents et à venir, SALUT.*

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux publics et de Notre Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux publics et Notre Ministre des Finances sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives le projet de loi dont la teneur suit :

## ARTICLE PREMIER.

Le Roi est autorisé à fixer, sur les bases et dans les limites définies ci-après, les droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat.

Dans ces limites, il peut fixer des tarifs différents suivant la nature des marchandises transportées.

## ART. 2.

Dans la présente loi, le mot « bâtiment » désigne tout navire, vaisseau, bateau ou embarcation, en usage sur la mer, les rivières ou les canaux.

## ART. 3.

§ 1<sup>er</sup>. — Pour les bâtiments effectuant le transport de marchandises les droits de navigation sont fixés en fonction du chargement (en tonnes métriques) et de la distance à parcourir (en kilomètres); leur taux ne peut excéder dix centimes par tonne kilométrique.

Le Roi peut fixer forfaitairement à une fraction du port en lourd, le chargement des bâtiments effectuant un service régulier de transport de marchandises.

En aucun cas, le droit à percevoir ne pourra être inférieur à celui qui serait dû si le bâtiment naviguait à vide.

§ 2. — Pour les bâtiments de transport de marchandises naviguant à vide, les droits de navigation sont fixés en fonction du port en lourd (en tonnes métriques) et de la distance à parcourir (en kilomètres); leur taux ne peut excéder 100 francs.

## ART. 4.

§ 1<sup>er</sup>. — Pour les bâtiments motorisés qui assurent la propulsion d'une formation, convoi remorqué, convoi poussé

voortbewegen, worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het motorvermogen (in paardekracht) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan tien centiem per paardekracht-kilometer bedragen.

Het te heffen recht mag nooit lager zijn dan het recht dat voor het alleenvarende motorvaartuig zou zijn verschuldigd.

§ 2. — Voor alleenvarende sleep- en duwboden worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het motorvermogen (in paardekracht) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan 75 frank bedragen.

#### ART. 5.

Voor motorvrachtvaartuigen die een samenstel voortbewegen is het in artikel 3 bepaalde recht voor vrachtvaartuigen samen met het in artikel 4 bepaalde recht voor motorvaartuigen die een samenstel voortbewegen verschuldigd.

#### ART. 6.

Voor vaartuigen die bezoldigd personenvervoer verrichten met of zonder reisgoed, worden de rechten vastgesteld naar verhouding van het bruto-bedrag der ontvangsten; zij mogen niet meer dan 5 % bedragen.

De Koning kan echter een afzonderlijke regeling vaststellen voor geregelde passagiersdiensten met of zonder bagage.

Voor reizen met vertrek uit het buitenland worden de rechten evenwel vastgesteld naar verhouding van het aantal vervoerde personen en van de op Belgisch grondgebied af te leggen weg; zij mogen niet meer dan 15 frank per persoon bedragen.

#### ART. 7.

De Koning kan de plezierboten en de bootjes aan bijzondere regeling onderwerpen.

Voor huurbootjes mag het te heffen recht niet hoger zijn dan 5 % van de bruto-ontvangst, onverschillig hoe de wijze van heffing is geregeld.

Voor de overige bootjes en voor de plezierboten mag het recht niet meer bedragen dan het recht vastgesteld voor ledig varende vaartuigen.

#### ART. 8.

Veerdiensten zijn niet aan scheepvaartrechten onderworpen.

#### ART. 9.

Elk als scheepvaartrecht te heffen bedrag wordt, indien het minder dan 10 frank bedraagt, tot dit bedrag verhoogd.

ou formation à couple, les droits de navigation sont fixés en fonction de la puissance du moteur (en chevaux-vapeur) et de la distance à parcourir (en kilomètres); leur taux ne peut excéder dix centimes par cheval-vapeur et par kilomètre.

En aucun cas, le droit à percevoir ne pourra être inférieur à celui qui serait dû si le bâtiment motorisé naviguait isolément.

§ 2. — Pour les remorqueurs et pousseurs naviguant isolément, les droits de navigation sont fixés en fonction de la puissance du moteur (en chevaux vapeur) et de la distance à parcourir (en kilomètres); leur taux ne peut excéder 75 francs.

#### ART. 5.

Les bâtiments de transport à moteur qui assurent la propulsion d'une formation sont redevables à la fois du droit prévu à l'article 3 pour les bâtiments de transport de marchandises et du droit prévu à l'article 4 pour les bâtiments motorisés assurant la propulsion d'une formation.

#### ART. 6.

Pour les bâtiments effectuant un transport rémunéré de personnes avec ou sans bagages, les droits de navigation sont fixés en fonction du montant brut des recettes; leur taux ne peut excéder 5 %.

Toutefois, le Roi peut arrêter un régime distinct pour les services réguliers de voyageurs avec ou sans bagages.

Pour les voyages dont le point de départ est situé à l'étranger, les droits sont fixés en fonction du nombre de personnes transportées et de la distance à parcourir en territoire belge; leur taux ne peut excéder 15 francs par personne.

#### ART. 7.

Le Roi peut soumettre les embarcations de plaisance et les barquettes à des réglementations spéciales.

Pour les barquettes données en louage, le droit à percevoir ne peut excéder 5 % de la recette brute, quel que soit le mode de taxation fixé.

Pour les autres barquettes et pour les embarcations de plaisance, le droit ne peut excéder le droit fixé pour les bâtiments naviguant à vide.

#### ART. 8.

Les passages d'eau ne sont pas soumis aux droits de navigation.

#### ART. 9.

Toute somme à percevoir à titre de droit de navigation, qui serait inférieure à 10 francs, est portée à ce montant.

## ART. 10.

Al wie de bepalingen inzake heffing van scheepvaart-rechten overtreedt, is strafbaar met een samen met het ontdoken recht te betalen geldboete, gelijk aan tienmaal dit recht, zonder dat die geldboete inder dar 100 frank mag bedragen.

De eigenaar of de huurder van het vaartuig naar gelang van het geval is burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van het ontdoken recht, van de geldboete en van de verwijlinteressen.

De processen-verbaal, door de aangestelden van de Staat opgemaakt om de overtreding vast te stellen, zijn rechtsgeldig tot het tegendeel is bewezen.

Vervolgingen voor invordering van rechten, renten, geldboeten en kosten die niet zouden kunnen geïnd zijn door de ontvangstdienst der scheepvaartrechten van de Staat — Ministerie van Openbare Werken, — worden door het Bestuur der registratie en domeinen uitgeoefend op de wijze als in domeinzaken is bepaald.

De Minister die met het heffen van de scheepvaartrechten is belast, beslist over de vermindering of de kwijtschelding der opgelopen geldboete.

## ART. 11.

De Koning is gemachtigd retributies, waarvan hij de bedragen vaststelt, te heffen :

1. voor het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten die bij de wetten en verordeningen betreffende de scheepvaart zijn voorgeschreven;

2. voor de levering van publicaties en het afgeven van platen en andere kentekens, welke door dezelfde wetten en verordeningen zijn voorgeschreven;

3. voor het verstrekken van diensten en het in bruikleen geven van materieel.

## ART. 12.

Artikel 3 van de wet van 13 augustus 1928 houdende oprichting van de Dienst der Scheepvaart wordt vervangen door de volgende bepaling :

„ Artikel 3. — De Koning maakt de reglementen op betreffende de politie en de scheepvaart op de door de Dienst geëxploiteerde waterwegen.

„ Hij stelt de scheepvaartrechten vast, op de basis en binnen de perken bepaald bij de wet betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van de Staat. In de bij deze wet bepaalde gevallen is hij ertoe gemachtigd cijzen te heffen waarvan hij de bedragen vaststelt. „

## ART. 10.

Toute personne qui contreviendra aux dispositions relatives aux droits de navigation, sera passible d'une amende, à payer en même temps que le droit éludé, égale à dix fois celui-ci, sans qu'elle puisse être inférieure à deux cents francs.

Le propriétaire ou le locataire du bâtiment, selon le cas, sera civilement responsable du paiement du droit éludé, ainsi que de l'amende et des intérêts de retard.

Les procès-verbaux dressés par les préposés de l'Etat pour constater la contravention font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les poursuites en recouvrement des droits, intérêts, amendes et frais qui n'auraient pu être perçus par le service de perception des droits de navigation de l'Etat — Ministère des Travaux publics — sont exercées par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines, de la manière prévue en matière domaniale.

Le Ministre chargé de la perception des droits de navigation décide de la réduction ou de la remise des amendes encourues.

## ART. 11.

Le Roi est autorisé à établir des rétributions dont il fixe les montants :

1. pour l'établissement, la délivrance ou la modification des documents prévus par les lois et règlements relatifs à la navigation;

2. pour la fourniture des publications et pour la délivrance des plaques ou autres insignes imposés par ces lois et règlements;

3. pour prestations de service et prêts à usage de matériel.

## ART. 12.

L'article 3 de la loi du 13 août 1928 instituant l'Office de la Navigation est remplacé par la disposition suivante :

„ Article 3. — Le Roi fait les règlements de police et de navigation des voies navigables exploitées par l'Office.

„ Il fixe les droits de navigation, sur les bases et dans les limites prévues par la loi relative aux droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat. Dans les cas prévus par cette loi, il est autorisé à établir des redevances, dont il fixe les montants. „

## ART. 13.

Opgeheven worden :

1. artikel 2 van de wet van 1 juli 1865 betreffende de tollén op de waterwegen onder beheer van het Rijk;

2. titel VII van de wet van 2 januari 1926 tot wijziging van de wetten op de zegel-, registratie-, griffie-, hypotheek-, successierechten, alsmede van de heffing van tollén op de waterwegen onder beheer van het Rijk;

3. het koninklijk besluit van 14 augustus 1933 betreffende de scheepvaartrechten.

Gegeven te Brussel 16 oktober 1969.

BOUDEWIJN.

Van Koningswege :

*De Minister van Openbare Werken,*

J. DE SAEGER.

*De Minister van Financiën,*

Baron SNOY et d'OPPUERS.

## ART. 13.

Sont abrogés :

1. l'article 2 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1865 relative aux péages des voies navigables administrées par l'Etat;

2. le titre VII de la loi du 2 janvier 1926 portant modification aux lois sur les droits de timbre, d'enregistrement, de greffe, d'hypothèque, de succession ainsi qu'au régime des péages des voies navigables administrées par l'Etat;

3. l'arrêté royal du 14 août 1933 relatif aux droits de navigation.

Donné à Bruxelles, le 16 octobre 1969.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

*Le Ministre des Travaux publics,*

J. DE SAEGER.

*Le Ministre des Finances,*

Baron SNOY et d'OPPUERS.

## ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

## AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

DE RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 24<sup>e</sup> mei 1967 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem, *binnen een termijn van ten hoogste drie dagen*, van advies te dienen over een ontwerp van wet « betreffende scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van het Rijk », heeft de 26<sup>e</sup> mei 1967 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp waarover een advies binnen een termijn van ten hoogste drie dagen is gevraagd, heeft betrekking op de vaststelling der rechten, te heffen naar aanleiding van het gebruik van bevaarbare waterwegen onder beheer van de Staat door vaartuigen.

Met voorbehoud van het bedrag van de rechten stemt het ontwerp nagenoeg overeen met het vroeger ontwerp waarover de Raad van State op 5 mei 1955 onder nummer L. 4739/1 advies heeft uitgebracht en waarvoor bij deze aangelegenheid een nieuwe tekst werd voorgesteld.

Het thans voorgelegde ontwerp heeft met dit advies rekening gehouden en heeft — althans wat de Franse versie betreft — de voorgestelde tekst overgenomen.

Daar evenwel voor de Nederlandse versie de voorgestelde tekst niet werd gevolgd en daar bovendien de gewijzigde bepalingen van het ontwerp nog aanleiding geven tot enkele opmerkingen betreffende de vorm die geen bijzondere commentaar vereisen, verdient het aanbeveling de Nederlandse tekst te stellen als volgt :

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

BOUDEWIJN,  
Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Openbare Werken en van Onze Minister van Financiën,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Openbare Werken en Onze Minister van Financiën zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL.

De Koning is gemachtigd, op de hierna aangegeven grondbeginselen en binnen de hierna bepaalde grenzen, de scheepvaartrechten vast te stellen die op de waterwegen onder beheer van de Staat worden geheven.

Binnen deze grenzen kan hij een verschillend tarief vaststellen volgens de aard van de vervoerde goederen.

ART. 2.

In deze wet worden onder « vaartuigen » verstaan, alle schepen en boten die de zee, de rivieren of de kanalen bevaren.

ART. 3.

§ 1. Voor vrachtautovaartuigen worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het gewicht der lading (in metrieke ton) en van

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 24 mai 1967, d'une demande d'avis, *dans un délai ne dépassant pas trois jours*, sur un projet de loi « relatif aux droits de navigation à percevoir sur les voies navigables administrées par l'Etat », a donné le 26 mai 1967 l'avis suivant :

Le projet — au sujet duquel le Conseil d'Etat est appelé à émettre un avis dans un délai ne dépassant pas trois jours — concerne la fixation des droits de navigation à percevoir en raison de l'utilisation par des bateaux des voies navigables administrées par l'Etat.

Le projet correspond à peu de chose près, sauf en ce qui concerne le montant des droits, au projet antérieur sur lequel le Conseil d'Etat a donné, le 5 mai 1955, sous le numéro L. 4739/1, un avis qui proposait un nouveau texte.

Le présent projet a tenu compte de cet avis et a repris, tout au moins en ce qui concerne la version française, le texte qui s'y trouvait proposé.

Ce texte n'ayant toutefois pas été suivi pour la version néerlandaise et les dispositions modifiées du projet appelant, d'autre part, certaines observations de pure forme qui ne nécessitent aucun commentaire, une proposition nouvelle de texte néerlandais a été insérée dans la version néerlandaise du présent avis.

Dans l'article 11, 3<sup>e</sup>, de la version française, il conviendrait d'insérer les mots « de services » après le mot « prestations ».

de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan tien centiem per kilometer ton bedragen.

De Koning kan het gewicht van de lading van vaartuigen die een geregelde vervoerdienst van goederen verrichten, forfaitair vaststellen op een gedeelte van het laadvermogen.

Het te heffen recht mag nooit lager zijn dan het recht dat voor het ledig varende vaartuig zou zijn verschuldigd.

§ 2. Voor ledig varende vrachtvaartuigen worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het laadvermogen (in metrieke ton) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan 100 frank bedragen.

#### ART. 4.

§ 1. Voor motorvaartuigen die een samenstel, zijnde een sleeptrein, een duweenheid of een gekoppelde formatie, voortbewegen, worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het motorvermogen (in paardekracht) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan tien centiem per paardekrachtkilometer bedragen.

Het te heffen recht mag nooit lager zijn dan het recht dat voor het alleenvarende motorvaartuig zou zijn verschuldigd.

§ 2. Voor alleenvarende sleep- en duwboten worden de scheepvaartrechten vastgesteld naar verhouding van het motorvermogen (in paardekracht) en van de af te leggen weg (in kilometer); zij mogen niet meer dan 75 frank bedragen.

#### ART. 5.

Voor motorvaartuigen die een samenstel voortbewegen is het in artikel 3 bepaalde recht voor vrachtvaartuigen samen met het in artikel 4 bepaalde recht voor motorvaartuigen die een samenstel voortbewegen verschuldigd.

#### ART. 6.

Voor vaartuigen die bezoldigd personenvervoer verrichten, met of zonder reisgoed, worden de rechten vastgesteld naar verhouding van het bruto-bedrag der ontvangsten; zij mogen niet meer dan 5 percent bedragen.

De Koning kan echter een afzonderlijke regeling vaststellen voor geregelde passagiersdiensten met of zonder bagage.

Voor reizen met vertrek uit het buitenland worden de rechten evenwel vastgesteld naar verhouding van het aantal vervoerde personen en van de op Belgisch grondgebied af te leggen weg; zij mogen niet meer dan 15 frank per persoon bedragen.

#### ART. 7.

De Koning kan de plezierboten en de bootjes aan bijzondere regelingen onderwerpen.

Voor huurbootjes mag het te heffen recht niet hoger zijn dan 5 percent van de bruto-ontvangst, onverschillig hoe de wijze van heffing is geregeld.

Voor de overige bootjes en voor de plezierboten mag het recht niet meer bedragen dan het recht vastgesteld voor ledig varende vaartuigen.

#### ART. 8.

Veerdiensten zijn niet aan scheepvaartrechten onderworpen.

#### ART. 9.

Elk als scheepvaartrecht te heffen bedrag wordt, indien het minder dan 10 frank bedraagt, tot dit bedrag verhoogd.

## ART. 10.

Al wie de bepalingen inzake heffing van scheepvaartrechten overtreedt, is strafbaar met een samen met het ontdoken recht te betalen geldboete, gelijk aan tienmaal dit recht, zonder dat die geldboete minder dan 200 frank mag bedragen.

De eigenaar of de huurder van het vaartuig, naar gelang van het geval, is burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van het ontdoken recht, van de geldboete en van de verwijlinteressen.

De processen-verbaal, door de aangestelden van de Staat opgemaakt om de overtreding vast te stellen, zijn rechtsgeldig tot het tegendeel is bewezen.

Vervolgingen voor invordering van rechten, renten, geldboeten en kosten worden door het Bestuur der registratie en domeinen uitgeoefend op de wijze als in domeinzaken is bepaald.

De Minister die met het heffen van scheepvaartrechten is belast, beslist over de vermindering of de kwijtschelding der opgelopen geldboeten.

## ART. 11.

De Koning is gemachtigd retributies, waarvan hij de bedragen vaststelt, te heffen :

1. voor het opmaken, het afgeven of het wijzigen van documenten die bij de wetten en verordeningen betreffende de scheepvaart zijn voorgeschreven;
2. voor de levering van publicaties en het afgeven van platen en andere kentekens, welke door dezelfde wetten en verordeningen zijn voorgeschreven;
3. voor het verstrekken van diensten en het in bruikleen geven van materieel.

## ART. 12.

Artikel 3 van de wet van 13 augustus 1928 tot oprichting van de Dienst der Scheepvaart wordt door de volgende bepalingen vervangen :

« Artikel 3. — De Koning maakt de reglementen op betreffende de politie en de scheepvaart voor de door de dienst geëxploiteerde waterwegen.

» Hij stelt het bedrag der scheepvaartrechten vast op de grondslagen en binnen de grenzen, als bepaald bij de wet betreffende de scheepvaartrechten te heffen op de waterwegen onder beheer van het Rijk. In de bij die wet bepaalde gevallen is hij gemachtigd retributies, waarvan hij het bedrag vaststelt, te heffen. »

## ART. 13.

Opgeheven worden :

1. artikel 2 van de wet van 1 juli 1865 betreffende de tollén op de waterwegen onder beheer van het Rijk;
2. titel VII van de wet van 2 januari 1926 tot wijziging van de wetten op de zegel-, registratie-, griffie-, hypotheek-, successierechten, alsmede van de heffing van tollén op de waterwegen onder beheer van het Rijk;
3. het koninklijk besluit van 14 augustus 1933 betreffende de scheepvaartrechten.

Gegeven te

,

Van Koningswege :

*De Minister van Openbare Werken,*

*De Minister van Financiën,*

\*\*\*

In de Franse versie van artikel 11, 3°, voege men de woorden « de services » na het woord « prestations » in.

De Kamer was samengesteld uit :

De heren F. LEPAGE, voorzitter van de Raad van State; H. BUCH en CH. SMOLDERS, adviseurs d'Etat; G. VAN HECKE en J. DE MEYER, leden van de afdeling wetgeving; R. DECKMYN, griffier van de Raad van State.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer CH. SMOLDERS.

Het verslag werd uitgebracht door de heer M. GROMMEN, substituant-auditeur-generaal.

*De Griffier,*  
(get.) R. DECKMYN.

*De Voorzitter,*  
(get.) F. LEPAGE.

La Chambre était composée de :

MM. F. LEPAGE, président du Conseil d'Etat; H. BUCH et CH. SMOLDERS, conseillers d'Etat; G. VAN HECKE et J. DE MEYER, assesseurs de la section de législation; R. DECKMYN, greffier du Conseil d'Etat.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. CH. SMOLDERS.

Le rapport a été présenté par M. M. GROMMEN, substitut de l'auditeur général.

*Le Greffier,*  
(s.) R. DECKMYN.

*Le Président,*  
(s.) F. LEPAGE.