3 JUIL 1952
Transmis à la Coordination
Bureau

KONINKRIJK BELGIE. ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 3e Mei 1952 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot wijziging wat de heffing van de scheepvaartrechten betreft, van het koninklijk besluit van 15 October 1935 houdende reglement betreffende de politie en de scheepvaart der bevaarbare waterwegen onder beheer van de Staat", heeft ter zitting van 14 Juni 1952 het volgend advies gegeven:

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 3 mai 1952, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "modifiant, en ce qui concerne la perception des droits de navigation, l'arrêté royal du 15 octobre 1935 portant règlement de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat", a donné en sa séance du 14 juin 1952 l'avis suivant :

In de titel wordt verkeerdelijk het woord "heffing" gebruikt. Het ontwerp heeft immers betrekking op de vaststelling van de scheepvaartrechten.

In de inleiding hoeft niet naar de wet van 1865 te worden verwezen, daar de wet van 1926 als rechtsgrond voor het ontwerp volstaat

In het beschikkend gedeelte moet het laatste lid van artikel 1 weggelaten worden, omdat het rechtsgrond mist. Artikel 171, tweede lid, van de wet van 2 Januari 1926 is immers formeel: het scheepvaartrecht is ten aanzien van de sleepboten afhankelijk van de kracht van de motor uitgedrukt in paardekracht. Voor die vaartuigen, onverschillig of zij al dan niet met een sleep varen, mag dus niet met de tonnemaat rekening worden gehouden.

De volgende passus uit de memorie van toelichting van de wet laat ter zake geen twijfel over :

"Het heffen van een recht op de tui- of sleepboten en de motorschepen die een sleepdienst verzekeren is iets nieuws.

De Regering,die het hierover eens was met de Hogere Raad voor scheepvaart, heeft gemeend dat het belastingvrijdom dat die schepen thans genieten geen reden van bestaan meer heeft.

Daar het hier schepen met geringe tonnemaat geldt, moet men, om ernstig werk te verrichten en om

.../...

het beginsel der evenredigheid te handhaven, bepalen dat de rechten zullen berekend worden in P.K.".

Daaruit volgt dat de Regering, indien zij op de sleepboten die zonder sleep varen een minder hoog recht wil heffen, niettemin zal moeten gebruik maken van een formule waarin niet met de afstand en de tonnemaat maar met de afgelegde afstand en de in paardekracht uitgedrukte kracht van de motor wordt rekening gehouden.

A l'intitulé, le mot "perception" est employé à tort. C'est la fixation des droits de navigation que le projet concerne.

Au préambule, il n'est pas nécessaire de viser la loi de 1865, la loi de 1926 constituant un fondement suffisant du projet.

Au dispositif, le dernier alinéa de l'article 1er doit être omis parce qu'il manque de fondement légal. L'article 171, alinéa 2, de la loi du 2 janvier 1926 est, en effet, formel : le droit de navigation en ce qui concerne les remorqueurs doit être fonction de la force du moteur déterminée en chevaux-vapeur. Il ne peut donc, pour ces bâtiments, être tenu compte du tonnage, qu'ils voyagent en tirant des bateaux ou non.

Le passage ci-après de l'exposé des motifs de la loi ne laisse, à cet égard, subsister aucun doute :

"La perception d'un droit à charge des bateaux toueurs ou remorqueurs et des bateaux à moteur assurant un service de remorquage constitue une innovation. Il a paru au Gouvernement, d'accord avec le Conseil supérieur de navigation, que l'immunité fiscale dont ces bateaux jouissent aujourd'hui n'a plus de raison d'être.

Comme il s'agit de bateaux d'un faible tonnage, il faut, pour faire oeuvre sérieuse et maintenir le principe de proportionnalité, prévoir que la force en chevaux-vapeur servira d'élément de calcul du droit ".

.../...

Il s'ensuit que si le Gouvernement désire soumettre au paiement d'un droit moins élevé les remorqueurs naviguant sans traîner de bateaux, il devra néanmoins user d'une formule qui tienne compte non de la distance parcourue et du tonnage, mais de la distance parcourue et de la force du moteur déterminée en chevaux-vapeur.

De kamer was samengesteld uit — La chambre était composée de

de Heren :	F.LEPAGE,	raadsheer van State,	voorzitter,
Messieurs :		conseiller d'Etat,	président,
	J.COYETTE,	raadsheren van State,	
	K.MEES,	conseillers d'Etat,	
	A.BERNARD,	bijzitters van de afdeling wetgeving,	
	P.ANSIAUX,	assesseurs de la section de législation,	
	J.CYPRES,	adjunct-griffier,	griffier.
		greffier adjoint,	greffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H.MEES.

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

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,
(get.) J. CYPRES.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,
(get.) F. LEPAGE.

uitgifte afgeleverd aan de H. Minister
expédition délivrée à M. le Ministre
van Openbare Werken.
des Travaux publics.

De 1952. Le 1952.

De Griffier van de Raad van State, Le Greffier du Conseil d'Etat,

R. DECKMYN.