

*Goedkeuring van de overeenkomst van 16 Mei 1952, betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt*

## MEMORIE VAN TOELICHTING

No. 3

**Algemene beschouwingen**

Het vraagstuk van de douanebehandeling van scheepsbehoeften aan boord van Rijnschepen is in 1929 principieel in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan de orde gesteld.

Bij de behandeling van dat vraagstuk trad — in het bijzonder voor zover het betrof de douanebehandeling van brandstoffen, smeermiddelen en andere voor de voortbeweging van het vaartuig of voor de navigatie noodzakelijke boordvoorraden — een onoverbrugbaar verschil van mening aan de dag tussen de Duitse delegatie enerzijds en de meerderheid der overige delegaties in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart anderzijds.

De Duitse delegatie stelde zich destijds op het standpunt, dat vorenbedoelde boordvoorraden door elk der Rijnoverstaten en door België naar eigen goeddunken bij invoer aan de heffing van belastingen zouden kunnen worden onderworpen. Het merendeel der overige delegaties in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart voerde hiertegen aan, dat in het douanerecht internationaal de regel is aanvaard, dat scheepsprovisie en scheepsbehoeften, brandstoffen en smeermiddelen voor de voortbeweging daaronder begrepen, welke aan boord van binnenkomende vaartuigen worden ingevoerd en welke bestemd zijn om tijdens de normale duur van de reis in het land van invoer aan boord te worden verbruikt, van de bij invoer geheven belastingen zijn vrijgesteld. Deze regel, welke in de loop der tijden internationaal gewoonrecht is geworden, geldt niet alleen ten aanzien van binnenschepen, doch eveneens ten aanzien van overige middelen van vervoer.

Voor wat de brandstoffen, smeermiddelen en andere voor de voortbeweging van het vaartuig of voor de navigatie noodzakelijke boordvoorraden betreft, werd voorts een beroep gedaan op artikel 3 van de herziene Akte van Mannheim van 17 October 1868, bekendgemaakt bij het Koninklijk besluit van 3 Mei 1869, *Stb.* 75. Volgens dit artikel zullen van vaartuigen of hun ladingen en van vloten, die de Rijn en zijn nevenrivieren bevaren, geen rechten worden geheven, die uitsluitend op het uitoefenen van de scheepvaart gegrond zijn. Aangezien het verbruik van brandstoffen, smeermiddelen en andere voor de voortbeweging van het schip en voor de navigatie noodzakelijke boordvoorraden inhaerent is aan de uitoefening van de vaart, kan — zo werd gesteld — het belasten van dat verbruik worden gelijkgesteld met het belasten van de vaart zelf, hetgeen in het hiervoór aangehaalde artikel van de Akte van Mannheim is verboden.

Daar het in 1929 niet mogelijk bleek in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over deze punten tot principiële overeenstemming te geraken, heeft de commissie een voor die tijd passende praktische oplossing aanvaard, welke is neergelegd in de resolutie van 3 April 1930 (Protocol no. 15), waarvan de vertaling als volgt luidt:

„De Commissie stelt vast, dat de meningsverschillen tussen de Duitse delegatie enerzijds en het merendeel der overige delegaties anderzijds met betrekking tot de beginselen, welke ten grondslag behoren te liggen aan het douaneregime ten aanzien van stookolie, smeermiddelen en andere boordvoorraden, blijven bestaan.

Zij neemt echter — de vraag van het recht in deze geheel voorbehouden — voorlopig genoegen met de verklaring van de Duitse delegatie, dat de Duitse Regering bereid is aanstonds de nodige instructies te geven om boordvoorraden met vrijstelling van belasting ten invoer toe te laten:

a. op sleepboten, die Duitsland doorvaren zonder dat in de samenstelling of de lading van de sleep wijziging wordt gebracht, alsmede op rijnschepen en andere vrachtschepen, welke Duitsland doorvaren zonder dat de lading verandering ondergaat;

b. op alle schepen, niet vallende onder letter a hiervoor, in hoeveelheden, welke ruimschoots voldoende zijn voor de normale en daadwerkelijke vaart gedurende 48 uur.”

In de jaren van 1931 tot 1936 is het onderwerpelijke vraagstuk op de agenda van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart blijven staan, meer in het bijzonder in het kader van de beraadslagingen over een nadere herziening van de Akte van Mannheim.

In artikel 10 van het in 1936 gereedgekomen ontwerp van de herziene akte is met betrekking tot deze aangelegenheid het volgende bepaald:

„De brandstoffen en smeermiddelen, welke bestemd zijn voor het functioneren van de machines en de scheepsapparatuur en welke zich tijdens de grensoverschrijding aan boord bevinden, zijn, in hoeveelheden, die in overeenstemming zijn met de behoeften van het vaartuig voor de reis, welke moet worden volbracht, vrijgesteld van invoerrechten en andere heffingen, alsmede van maatregelen ter contingentering of wering van de invoer of de uitvoer.

De provisie, welke bestemd is om door de bemanning te worden verbruikt en welke zich tijdens de grensoverschrijding aan boord bevindt, is, voor een reisduur van twee dagen, vrijgesteld van invoerrechten en andere heffingen, alsmede van maatregelen ter contingentering of wering van de invoer of de uitvoer.

De tuigage, de zeilen, de reservedelen, enz., welke zich tijdens de grensoverschrijding aan boord bevinden voor het gebruik van het vaartuig, zijn vrijgesteld van invoerrechten en andere heffingen, alsmede van maatregelen ter contingentering of wering van de invoer, onder voorwaarde van wederuitvoer, tenzij kan worden bewezen, dat de goederen zijn teloorgegaan.”

Deze bepaling, waaromtrent bij de onderhandelingen over een nadere herziening van de Akte van Mannheim in 1936 uiteindelijk overeenstemming was bereikt, weerspiegelde de inzichten, die op dit stuk bij de meeste in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vertegenwoordigde landen leefden, en beantwoordde vrijwel geheel aan de in die landen bestaande praktijk.

Door het uittreden van de toenmalige Duitse Regering als lid van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is het in 1936 tot stand gekomen ontwerp van een nadere herziening van de Akte van Mannheim evenwel nimmer in werking getreden. In de douanebehandeling, welke in Duitsland ten aanzien van boordvoorraden, brandstoffen en smeermiddelen daaronder begrepen, op de voet van de hiervoór aangehaalde resolutie van 3 April 1930 werd toegepast, kwam dan ook geen verandering. De vrij-

stelling van belasting voor brandstoffen en smeermiddelen, welke als boordvoorraad door Rijnschepen in Duitsland werden ingevoerd, bleef derhalve gebonden aan de beperkingen, welke in de resolutie van 1930 waren neergelegd.

Sedert de hervatting van de Rijnvaart in 1945 werd in Duitsland bij de invoer van brandstoffen, smeermiddelen en andere boordvoorraden aan boord van Rijnschepen volledige vrijstelling van invoerrechten en andere heffingen toegestaan, voor zover de invoer beperkt bleef tot de hoeveelheden, nodig voor de vaart en het verblijf in de drie westelijke zones van Duitsland. Deze toestand beantwoordde derhalve geheel aan de in de overige Rijnsoeverstaten en België bestaande inzichten op dit stuk, zodat het scheen, dat, in het kader van de ontwikkeling van het internationale verkeer, op dit punt gelijke inzichten waren ontstaan en in de praktijk toepassing vonden.

Medio 1950 deed evenwel de Duitse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart mededeling van het voornemen der Duitse Regering de vooroorlogse regeling in zake de douanebehandeling van boordvoorraden in de Rijnvaart weder onverkort in werking te stellen.

In weerwil van de ernstige bedenkingen, die door de Nederlandse delegatie in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart op grond van de hiervóór genoemde overwegingen tegen dit voornemen zijn geuit, heeft de Bondsregering met ingang van 1951 een aantal maatregelen op het gebied van de gasolievoorziening van Rijnschepen ingevoerd, welke in feite een in het oog lopende ongelijkheid in behandeling van buitenlandse schepen ten opzichte van Duitse schepen tot gevolg hadden en welke mitsdien de concurrentiepositie van de buitenlandse Rijnschepen in aanzienlijke mate verzwakten.

Hiertegen is door de overige Rijnsoeverstaten en door België aanstonds geprotesteerd. Voorts heeft de Nederlandse Ambassadeur te Bonn in November 1951 een memorandum aan de Duitse Regering overhandigd, waarin er met klem op werd aangedrongen, dat de gewraakte maatregelen op korte termijn zouden worden ongedaan gemaakt.

Een en ander heeft er toe geleid, dat tijdens de zitting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Februari 1952 door de Duitse delegatie werd voorgesteld het tot stand komen van een overeenkomst tussen de Rijnsoeverstaten en België na te streven, waarin een voor alle partijen gelijke en voor de internationale Rijnvaart gunstige regeling in zake het douane- en belastingregime voor gasolie, die op de Rijn als boordvoorraad wordt verbruikt, wordt neergelegd.

Uitgaande van dit voorstel, is te Straatsburg een ontwerp-overeenkomst uitgewerkt, welke op 16 Mei 1952 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is aanvaard. Een Nederlandse vertaling van die overeenkomst is aan deze Memorie van Toelichting toegevoegd.

De ondergetekenden zijn van oordeel, dat door de onderwerpelijke overeenkomst de belangen van de internationale Rijnvaart en daarmee tevens van de Nederlandse Rijnschippers worden gediend, in zoverre zij tot gevolg heeft, dat van Duitse zijde een aanzienlijk ruimere vrijstelling van invoerrechten en andere heffingen voor gasolie, welke als boordvoorraad in de Rijnvaart wordt verbruikt, zal worden toegestaan dan in het verleden — de jaren 1946 tot 1950 buiten beschouwing gelaten — het geval was.

In de kringen van de Nederlandse Rijnvaart, die bij het overleg over deze aangelegenheid in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart nauw zijn betrokken, is deze overeenkomst dan ook met instemming begroet.

Aangezien voorts de overeenkomst geen elementen bevat, welke essentieel afwijken van de thans in Nederland op dit stuk bestaande wetgeving en praktijk, dient de totstandkoming daar-

van naar de mening van de ondergetekenden te worden toegejuicht.

Wat betreft de vorm, welke aan de overeenkomst is gegeven, zij opgemerkt, dat deze overeenstemt met die van het bij de wet van 21 November 1924 (*Stb.* 528) goedgekeurde Verdrag van 14 December 1922 ter vervanging van de artikelen 15 tot en met 21 van de herziene Akte van Mannheim en van het Verdrag van 4 Juni 1898 (*Stb.* 1899, 277).

#### Toelichting op de artikelen van de overeenkomst

*Artikel 1.* De in het eerste lid van dit artikel neergelegde vrijstelling van de heffing van invoerrechten en andere belastingen op gasolie, welke in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt verbruikt, is blijkens het tweede lid van het artikel niet alleen van toepassing op gasolie, die aan boord van Rijnschepen wordt ingevoerd of die in een van de Rijnsoeverstaten wordt betrokken uit opslagplaatsen, zoals entrepôts, waar de olie onder douaneverband is opgeslagen, doch ook op de gasolie, afkomstig uit het vrije verkeer in het land, waar de bevoorrading plaats vindt. In het laatstbedoelde geval zijn de overeenkomstsluitende Staten evenwel niet verplicht vrijstelling te verlenen van belastingen, zoals de omzetbelasting, waaraan in beginsel alle goederen en diensten onderworpen zijn.

Blijkens het laatste lid van het onderwerpelijke artikel zal de wijze, waarop aan de vrijstelling uitvoering wordt gegeven, door elk land autonoom kunnen worden bepaald.

*Artikel 2.* Ten einde te voorkomen, dat de in artikel 1 neergelegde vrijstelling door andere dan fiscale maatregelen illusoir zou worden gemaakt, hebben de overeenkomstsluitende Staten zich in artikel 2 verbonden, dat ten aanzien van gasolie geen maatregelen zullen worden genomen, die een vrije en normale prijsvorming tussen van elkaar onafhankelijke kopers en verkopers belemmeren.

*Artikel 3.* Op grond van deze bepaling zal een Staat, die moeilijkheden ondervindt bij de bevoorrading van de Rijnvaart met gasolie, op de overige overeenkomstsluitende Staten een beroep kunnen doen om aan die moeilijkheden het hoofd te bieden.

*Artikel 4.* Ten aanzien van beslissingen, welke door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart met betrekking tot de in dit artikel bedoelde vragen mochten worden genomen, is van toepassing het additionele protocol van 29 Maart 1923, behorende bij het protocol van 21 Januari 1921, dat is goedgekeurd bij de wet van 2 Juli 1923, *Stb.* 332. Dit brengt mede, dat zodanige beslissingen niet verbindend zijn voor het land, dat daaraan zijn goedkeuring onthoudt.

*Artikelen 5 en 6.* Deze artikelen, regelende de inwerking-treding en de opzegging van de onderhavige overeenkomst, behoeven naar het oordeel van de ondergetekenden geen nadere toelichting.

*De Staatssecretaris van Financiën,*  
VAN DEN BERGE.

*De Minister van Verkeer en Waterstaat,*  
J. ALGRA.

*De Minister van Buitenlandse Zaken,*  
J. W. BEYEN.

*De Minister van Economische Zaken,*  
J. ZIJLSTRA.