

Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

11 MARS 1958.

PROJET DE LOI concernant les douanes et les accises.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Certains pays ont apporté, en ces derniers temps, des simplifications au régime douanier applicable aux automobiles et autres véhicules routiers à moteur, importés temporairement par des personnes établies à l'étranger.

L'administration belge examine avec les administrations luxembourgeoise et néerlandaise la possibilité de simplifier également l'importation temporaire de ces véhicules dans le territoire douanier des pays de Benelux.

Ainsi qu'il est exposé ci-après, pareille mesure ne peut être envisagée que si l'administration est armée pour veiller à ce que des abus ne se commettent pas à la faveur des nouvelles facilités.

L'article 1^{er} du projet de loi ci-joint, ainsi que l'article 10 qui contient une disposition relative aux taxes assimilées au timbre, répondent à ces préoccupations.

Ce projet est mis à profit pour régler quelques autres questions en matière de douane et d'accise.

L'expression « droits d'accise » qui figure dans différents articles du projet de loi, englobe ici également la taxe spéciale de consommation sur les alcools, établie par l'article 8 de la loi du 7 juin 1926, mais qui est destinée à disparaître comme telle dans le système de la loi du 19 mars 1951 concernant les accises.

Article premier.

En vertu de l'article 18 de l'arrêté ministériel du 29 juin 1957, pris en exécution du chapitre II, § 13, lettre i, des Dispositions préliminaires du Tarif des Droits d'entrée, l'importation temporaire de véhicules routiers à moteur par des personnes établies à l'étranger a lieu sous le couvert, soit d'un triptyque ou d'un carnet de passages en douane délivré sous la garantie d'une association de tourisme ou d'automobilisme, soit d'un document national d'admission temporaire.

Ce système permet d'éviter que de tels véhicules ou leurs parties essentielles restent dans le pays sans avoir été soumis aux impôts exigibles à l'importation et à la production éventuelle d'une licence.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

11 MAART 1958.

WETSONTWERP inzake douanen en accijnzen.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Sommige landen hebben de laatste tijd hun douanestelsel vereenvoudigd ten aanzien van automobielen en andere motorrijtuigen welke tijdelijk worden ingevoerd door niet-ingezetenen.

De Belgische administratie onderzoekt, samen met de Luxemburgse en de Nederlandse, of het mogelijk is de tijdelijke invoer van die rijtuigen in de Beneluxlanden eveneens te vereenvoudigen.

Zoals hierna uiteengezet, is zulke maatregel slechts denkbaar zo de administratie kan beletten dat de nieuwe faciliteiten aanleiding zouden geven tot misbruik.

Artikel 1 van bijgaand ontwerp van wet, evenals artikel 10 dat betrekking heeft op de met het zegel gelijkgestelde taxes, beantwoorden aan de gestelde doeleinden.

Dit ontwerp werd te baat genomen om enige andere aangelegenheden inzake douanen en accijnzen te regelen.

De term « accijns » die in verscheidene artikelen van het ontwerp van wet voorkomt, omvat hier eveneens de bijzondere verbruikstaxe op de alcohol, gevestigd bij artikel 8 van de wet van 7 juni 1926. In het stelsel van de wet van 19 maart 1951 is voorzien dat deze taxe als zodanig zal vervallen.

Eerste artikel.

Krachtens artikel 18 van het ministerieel besluit van 29 juni 1957, getroffen ter uitvoering van hoofdstuk II, § 13, letter i, van de Inleidende bepalingen van het Tarief van invoerrechten, geschiedt de tijdelijke invoer van motorrijtuigen door in het buitenland gevestigde personen op een triptiek of een carnet de passages en douane, afgegeven onder de aansprakelijkheid van een vereniging voor toerisme of voor automobilisme, of op een nationaal document voor tijdelijke invoer.

Dat stelsel voorkomt dat die rijtuigen of essentiële delen daarvan in het land blijven zonder dat daarop de bij invoer verschuldigde belastingen zijn betaald en de eventueel vereiste vergunning is overgelegd.

Il ne pourrait être abandonné ou assoupli que si l'administration était en mesure de s'assurer que les véhicules se trouvant dans le pays, et principalement ceux faisant l'objet d'une immatriculation belge, y sont en situation régulière du point de vue des droits d'entrée et des autres réglementations applicables à l'importation. Un contrôle de l'espèce existe dans la plupart des pays d'Europe.

Les §§ 1^{er} et 2 de l'article 1^{er} du projet de loi ont pour but de donner au Roi le pouvoir de prendre toutes dispositions nécessaires en la matière. Ces dispositions pourront au besoin prévoir des règles particulières en ce qui concerne les véhicules dont certaines pièces sont récupérées.

Le § 3 prévoit l'exigibilité des droits d'entrée sur les véhicules dont la situation régulière n'est pas établie.

Les §§ 4 et 5 fixent les peines applicables à ceux qui contrevenaient aux mesures édictées en vertu des §§ 1^{er} et 2 ou qui commettent des faits de nature à réduire l'efficacité de ces mesures. Conformément au § 7, les règles de procédure établies en matière de douanes et d'accises sont étendues aux infractions prévues par les §§ 4 et 5.

Point n'est besoin de souligner que l'administration doit être sérieusement armée pour sévir contre les abus qui se produiraient à la faveur d'éventuelles facilités.

Il va de soi qu'elle usera dans une large mesure de son droit de transaction à l'égard des personnes dont la bonne foi n'est pas douteuse. Ainsi, lorsqu'une infraction au § 4, 1^o, sera relevée à charge de pareils contrevenants, l'administration renoncera généralement à l'application de l'amende et de la confiscation, et elle se bornera à percevoir les droits en jeu. Quant aux infractions visées au § 4, 2^o, elles seront, en règle générale, laissées sans suite lorsque le paiement des droits sera prouvé et pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un véhicule qui est présumé avoir été utilisé à la fraude.

Il n'est envisagé pour le moment de faire usage des pouvoirs prévus dans l'article 1^{er} qu'à l'égard des véhicules routiers. Le texte de cet article a cependant été rédigé de manière qu'il puisse, le cas échéant, trouver son application en ce qui concerne d'autres catégories de véhicules à moteur, par exemple des embarcations de plaisance. Les navires et bateaux visés par le Code de commerce ainsi que les aéronefs sont exclus en vertu du § 1^{er}, alinéa 2.

Pour ce qui est des aéronefs, l'article 7, § 3, 4^o, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne et qui est basé sur la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, stipule déjà que toute demande d'immatriculation doit être accompagnée d'une attestation délivrée par le Ministre des Finances ou son délégué certifiant que les prescriptions douanières ont été respectées.

En présence de l'avis du Conseil d'Etat, le texte initial de l'article 1^{er} a subi notamment les modifications suivantes :

- a) le § 1^{er} a été complété par un alinéa 2, ce qui a entraîné la suppression du § 7 initial;
- b) le § 4, 3^o, concernant la circulation de véhicules sans la marque d'immatriculation requise, a été supprimé;
- c) le § 4, 5^o, a été remplacé par le § 5;
- d) enfin, le § 4, 4^o, et les §§ 5 et 6 sont devenus respectivement le § 4, 3^o, et les §§ 6 et 7.

Art. 2.

En vertu des Dispositions préliminaires du Tarif des droits d'entrée, le Ministre des Finances est compétent

Het zou enkel kunnen worden prijsgegeven of soepeler gemaakt zo de administratie kan nagaan of de in het land vertoevende voertuigen, en vooral die met een Belgische nummerplaat, er regelmatig aanwezig zijn met betrekking tot het invoerrecht en tot de andere bij de invoer toepasselijke reglementeringen. Een dergelijke controle bestaat in de meeste landen van Europa.

De §§ 1 en 2 van artikel 1 van het ontwerp van wet strekken er toe, aan de Koning de bevoegdheid te verlenen ter zake alle nodige voorzieningen te treffen. Deze voorzieningen kunnen zo nodig bijzondere regels behelzen voor de voertuigen waarvan sommige onderdelen worden gerecupereerd.

Paragraaf 3 voorziet de opeisbaarheid van het invoerrecht op de voertuigen waarvan de regelmatige aanwezigheid in het land niet wordt aangetoond.

De §§ 4 en 5 bepalen welke straffen toepasselijk zijn op hen die de maatregelen overtreden welke krachtens de §§ 1 en 2 zijn uitgevaardigd of die handelingen verrichten waarbij de doeltreffendheid van die maatregelen wordt verzwakt. Overeenkomstig § 7 wordt de procedure inzake douanen en accijnzen uitgebreid tot de bij de §§ 4 en 5 bepaalde misdrijven.

Het hoeft wel geen betoog dat de administratie streng moet kunnen optreden tegen de misbruiken waartoe eventuele faciliteiten aanleiding zouden geven.

Ten aanzien van de personen wier goede trouw niet wordt betwijfeld, zal het recht van transactie een ruime toepassing vinden. Zo een inbreuk op § 4, 1^o, wordt vastgesteld ten laste van een dergelijke overtreder, zal de administratie over het algemeen geen boete of verbeurdverklaring toepassen en enkel de rechten invorderen. De misdrijven bedoeld in § 4, 2^o, zullen meestal zonder gevolg blijven zo de betaling van het invoerrecht wordt aangetoond en er geen vermoeden bestaat dat het voertuig voor slukhandel werd gebezigd.

De in artikel 1 voorziene bevoegdheden worden voorschijn enkel onder ogen genomen ten aanzien van motorrijtuigen. Het artikel is echter zodanig gesteld dat het, in voorkomend geval, ook toepassing kan vinden voor andere categorieën van motorvoertuigen bij voorbeeld pleziervoertuigen. De zeeschepen en binnenschepen bedoeld in het Wetboek van Koophandel, alsmede de luchtvaartuigen, zijn uitgesloten krachtens § 1, lid 2.

Voor de luchtvaartuigen is, in artikel 7, § 3, 4^o, van het koninklijk besluit van 15 maart 1954 tot regeling der luchtvaart, dat gesteund is op de wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, reeds voorzien dat elke aanvraag tot inschrijving dient vergezeld te zijn van een attest afgegeven door de Minister van Financiën of door zijn gemachtigde, en waaruit blijkt dat aan de douanevoorschriften is voldaan.

Gelet op het advies van de Raad van State, werd de aanvankelijke tekst van artikel 1 gewijzigd als volgt :

- a) § 1 werd aangevuld met een 2^{de} lid, waardoor de aanvankelijke § 7 is weggevallen;
- b) § 4, 3^o, betreffende het bezigen van voertuigen zonder het vereiste inschrijvingsmerk, werd achterwege gelaten;
- c) § 4, 5^o, werd door § 5 vervangen;
- d) tenslotte zijn § 4, 4^o, en de §§ 5 en 6 respectievelijk, vernummerd tot § 4, 3^o, en §§ 6 en 7.

Art. 2.

Krachtens de Inleidende bepalingen van het Tarief van invoerrechten is de Minister van Financiën bevoegd om in

pour accorder dans certains cas la franchise ou la restitution de ces droits.

A l'importation, quelques marchandises sont passibles non seulement d'un droit d'entrée mais aussi d'un droit d'accise. Pour les envois en provenance des Pays-Bas ou du Grand-Duché de Luxembourg, un droit d'accise est parfois perçu alors qu'aucun droit d'entrée n'est dû.

L'article 2 du projet de loi a pour but de donner au Ministre des Finances le pouvoir d'accorder la franchise ou la restitution des droits d'accise dans les cas où, en matière de droits d'entrée, la franchise ou la restitution est prévue.

Art. 3.

Sur la base des Dispositions préliminaires du Tarif des droits d'entrée, la franchise des droits d'entrée est accordée à l'égard des marchandises destinées aux besoins officiels et exclusifs des organismes chargés par les gouvernements étrangers de la construction, de l'aménagement et de l'entretien des cimetières, sépultures et monuments commémoratifs des membres de leurs forces armées décédés en temps de guerre.

L'article 2 du projet de loi prévoit que le Ministre des Finances peut également accorder la franchise des droits d'accise pour les produits importés.

Il arrive cependant que ces organismes achètent aussi des produits belges passibles d'un droit d'accise, par exemple des huiles minérales légères pour leurs véhicules de service.

Tenant compte de la mission desdits organismes, il est désirable d'inscrire dans la loi le droit à la franchise de l'accise tant pour les produits étrangers que pour les produits indigènes.

En ce qui concerne les sépultures militaires du Commonwealth britannique, cette franchise est déjà prévue dans l'article 11, § 2, de l'accord du 20 juillet 1951 approuvé par la loi du 11 décembre 1952.

Art. 4.

Aux termes de l'article 282, 2^e alinéa, de la loi générale du 26 août 1822 concernant la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit et des accises, les marchandises qui sont perdues, par exemple par suite d'accident, doivent donner lieu au paiement des droits d'accise à moins qu'il n'en soit disposé autrement par la loi ou que, dans des cas très particuliers, l'exemption soit accordée par le Roi.

Dispense du paiement des droits d'accise sur des marchandises détruites par un événement de force majeure est notamment prévue par l'article 5 de la loi du 29 décembre 1899 (marchandises indigènes en entrepôt public) et par les articles 59 à 61 de la loi du 21 août 1903 (sucres dans les fabriques ou les raffineries).

En matière de droits d'entrée, il n'existe pas de disposition générale sur la matière. Cependant, dispense du paiement de ces droits est prévue en cas de destruction par suite de force majeure dûment établie d'huiles minérales déposées en entrepôt fictif (article 49 de la loi du 4 mars 1846, modifiée par l'arrêté du Régent du 17 août 1948) et aussi de marchandises expédiées sous surveillance douanière (article 7 de la loi du 30 juin 1951).

Il est désirable d'accorder le bénéfice de la dispense du paiement des droits pour toutes les marchandises sous régime de douane ou d'accise, même lorsqu'elles ne se trouvent pas sous la surveillance effective des agents, pour autant que leur destruction complète par suite de force majeure soit établie.

L'article 4 du projet tend à cette fin.

Contrairement à ce qui est prévu à l'article 7, § 4, de la loi du 30 juin 1951, le nouvel article ne fait pas mention

sommige gevallen vrijstelling of teruggaaf van invoerrecht te verlenen.

Enkele goederen zijn bij invoer niet alleen aan invoerrecht onderworpen doch ook aan accijns. Voor zendingen uit Nederland of uit het Groothertogdom Luxemburg komt het zelfs voor dat accijns wordt geïnd zonder dat invoerrecht verschuldigd is.

Artikel 2 van het ontwerp van wet heeft tot doel de Minister van Financiën te machtigen vrijstelling of teruggaaf te verlenen van accijns in de gevallen waarvoor inzake invoerrecht vrijstelling of teruggaaf is voorzien.

Art. 3.

Op grond van de Inleidende bepalingen van het Tarief van invoerrechten wordt vrijstelling van invoerrecht verleend voor goederen uitsluitend bestemd voor officiële behoeften van de organisaties welke door vreemde regeringen belast zijn met de aanleg, de inrichting en het onderhoud van de kerkhoven, begraafplaatsen en gedenktekens voor de leden van hun krijgsmachten die in oorlogstijd zijn overleden.

Artikel 2 van het ontwerp van wet voorziet dat de Minister van Financiën voor de ingevoerde produkten eveneens vrijstelling van accijns kan verlenen.

Het gebeurt evenwel dat die organisaties ook binnenlandse accijnsgoederen kopen, zoals bij voorbeeld lichte minerale olie voor hun dienstvoertuigen.

Rekening houdende met de opdracht van bedoelde organisaties, blijkt het gepast in de wet het recht op vrijstelling van accijns te voorzien zowel voor de buitenlandse als voor de binnenlandse produkten.

Wat de militaire begraafplaatsen van het Britse Commonwealth betreft, is deze vrijstelling reeds voorzien in artikel 11, § 2, van de Overeenkomst van 20 juli 1951 goedgekeurd bij de wet van 11 december 1952.

Art. 4.

Naar luid van artikel 282, lid 2, van de algemene wet van 26 augustus 1822 over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen, dient de accijns betaald op goederen die teloor gingen, bij voorbeeld door ongeval, tenzij de wet op andere wijze beschikt of de Koning, in zeer bijzondere gevallen, vrijstelling verleent.

Kwijtschelding van de accijns op goederen welke ingevolge overmacht zijn vernietigd, is namelijk voorzien bij artikel 5 van de wet van 29 december 1899 (binnenlandse goederen in openbaar entrepot) en bij de artikelen 59 tot en met 61 van de wet van 21 augustus 1903 (suiker in de fabrieken of raffinaderijen).

Voor het invoerrecht bestaat er ter zake geen algemene bepaling. Kwijtschelding van dit recht is evenwel voorzien wanneer de vernietiging ingevolge behoorlijk vastgestelde overmacht wordt aangetoond van minerale olie opgeslagen in fictief entrepot (artikel 49 van de wet van 4 maart 1846, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 17 augustus 1948) alsmede van goederen verzonden onder toezicht van de douane (artikel 7 van de wet van 30 juni 1951).

Het ware wenselijk kwijtschelding te verlenen voor alle goederen onder douane- of onder accijnsverband, ook wanneer zij zich niet onder het werkelijk toezicht van de beambten bevinden, mits hun volledige vernietiging ingevolge overmacht wordt aangetoond.

Dit is de strekking van artikel 4 van het ontwerp.

In tegenstelling met het bepaalde in artikel 7, § 4, van de wet van 30 juni 1951, is in het nieuw artikel niet de

de la possibilité d'accorder la dispense des pénalités inscrites à l'article 7, § 1^{er}, de la même loi (paiement de la valeur des marchandises et de l'amende de 200 francs). En effet, une telle disposition est superflue, étant donné qu'en l'espèce la force majeure est une cause de justification de l'infraction éventuelle.

Art. 5.

Par l'arrêté royal n°217 du 20 décembre 1935, portant modification aux lois sur les douanes et accises, confirmé par la loi du 4 mai 1936, pouvoir est accordé au Ministre des Finances d'arrêter les dispositions pour régler l'établissement, le déplacement ou la suppression des bureaux de recettes et pour fixer leurs attributions.

Parmi les textes légaux auxquels l'article 1^{er}, lettre a, dudit arrêté renvoie, ne figurent pas l'article 2, 2^o, de la loi du 21 mars 1846 et l'article 5, § 1^{er}, de la loi du 6 août 1849 sur le transit, relatifs, le premier, à la possibilité de restreindre les attributions des bureaux des douanes au trafic de certaines marchandises, le second, à la désignation des bureaux ouverts au transit. Il en résulte que, dans ces cas, un arrêté royal est nécessaire.

L'article 5 du projet a pour but de combler cette lacune.

Les restrictions visées au 2^o de cet article peuvent être justifiées notamment en raison de l'espèce des marchandises, de leur provenance, de leur origine, de leur destination ou de leur mode de transport. On conçoit qu'il faut, par exemple, limiter aux bureaux des douanes situés dans des centres importants, le dédouanement de marchandises dont l'évaluation ou la tarification présentent des difficultés particulières et nécessitent l'intervention d'agents spécialisés.

L'article 313 actuel de la loi générale du 26 août 1822 stipule que les arrêtés pris pour l'établissement, le déplacement ou la suppression des premiers bureaux d'entrée et des derniers bureaux de sortie doivent être publiés au moins quatorze jours avant qu'ils soient exécutoires et que l'ordre pour leur exécution doit être affiché à certains endroits. Cette disposition n'étant pas reprise dans le nouveau texte, les arrêtés seront obligatoires le dixième jour après celui de leur publication, à moins qu'ils n'aient fixé un autre délai (voir article 5, de la loi du 18 avril 1898 relative à l'emploi de la langue flamande dans les publications officielles).

Art. 6.

En vertu de l'article 316 de la loi générale du 26 août 1822, les bureaux des douanes et les bureaux des accises doivent être ouverts aux heures ci-après, sauf telles exceptions auxquelles les directeurs peuvent pourvoir :

du 16 novembre au 15 février : de 8 à 12 et de 14 à 17;

du 16 février au 15 mai et du 16 août au 15 novembre : de 7 à 12 et de 14 à 19;

du 16 mai au 15 août : de 6 à 12 et de 14 à 20.

En réalité la situation se présente actuellement comme suit :

a) les bureaux et succursales des douanes situés à la frontière sont ouverts :

— pour le trafic général des marchandises, pendant 8 à 12 heures par jour, sauf quelques cas spéciaux;

— pour la circulation internationale des véhicules automobiles et le tourisme, pendant une période au moins égale, allant même jusqu'à 24 heures par jour (y compris les dimanches et les jours de fête légale);

mogelijkheid opgenomen kwijtschelding te verlenen van de straffen vermeld in artikel 7, § 1, van dezelfde wet (betaling van de waarde der goederen en van de boete van 200 frank). Een dergelijke bepaling is immers overbodig, want ter zake is de overmacht een grond van rechtvaardiging voor het gebeurlijke misdrijf.

Art. 5.

Krachtens het koninklijk besluit n° 217 van 20 december 1935, houdende wijziging van de wetten inzake douanen en accijzen, bekrachtigd door de wet van 4 mei 1936, mag de Minister van Financiën voorzieningen treffen om de oprichting, de verplaatsing of de opheffing van de ontvangkantoren te regelen en om hun attributen vast te stellen.

Onder de wetsbepalingen waarnaar artikel 1, letter a, van bedoeld besluit verwijst, zijn niet vermeld artikel 2, 2^o, van de wet van 21 maart 1846 (mogelijkheid de bevoegdheden van de douanekantoren tot bepaalde goederen te beperken) en artikel 5, § 1, van de wet van 6 augustus 1849 op de doorvoer (aanduiding van de kantoren open voor doorvoer). Daaruit volgt dat, in deze gevallen, een koninklijk besluit nodig is.

Artikel 5 van het ontwerp strekt er toe deze leemte aan te vullen.

De beperkingen bedoeld in 2^o van dit artikel zijn o. m. te rechtvaardigen wegens de soort van de goederen, hun herkomst, hun oorsprong, hun bestemming of hun wijze van vervoer. Dat, bij voorbeeld, de dedouanering van goederen waarvan de waardebepaling of de tarifiering bijzonder moeilijk is en gespecialiseerd personeel vergt, moet beperkt blijven tot de douanekantoren in grote centra, ligt nogal voor de hand.

Het huidige artikel 313 van de algemene wet van 26 augustus 1822 bepaalt dat de besluiten tot oprichting, verplaatsing of opheffing van de eerste invoerkantoren en van de laatste uitvoerkantoren moeten bekend gemaakt worden ten minste veertien dagen vóór zij uitvoerbaar worden en dat het bevel tot uitvoering op bepaalde plaatsen dient aangeplakt. Deze bepaling werd in de nieuwe tekst niet overgenomen; de besluiten zullen dus bindend worden de tiende dag na de datum van hun bekendmaking, tenware een andere termijn werd gesteld (zie artikel 5 van de wet van 18 april 1898 betreffende het gebruik van de Vlaamse taal in de officiële bekendmakingen).

Art. 6.

Krachtens artikel 316 van de algemene wet van 26 augustus 1822 moeten de kantoren der douanen en de kantoren der accijzen open zijn op de volgende uren, behoudens de uitzonderingen die de directeurs mogen toestaan :

van 16 november tot 15 februari : van 8 tot 12 en van 14 tot 17;

van 16 februari tot 15 mei en van 16 augustus tot 15 november : van 7 tot 12 en van 14 tot 19;

van 16 mei tot 15 augustus : van 6 tot 12 en van 14 tot 20.

In feite is de toestand thans de volgende :

a) de douanekantoren en hulpkantoren aan de grens zijn open :

— voor het goederenverkeer, 8 tot 12 uren per dag, behoudens enkele bijzondere gevallen;

— voor het internationaal automobiilverkeer en voor het toerisme, gedurende een periode die ten minste evenlang is en kan gaan tot 24 uren per dag (zondagen en wettelijke feestdagen inbegrepen);

b) les bureaux des douanes situés à l'intérieur du pays sont ouverts pendant les heures normales de travail au port, à l'entrepôt public ou à l'aérodrome qu'ils desservent;

c) les bureaux des accises sont ouverts au public les cinq premiers jours de la semaine de 9 à 12 et de 13 à 15 heures et le samedi de 9 à 12 heures.

Les pouvoirs prévus par le nouvel article 316 permettront de procéder à une coordination des heures d'ouverture.

Art. 7.

Aux termes de l'article 3 de la loi du 6 avril 1843 sur la répression de la fraude en matière de douane, aucune marchandise expédiée d'un endroit à un autre du royaume, ne peut circuler ni être chargée ou déchargée, sans être accompagnée d'un acquit-à-caution ou d'un passavant, sauf les exceptions expressément établies par la loi.

Une première exception à cette règle était déjà prévue par l'article 162 de la loi générale du 26 août 1822, qui, d'une manière générale, affranchit de tout document les transports de marchandises ne se trouvant pas sous régime de douane, effectués en dehors du rayon de la douane.

D'autres dérogations sont prévues par l'article 10 de la loi précitée du 6 avril 1843 qui accorde l'exemption de document pour la circulation de certaines marchandises et donne à l'administration le pouvoir d'étendre cette exemption à d'autres marchandises lorsque l'intérêt du commerce, de l'industrie ou de l'agriculture le justifie. Les dispositions de cet article 10 ne répondent toutefois plus à la situation actuelle. Il est nécessaire que le Ministre ait le pouvoir d'adapter les exemptions de document aux nécessités dictées par les circonstances de temps et de lieu.

L'article 7 du projet de loi limite d'emblée l'obligation du document aux transports, chargements ou déchargements effectués dans le rayon de la douane et laisse au Ministre des Finances le soin de désigner le document requis. La même disposition permet au Ministre d'accorder des dérogations à la règle générale. Il va de soi que les agents compétents conserveront néanmoins le droit de visite à l'égard des marchandises affranchies de document.

Art. 8.

L'article 19 de la loi du 4 mars 1846 relative aux entrepôts de commerce autorise le Gouvernement à fixer un minimum pour l'entrée des marchandises en entrepôt et le charge d'arrêter un minimum pour la sortie des marchandises destinées à la consommation.

La nouvelle disposition permet d'appliquer un régime plus souple.

Art. 9.

En présence de l'article 4 du projet de loi, l'article 49 de la loi du 4 mars 1846 ne reprend plus la disposition relative à la dispense du paiement des droits pour les huiles minérales détruites par suite de force majeure pendant leur dépôt en entrepôt fictif.

Art. 10.

Pour réclamer le paiement des taxes de transmission ou de luxe exigibles du chef de l'importation de véhicules à moteur, l'administration doit, en principe, établir le fait de l'importation et l'identité de l'importateur.

Si l'importation temporaire des véhicules n'était plus subordonnée à la levée d'un document, la preuve de l'exigibilité des taxes de transmission ou de luxe, en ce qui concerne les véhicules en provenance de l'étranger, devien-

b) de douanekantoren in het binnenland zijn open tijdens de normale werkuren aan de haven, in het openbaar entrepot of op het luchtvaarterrein dat zij bedienen;

c) de kantoren der accijnzen zijn open voor het publiek, de eerste vijf dagen van de week, van 9 tot 12 en van 13 tot 15 en, de zaterdag, van 9 tot 12.

De bevoegheden voorzien door het nieuw artikel 316 zullen een coördinatie van de uren van openstelling mogelijk maken.

Art. 7.

Luidens artikel 3 van de wet van 6 april 1843 op de be-teugeling van de sluikhandel inzake douane mag, behalve in de door de wet bepaalde uitzonderingen, het vervoer, het laden of het lossen van om het even welke binnenslands verzonden goederen niet geschieden zonder dat de goederen vergezeld zijn van een borgbrief of van een geleibrief.

Een eerste uitzondering op deze regel was reeds voorzien bij artikel 162 van de algemene wet van 26 augustus 1822, waarbij een algemene vrijstelling van document is verleend voor het vervoer, buiten de tolkring, van goederen die niet onder douaneverband zijn.

Andere afwijkingen zijn voorzien bij artikel 10 van voornoemde wet van 6 april 1843, dat het vervoer van sommige goederen vrijstelt van document en aan de administratie de bevoegdheid verleent deze vrijstelling, in het belang van handel, nijverheid of landbouw, tot andere goederen uit te breiden. De bepalingen van artikel 10 van de wet van 6 april 1843 beantwoorden evenwel niet meer aan de huidige omstandigheden. Het is nodig dat de Minister bevoegdheid heeft om de vrijstelling van document aan te passen volgens tijd en plaats.

Artikel 7 van het ontwerp van wet bepaalt van meet af aan dat een document nog enkel is vereist voor vervoer, laden of lossen in de tolkring en laat aan de Minister van Financiën de zorg over te bepalen welk document nodig is. Hetzelfde artikel machtigt de Minister afwijkingen van de algemene regel te verlenen. Het spreekt vanzelf dat de bevoegde beambten het recht van visitatie behouden ten aanzien van de goederen waarvoor geen document is vereist.

Art. 8.

Artikel 19 van de wet van 4 maart 1846 betreffende de handelsentrepots machtigt de Regering een minimum vast te stellen voor de inslag in entrepot en geeft haar opdracht een minimum te bepalen voor de uitslag van goederen ten verbruik.

De nieuwe tekst biedt de mogelijkheid voor een meer soepele regeling.

Art. 9.

Gelet op artikel 4 van het ontwerp van wet, is in artikel 49 van de wet van 4 maart 1846 de bepaling niet meer opgenomen betreffende de kwijtschelding van de rechten voor minerale olie welke, ingevolge overmacht, vernietigd wordt tijdens de opslag in fictief entrepot.

Art. 10.

Om de betaling van de overdrachtstaxe of weeldetaxe te vorderen die opeisbaar is uit hoofde van de invoer van motorvoertuigen, moet de administratie, in beginsel, het feit van de invoer en de identiteit van de invoerder aantonen.

Indien de tijdelijke invoer der voertuigen niet meer ondergeschikt zou zijn aan het lichten van een document, zou het over het algemeen onmogelijk zijn, voor uit het buitenland herkomstige voertuigen, het bewijs te leveren

drait généralement impossible. C'est pourquoi l'article 35², que le projet tend à insérer dans le Code des taxes assimilées au timbre et qui, en vertu de l'article 95 de celui-ci, sera applicable à la taxe de luxe, établit une présomption analogue à celle qui est créée en matière de droits d'entrée.

Etant donné que, dans l'hypothèse envisagée, c'est normalement une personne établie à l'étranger qui introduit le véhicule en Belgique, le texte nouveau décide que la taxe due sera calculée au taux et selon les règles applicables aux importations effectuées par une telle personne. De même que les droits d'entrée, la taxe et l'amende correspondante pourront être recouvrées solidairement à la charge du propriétaire, du détenteur et de l'utilisateur du véhicule considéré comme importé irrégulièrement.

Art. 11.

En vertu de l'article 11 sont abrogées les dispositions qui deviennent sans objet en présence des articles 4, 5 et 7.

Art. 12.

L'article 12 a été inséré dans le projet pour tenir compte de l'avis du Conseil d'Etat, où en est donnée la justification.

Par ailleurs, le Gouvernement ne manquera pas de donner des instructions en vue de régler, dans le sens suggéré par le Conseil d'Etat, les litiges se rapportant à des véhicules qui, au 31 mars 1958, ne se trouvent pas en situation régulière et pour lesquels les droits d'entrée sont acquittés spontanément avant une date déterminée. Une publicité suffisante sera donnée à cette mesure.

Le Ministre des Finances,

van de opeisbaarheid van de overdrachtstaxe of weelde-taxe. Artikel 35², dat volgens het ontwerp in het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes zal worden ingelast, vestigt daarom een vermoeden, gelijkaardig aan datgene wat met betrekking tot het invoerrecht ingesteld wordt. Bedoeld artikel zal krachtens artikel 95 van hetzelfde Wetboek toepasselijk zijn op de weeldetaxe.

Aangezien, in de beoogde onderstelling, normaal een in het buitenland gevestigde persoon het voertuig in België brengt, bepaalt de nieuwe tekst dat de verschuldigde taxe zal berekend worden tegen het percentage en volgens de regelen die toepasselijk zijn bij invoer door zulke persoon. Zoals het invoerrecht zullen de taxe en de overeenstemmende boete hoofdelijk kunnen worden ingevorderd ten laste van de eigenaar, de houder en de gebruiker van het voertuig dat wordt beschouwd als onregelmatig ingevoerd.

Art. 11.

Krachtens artikel 11 worden de bepalingen opgeheven welke doelloos worden ingevolge de artikelen 4, 5 en 7.

Art. 12.

Artikel 12 van het ontwerp is opgenomen om rekening te houden met het advies van de Raad van State, alwaar de strekking er van is toegelicht.

De Regering zal voorts niet nalaten instructies te geven om de geschillen betreffende voertuigen, welke op 31 maart 1958 niet regelmatig aanwezig zijn en waarvoor het invoerrecht spontaan wordt betaald vóór een zekere datum, alsnog te regelen in de zin als door de Raad van State is aangebevolen. Aan die maatregel zal de gewenste publiciteit worden gegeven.

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Affaires économiques,

De Minister van Economische Zaken,

R. MOTZ.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Finances, le 7 février 1958, d'une demande d'avis sur un projet de loi « concernant les douanes et les accises », a donné le 28 février 1958 l'avis suivant :

Le projet a un caractère composite. Il contient des dispositions de divers ordres qui concernent à la fois le régime des douanes et celui des accises.

Les articles 1^{er} et 10 tendent à pallier les inconvénients qui, en matière fiscale, pourront résulter des facilités qui seront accordées aux personnes résidant à l'étranger lors de l'importation temporaire en Belgique de véhicules dont elles se servent.

Ils comportent 1^o des mesures de contrôle applicables à tous les habitants du Royaume qui utilisent un véhicule à moteur; 2^o des mesures destinées à assurer le paiement des droits et taxes éludés; 3^o des infractions nouvelles de caractère fiscal.

Les articles 2 et 3 habilitent le Ministre des Finances à accorder dans certains cas la franchise ou la restitution des droits d'accise.

L'article 4 accorde dispense du paiement des droits d'entrée et des droits d'accise lorsque des marchandises se trouvant sous régime de douane ou d'accise sont complètement détruites.

Les articles 5 et 6 ont trait à l'organisation des bureaux des douanes et des accises.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 7^e februari 1958 door de Minister van Financiën verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « inzake douanen en accijnzen », heeft de 28^e februari 1958 het volgende advies gegeven :

Het ontwerp bestrijkt een veelzijdige materie. Het bevat bepalingen van allerlei soort, die tegelijk de douaneregeling en de accijnsregeling betreffen.

De artikelen 1 en 10 zijn erop gericht, de bezwaren te ondervangen, welke uit een fiscaal oogpunt gepaard kunnen gaan met de faciliteiten toegestaan aan in het buitenland gevestigde personen die door hen gebruikte voertuigen tijdelijk in België invoeren.

Zij bevatten 1^o controlemaatregelen toepasselijk op alle ingezetenen van het Rijk die een motorvoertuig gebruiken; 2^o maatregelen ter verzekering van de betaling van ontdoken rechten en taksen; 3^o zij omschrijven nieuwe misdrijven van fiscale aard.

De artikelen 2 en 3 machtigen de Minister van Financiën om in sommige gevallen vrijstelling of teruggave van accijnsrechten te verlenen.

Artikel 4 verleent kwijtschelding van invoerrecht en van accijns voor goederen onder douane- of accijnsverband die volledig vernield zijn.

De artikelen 5 en 6 betreffen de organisatie van de douane- en accijnskantoren.

L'article 7 apporte un assouplissement relativement aux documents qui doivent accompagner les marchandises en circulation dans la zone de douane.

Les articles 8 et 9 modifient certaines règles relatives aux entrepôts de commerce.

Article 1^{er}.

Dans la situation actuelle, les véhicules à moteur détenus en Belgique par les personnes qui y résident sont présumés, en vertu d'un principe général, être en règle du point de vue des droits d'entrée.

Au contraire, les véhicules importés temporairement de l'étranger en franchise de droits doivent être connus de manière que leur sortie du pays puisse être contrôlée. Ces véhicules sont donc actuellement déclarés à l'entrée dans le pays.

Afin de favoriser le tourisme, le Gouvernement envisage de permettre l'entrée libre, sans formalité, déclaration, ni constatation d'aucune sorte, des véhicules étrangers. Il se trouve, dès lors, dans l'obligation, pour sauvegarder les intérêts du Trésor, de faire porter le contrôle sur les véhicules circulant à l'intérieur du pays, à défaut de le faire à la frontière. Le principe de la franchise générale des choses est donc remplacé par un principe opposé, selon lequel tout véhicule à moteur en usage dans le pays sera suspect d'avoir été importé et devra faire l'objet d'une justification quant à l'acquiescement des droits d'entrée.

Ce système de présomption légale est nouveau en matière de droits d'entrée, sauf à l'égard de la circulation et des dépôts de marchandises dans le rayon de la douane (article 177 de la loi du 26 août 1822 et articles 3 et 25 de la loi du 6 avril 1843). Mais il est fréquent en matière d'accise (alcool, tabac, etc.).

Si le système facilite l'entrée en Belgique des véhicules étrangers, il offre l'inconvénient de soumettre les habitants du pays à un contrôle permanent et à des mesures fiscales et répressives nouvelles.

L'article appelle les observations suivantes :

Dès le § 1^{er}, le projet use des mots « véhicule à moteur » comme s'ils devaient comprendre tous moyens de transport par terre et par eau, sous réserve d'en exclure, par une disposition spéciale, certains navires et bateaux.

Cette acception ne se concilie pas avec la définition du mot « véhicule » telle qu'elle a été prévue par l'article 2, 8^e, de l'arrêté royal du 8 avril 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière et selon laquelle il faut entendre par véhicule tout moyen de transport par terre, ainsi que tout matériel mobile agricole et industriel.

Par contre, elle correspond mieux à l'énumération exemplative qui figure à l'article 2 des lois coordonnées relatives à la taxe de circulation sur les véhicules automobiles. Mais l'imprécision de cet article ne permet pas de s'y référer valablement.

Dès lors, le paragraphe 1^{er} se compléterait heureusement d'un alinéa qui donnerait une définition du véhicule, tout en reprenant la restriction contenue dans le paragraphe 7 de l'article 1^{er}, ainsi qu'il suit :

« Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicule, tout moyen de transport par terre ou par eau, à l'exception des bâtiments de mer ou de navigation intérieure visés aux articles 1^{er} et 271 du Livre II du Code de commerce ».

Cette disposition devrait également figurer à la suite du texte proposé par l'article 10 du projet, pour former le nouvel article 35² du Code des taxes assimilées au timbre.

Le paragraphe 1^{er} de l'article 1^{er} donne au Roi des pouvoirs en vue de faire vérifier si les véhicules à moteur se trouvant dans le pays sont en situation régulière au point de vue des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, certaines de ces mesures pourraient être des mesures d'ordre économique, telles que l'obligation d'obtenir une licence d'importation.

Au regard de pareilles possibilités d'application de la loi en projet, il s'indique de prévoir la proposition et le contreseing du Ministre des Affaires économiques auquel ressortit en ordre principal l'application de la loi du 30 juin 1931 relative à l'importation, à l'exportation et au transit des marchandises, modifiée par la loi du 30 juillet 1934.

Au paragraphe 2, le mot « stipuler », emprunté au vocabulaire des contrats, devrait être remplacé par le mot « prévoir ».

Les paragraphes 3 et 4 ne font pas mention de l'importateur. La raison en est sans doute, qu'il est déjà tenu, s'il importe un véhicule en fraude des lois et règlements, au paiement des droits en vertu de

Artikel 7 brengt versoepeling terzake van de documenten die de in de tolzone vervoerde goederen moeten vergezellen.

De artikelen 8 en 9 wijzigen sommige regelen betreffende de handels-entrepôts.

Artikel 1.

In de huidige stand van zaken worden de motorvoertuigen, die in België in het bezit zijn van hier te lande verblijvende personen, krachtens een algemeen beginsel, geacht aan de eisen inzake invoerrechten te voldoen.

Voertuigen daarentegen die, vrij van invoerrecht, tijdelijk uit het buitenland worden ingevoerd, moeten gekend zijn, en wel opdat hun vertrek uit het land kan worden gecontroleerd. Thans worden die voertuigen dus bij hun aankomst in het land aangegeven.

Om nu het toerisme te bevorderen, overweegt de Regering, buitenlandse voertuigen, zonder enige formaliteit, aangifte of vaststelling, vrij binnen te laten. Zij ziet zich dan ook, om de belangen van de Schatkist te vrijwaren, genoodzaakt de controle, in plaats van aan de grens, op de in het binnenland rijdende voertuigen te laten uitoefenen. Het beginsel van de algemene vrijdom van goederen wordt dus vervangen door het tegenovergestelde beginsel, namelijk dat ieder in het land gebruikt motorvoertuig verdacht wordt te zijn ingevoerd, zodat telkens bewezen moet worden dat het invoerrecht is betaald.

Dit stelsel van wettelijk vermoeden is nieuw inzake invoerrechten, behalve dan voor het vervoeren en opslaan van goederen in de tolkring (artikel 177 van de wet van 26 augustus 1822 en artikelen 3 en 25 van de wet van 6 april 1843). Inzake accijnzen komt het echter veel voor (alcohol, tabak, enz.).

Vereenvoudigt dit stelsel het binnenkomen van buitenlandse voertuigen in België, voor de ingezetenen van het Rijk levert het het nadeel op, dat zij aan een bestendig toezicht en aan nieuwe fiscale- en strafmaatregelen worden onderworpen.

Bij het artikel is het volgende op te merken :

Reeds in de eerste paragraaf spreekt het ontwerp van « motorvoertuig » alsof deze term doelde op alle middelen van vervoer te land en te water, met dit voorbehoud dat een bijzondere bepaling sommige « zeeschepen en binnenschepen » zou kunnen uitsluiten.

Deze opvatting strookt niet met de omschrijving van het woord « voertuig » zoals deze is gegeven in artikel 2, 8^e, van het koninklijk besluit van 8 april 1954 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, volgens hetwelk onder voertuig moet worden verstaan « elk middel van vervoer te land, alsmede alle verrijdbaar landbouw- of bedrijfsmateriaal ».

Zij stemt daarentegen beter overeen met de enuntiatieve opsomming in artikel 2 van de gecoördineerde wetten betreffende de verkeersbelasting op de autovoertuigen. Dit artikel is echter zo vaag dat het moeilijk als aanknopingspunt kan dienen.

De eerste paragraaf kan dus gevoeglijk worden aangevuld met een alinea die de term « voertuig » omschrijft en tevens de in paragraaf 7 van artikel 1 voorkomende beperking overneemt, en wel als volgt :

« Voor de toepassing van dit artikel wordt onder voertuig verstaan : elk middel van vervoer te land of te water, met uitzondering van de zeeschepen en binnenschepen bedoeld in de artikelen 1 en 271 van Boek II van het Wetboek van koophandel ».

Dezelfde bepaling zou andermaal moeten voorkomen na de tekst die artikel 10 van het ontwerp voorstelt om het nieuwe artikel 35² van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes te vormen.

De eerste paragraaf van artikel 1 machtigt de Koning om « te doen nagaan of de in het land vertoevende motorvoertuigen er regelmatig aanwezig zijn met betrekking tot ... de bij invoer toepasselijke verbodsbepalingen, beperkingen of controlemaatregelen ».

Volgens de aan de Raad van State verstrekte uitleg zouden sommige van deze maatregelen een economische strekking kunnen hebben, bijvoorbeeld de verplichting een invoervergunning te verkrijgen.

Gelet op die mogelijke toepassingen van de ontworpen wet, moet zij mede worden voorgedragen en ondertekend door de Minister van Economische Zaken, die toch in de eerste plaats belast is met de uitvoering van de wet van 30 juni 1931 betreffende de in- uit- en doorvoer van goederen, gewijzigd door de wet van 30 juli 1934.

In de tweede paragraaf schrijft men in de Franse tekst « prévoir » in plaats van « stipuler », een term die aan de contractentaal is ontleend.

De paragrafen 3 en 4 spreken niet van de importeur, waarschijnlijk omdat hij, als hij een voertuig met overtreding van de wetten en verordeningen invoert, reeds gehouden is tot betaling van de rechten

l'article 4 de la loi du 26 août 1822 et au paiement d'une amende égale au décuple des droits fraudés par application de l'article 22 de la loi du 6 avril 1843, sans compter les peines d'emprisonnement.

S'il ne s'indique pas de mentionner l'importateur dans le paragraphe 4 de l'article 1^{er}, il n'est pas sans intérêt de le faire figurer au paragraphe 3, parmi les personnes débitrices des droits éludés, de manière à étendre la solidarité qui y est prévue.

Le paragraphe 3 prévoit le paiement des droits et le paragraphe 4, 1^o, le paiement d'une amende égale à deux fois les droits éludés, par le propriétaire, le détenteur ou l'utilisateur du véhicule dont la situation régulière dans le pays n'est pas établie au point de vue de ces droits.

Parmi les détenteurs de véhicules à moteur, dont la responsabilité sera engagée, il faut citer en premier lieu le garagiste chez lequel le véhicule aura été remis. Avant d'accepter un véhicule, ce garagiste devra contrôler les documents prouvant l'acquiescement des droits d'entrée et vérifier la concordance des numéros de châssis et de moteur. Si ce contrôle ne présente pas de difficultés sérieuses pour les dépôts habituels ou de longue durée, on peut se demander s'il sera aisément réalisable lorsque le véhicule n'est confié au dépositaire que pour quelques heures.

Selon les renseignements fournis au Conseil d'Etat, il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de faire peser sur les personnes transportées une responsabilité quelconque. Pour répondre à ces intentions, il conviendrait de remplacer le mot « utilisateur » par « conducteur ».

L'article 1^{er}, § 4, 3^o, punit celui « qui circule sans la marque d'immatriculation requise ». La perte accidentelle de cette marque entraînera la condamnation du propriétaire, du détenteur ou des utilisateurs du véhicule à une amende s'élevant au double du droit d'entrée, soit 48 p. c. de la valeur du véhicule plus sa confiscation obligatoire, même si ce véhicule a effectivement acquitté les droits d'entrée.

En outre, la condamnation pourra être cumulée avec celle qui résulte de l'infraction commise, en raison du même fait, à l'égard de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, lorsque l'infraction concernera un véhicule automobile. Cette seconde infraction est punie, en vertu de l'article 2 de la loi du 1^{er} août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifié par la loi du 27 mai 1957, d'un emprisonnement d'un jour à un mois et d'une amende de 10 à 500 francs ou d'une de ces peines seulement, sauf application des circonstances atténuantes.

L'application conjuguée des articles 65 et 100, alinéa 2, du Code pénal aura pour conséquence le cumul des condamnations.

L'effet recherché par le § 4, 3^o, est de renforcer les pénalités prévues par la loi du 1^{er} août 1899 qui apparaissent trop faibles pour réprimer la circulation des véhicules non munis de leur marque d'immatriculation. Il est cependant loisible d'augmenter ces peines sans qu'il soit nécessaire de créer, à côté de l'infraction pénale, une seconde infraction dont les éléments d'incrimination seront les mêmes mais dont la poursuite, la nature des peines et leur atténuation sont fort différentes.

Enfin, le concours idéal d'infractions qui résultera du projet, soulève un délicat problème à propos du concours du pouvoir de transaction détenu par l'administration des douanes et accises quant à l'infraction prévue au projet, et de celui du parquet à l'égard de l'infraction à la loi de 1899.

La transaction éteint l'action publique. L'application de ce principe semble indivisible.

Dans une espèce où deux infractions dont la poursuite appartient à l'administration étaient en concours, la Cour de cassation a rejeté la prétention de l'administration qui, ayant transigé pour une infraction sous réserve de poursuivre l'autre, entendait obtenir une condamnation. Elle a estimé que la réserve prévue était inopérante (Cass. 25 avril 1955, Pas. I., 923).

Bien que l'infraction commise doive entraîner l'application de deux peines — dont l'une, l'amende fiscale, peut être considérée comme une réparation civile (Haus, Droit pénal belge, 2^e édition, T. I, n^o 861bis) —, on soutiendrait avec peine qu'il existe dans le cas du paragraphe 4, 3^o, deux actions réellement indépendantes l'une de l'autre. En effet, l'appréciation de la culpabilité, fondement des peines, ne peut être qu'une pour les deux infractions. On ne saurait, en l'occurrence, concevoir l'acquiescement du chef de l'infraction fiscale et la condamnation du chef de l'infraction à la police du roulage.

* * *

Le § 4, 5^o, prévoit pour toute infraction quelconque aux arrêtés royaux pris en vertu du § 1^{er}, les mêmes peines que celles applicables au propriétaire ou détenteur d'un véhicule fraude.

La méconnaissance de la moindre mesure d'organisation administrative sera punie à l'égal des infractions spécialement prévues par la loi

op grond van artikel 4 van de wet van 26 augustus 1822 en tot betaling van een geldboete gelijk aan tienmaal de ontdoken rechten, bij toepassing van artikel 22 van de wet van 6 april 1843, zonder van gevangenisstraffen te spreken.

Is het niet nodig de importeur in paragraaf 4 van artikel 1 te vermelden, men kan hem gevoelig in paragraaf 3 onder de schuldenaars van ontdoken rechten vernoemen, om de aldaar bedoelde hoofdelijke aansprakelijkheid te verruimen.

Paragraaf 3 handelt over de betaling van het recht en paragraaf 4, 1^o, over de betaling van een geldboete van tweemaal het ontdoken recht door de eigenaar, de houder of de gebruiker van het voertuig « waarvan de regelmatige aanwezigheid in het land met betrekking tot dat recht niet wordt aangetoond ».

Onder de houders van motorvoertuigen, die aansprakelijk zullen zijn, moet in de eerste plaats worden genoemd de garagehouder bij wie het voertuig is gestald. Alvorens een voertuig in bewaring te nemen, behoort de garagehouder de bewijzen van betaling van het invoerrecht na te gaan en zich te vergewissen of de nummers van onderstel en motor overeenstemmen. Levert deze controle geen moeilijkheid op voor gewone of langdurige bewaargevingen, men kan zich toch afvragen of zij gemakkelijk te verrichten zal zijn voor een stalling van een paar uur.

Volgens de aan de Raad van State verstrekte uitleg is de Regering niet voornemens, de vervoerde personen hoe dan ook aansprakelijk te stellen. Om dit voornemen duidelijk te kennen te geven, vervange men « gebruiker » door « bestuurder ».

Artikel 1, § 4, 3^o, straft al wie een voertuig zonder de vereiste nummerplaat bezigt. Het toevallig verlies van deze plaat heeft tot gevolg, dat de eigenaar, de houder of de gebruikers, van het voertuig worden veroordeeld tot een geldboete die het dubbel bedraagt van het invoerrecht, dus 48 % van de waarde van het voertuig, en dat bovendien het voertuig moet worden verbeurdverklaard, zelfs indien het invoerrecht daarvoor werkelijk is betaald.

Het is ook mogelijk dat deze veroordeling samengevoegd wordt met een veroordeling wegens hetzelfde feit, maar begaan met overtreding van het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van voertuigen met eigen beweegkracht, niet zijnde rijwielen met hulpmotor, wanneer de overtreding met een motorvoertuig is begaan. Krachtens artikel 2 van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer, gewijzigd bij de wet van 27 mei 1957, wordt dit misdrijf gestraft met gevangenisstraf van een dag tot een maand en met geldboete van 10 tot 500 frank of met een van die straffen alleen, behoudens inachtneming van verzachtende omstandigheden.

De toepassing van artikel 65 juncto artikel 100, tweede lid, van het Strafwetboek zal tot samenvoeging van de veroordelingen leiden.

Wat paragraaf 4, 3^o, beoogt, is, een verscheping van de strafbepalingen van de wet van 1 augustus 1899, die te mild blijken om het verkeer met voertuigen zonder nummerplaat tegen te gaan. Er bestaat nochtans mogelijkheid om deze straffen te verhogen zonder dat naast het strafrechtelijk misdrijf een tweede misdrijf hoeft te worden ingevoerd, waarvoor de gronden van inbeschuldigingstelling dezelfde zullen zijn, maar dat zeer grote verschillen zal vertonen in de vervolging, de aard van de straffen en de verzachtende omstandigheden.

Ten slotte doet de eendaadse samenloop van misdrijven waartoe het ontwerp zal leiden, een delicaat vraagstuk rijzen ten aanzien van de gelijktijdige bevoegdheid tot het treffen van schikkingen en vanwege het bestuur der douanes en accijnzen over het in het ontwerp bedoelde misdrijf, en vanwege het parket over het misdrijf tegen de wet van 1899.

De schikking doet de publieke vordering vervallen. De toepassing van dit beginsel lijkt onsplitbaar te zijn.

In een geval van samenloop van twee misdrijven waarvan de vervolging aan de administratie toekomt, heeft het Hof van cassatie de aanspraak van de administratie verworpen die, na een schikking over het ene misdrijf te hebben getroffen onder voorbehoud dat het andere zou worden vervolgd, een veroordeling wilde verkrijgen. Het Hof heeft geoordeeld dat het gemaakte voorbehoud onwerkzaam was (Cass. 25 april 1955, Pas. I., 923).

Ofschoon het gepleegde misdrijf tot de toepassing van twee straffen moet leiden, — waarvan de eerste, een fiscale geldboete, als een burgerlijke vergoeding kan worden beschouwd (Haus, Droit pénal belge, 2^e uitg., Deel I, n^o 861bis) —, kan bezwaarlijk worden volgehouden dat er in het onder paragraaf 4, 3^o, bedoelde geval twee werkelijk onafhankelijke vorderingen zijn. Over de schuldvraag, — grondslag van de straffen —, kan immers voor beide misdrijven slechts één oordeel worden uitgesproken. Vrijpraak voor het fiscale misdrijf, gelijktijdig met veroordeling wegens overtreding van het verkeersreglement, is in dit geval ondenkbaar.

* * *

Paragraaf 4, 5^o, straft elke overtreding van de krachtens § 1 uitgevaardigde koninklijke besluiten met dezelfde straffen als toepasselijk zijn op de eigenaar of de houder van een gefraudeerd voertuig.

Het niet-nakomen van de geringste administratieve maatregel wordt gestraft op dezelfde voet als de misdrijven die de wet zelf in het bijzon-

elle-même. Le juge ne pourra proportionner la peine à la gravité du délit.

L'inapplicabilité des circonstances atténuantes et l'obligation de confisquer le véhicule aggraveront encore le poids des peines.

* * *

Selon l'exposé des motifs, lorsque la bonne foi ne sera pas douteuse, « l'administration renoncera généralement à l'application de l'amende et de la confiscation, et elle se bornera à percevoir les droits en jeu ». L'annonce d'une application indulgente de la disposition est destinée à en tempérer la rigueur juridique. Cette rigueur est particulièrement sensible car, indépendamment des caractères particuliers de toute infraction douanière, tels que l'absence d'élément intentionnel et l'inapplicabilité des circonstances atténuantes, l'importation frauduleuse d'un véhicule à moteur sera légalement présumée sans que l'administration ait la charge d'en apporter la preuve.

Aussi peut-on se demander s'il ne conviendrait pas, en s'écartant des principes déduits des articles 229 et 230 de la loi du 26 août 1822, de prévoir dans le texte même du projet que le détenteur et l'utilisateur seraient admis à se justifier en prouvant qu'ils n'ont commis aucune négligence. La jurisprudence a déjà cherché à atténuer la rigueur des dispositions douanières en admettant la justification pour cause de force majeure, lorsque l'ignorance de fait dans laquelle se trouve le contrevenant n'est pas due à sa négligence ou à son erreur (Rép. prat., v^o Douanes et accises, n^o 434, et les décisions y citées).

Le mot « utilisateur », dont se sert l'article 1^{er} du projet, donne à la disposition un champ d'application fort large. Non seulement le conducteur est compris dans cette notion, mais il faut également y compter les passagers qui utilisent le véhicule comme moyen de transport. On aperçoit sans peine combien dangereuse sera la position de toute personne transportée dans un véhicule à moteur, qui devra, pour échapper à toute responsabilité quant au paiement des droits et des amendes, s'assurer que le véhicule est en situation régulière dans le pays. Si l'administration admet que cette personne est de bonne foi, elle échappera au paiement des amendes, mais, en aucun cas, elle ne pourra éluder le paiement des droits.

* * *

Le paragraphe 6 rend applicables aux infractions nouvelles, les dispositions des lois de 1822 et 1843, « concernant notamment » la rédaction et le visa des procès-verbaux, la remise de la copie, etc...

Il existe une opposition entre le mot « concernant », qui semble annoncer quelles sont les dispositions des lois de 1822 et 1843, qui seront limitativement applicables, et le mot « notamment », qui introduit une énumération exemplative. Ce second mot constitue une source d'imprécisions et pourrait être interprété comme impliquant l'extension à la matière traitée par le projet d'autres dispositions des lois précitées, telles que celles qui prévoient des peines.

Des dispositions analogues figurent dans les lois des 20 décembre 1897 et 29 août 1919 sans que le mot « notamment » ne soit employé.

Ce mot devrait être omis au paragraphe 6.

* * *

Comme il a été dit ci-avant, le paragraphe 7 pourra être supprimé si le Gouvernement se rallie à la proposition faite pour le paragraphe 1^{er}, alinéa 2.

Article 2.

Cet article dispose :

« Sous les conditions et dans les limites qu'il détermine, le Ministre des Finances peut accorder la franchise ou la restitution des droits d'accise perçus à l'importation, dans les cas où, en matière de droits d'entrée, la franchise ou la restitution est prévue ».

Les premiers mots de l'article : « Sous les conditions et dans les limites qu'il détermine » entendent l'attribution d'un pouvoir réglementaire, ce qui correspond assurément à l'économie des lois fiscales en général. Il ne se concevrait pas, en effet, que des franchises et des restitutions puissent être accordées en dehors des dispositions générales impersonnelles qui en déterminent avec précision les conditions d'octroi.

L'article 2 confie ce pouvoir réglementaire au Ministre en s'appuyant sur le fait que les dispositions préliminaires du tarif des droits d'entrée annexé à la convention douanière du Benelux ont donné de larges pouvoirs aux Ministres compétents des trois pays en matière d'exemption des droits d'entrée.

Toutefois, on peut voir dans cette attribution une tendance de plus en plus accentuée à transférer au Ministre des pouvoirs dont l'exercice appartient normalement au Roi, soit en vertu de l'article 67 de la Constitution s'il s'agit de mesures d'exécution, soit en vertu de l'article 78 de la Constitution s'il s'agit d'une attribution de compétence.

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur les dangers de cette méthode,

der omschrijft. De rechter zal de straf niet kunnen aanpassen aan de ernst van het misdrijf.

Het feit dat geen verzachtende omstandigheden in aanmerking worden genomen en de verplichting het voertuig verbeurd te verklaren, zullen de straffen nog verzwaren.

* * *

De memorie van toelichting zegt dat, wanneer de goede trouw niet wordt betwijfeld, « de administratie over het algemeen geen boete of verbeurdverklaring zal toepassen en enkel de rechten zal invorderen ». De aankondiging dat de bepaling inschikkelijk zal worden toegepast, is bedoeld om de juridische strakheid ervan te verzachten. En bijzonder strak is die bepaling wel, want, afgezien van wat ieder misdrijf inzake tolrechten in het bijzonder kenmerkt, bijvoorbeeld het ontbreken van opzet en het niet in aanmerking nemen van verzachtende omstandigheden, zal een motorvoertuig worden geacht frauduleus te zijn ingevoerd, zonder dat op de administratie enige bewijslast rust.

Men kan zich dan ook afvragen of men niet, afstand nemend van de beginselen afgeleid uit de artikelen 229 en 230 van de wet van 26 augustus 1822, in de tekst zelf van het ontwerp zou moeten zeggen dat de houder en de gebruiker van het voertuig zich zullen mogen verantwoorden door het bewijs te leveren dat zij niets hebben verzuimd. De rechtspraak heeft reeds getracht, de strakheid van de douanevoorzieningen te milderen door een verantwoording op grond van overmacht te dulden wanneer de feitelijke onwetendheid van de overtreder niet aan verzuim of vergissing van zijnenwege is te wijten (Rép. prat., v^o Douanes et accises, n^o 434, en de aldaar aangehaalde beslissingen).

Het woord « gebruiker » in artikel 1 van het ontwerp geeft het artikel een zeer ruim toepassingsgebied. Dit begrip dekt immers niet alleen de bestuurder, maar ook de reizigers die het voertuig als vervoermiddel gebruiken. Men ziet dadelijk hoe gevaarlijk de toestand wordt voor iedereen die zich in een motorvoertuig laat vervoeren, want, om niet aansprakelijk te worden gesteld voor het betalen van rechten en geldboeten, zal hij er zich moeten van vergewissen dat het voertuig zich op regelmatige wijze in het land bevindt. Neemt de administratie aan dat die persoon te goeder trouw is, dan zal hij geen geldboete hoeven te betalen, maar in geen geval zal hij aan betaling van het recht kunnen ontkomen.

* * *

Paragraaf 6 zegt dat de bepalingen van de wetten van 1822 en 1843, « namelijk betreffende het opstellen en het visa van de processen-verbaal, het afgeven van de afschriften daarvan, ... enz. » op de nieuwe misdrijven van toepassing zijn.

Er is tegenspraak tussen het woord « betreffende », dat schijnt aan te knopen op de bepalingen van de wetten van 1822 en 1843 limitatief zullen worden toegepast, en het woord « namelijk », dat een enuntiatieve opsomming inleidt. Dit tweede woord is uiterst vaag en zou zo kunnen worden geïnterpreteerd, dat ook andere bepalingen van voormelde wetten, onder andere de strafbepalingen, op de door het ontwerp behandelde stof toepassing vinden.

Soortgelijke bepalingen komen voor in de wetten van 20 december 1897 en 29 augustus 1919, maar zonder het woord « namelijk ».

Dit woord zou in paragraaf 6 moeten worden geschrapt.

* * *

Zoals reeds gezegd, kan paragraaf 7 vervallen indien de Regering met het voorstel voor paragraaf 1, tweede lid, instemt.

Artikel 2.

Artikel 2 luidt als volgt :

« Onder de door hem te stellen voorwaarden en beperkingen, kan de Minister van Financiën vrijstelling of teruggaaf verlenen van de bij invoer geheven accijns, in de gevallen waarvoor inzake invoerrechts vrijstelling of teruggaaf is voorzien ».

De woorden « Onder de door hem te stellen voorwaarden en beperkingen » waarmede het artikel aanvangt, impliceren de toekenning van een verordenende bevoegdheid, hetgeen stellig strookt met het opzet van fiscale wetten in het algemeen. Het zou immers niet opgaan dat vrijstellingen en teruggaven kunnen worden toegestaan buiten algemene, onpersoonlijke bepalingen om, die de toekenningsvoorwaarden nauwkeurig vaststellen.

Bij het toekennen van deze verordenende bevoegdheid aan de Minister wordt er in artikel 2 van uitgegaan, dat de voorafgaande bepalingen van het bij de Benelux-douaneovereenkomst gevoegde tarief van invoerrechten aan de bevoegde Ministers der drie landen ruime machten inzake ontheffing van invoerrechten hebben verleend.

In bedoelde toekenning echter, kan een uiting worden gezien van de steeds toenemende strekking om aan de Minister bevoegdheden over te dragen waarvan de uitoefening normaal aan de Koning toebehoort, hetzij krachtens artikel 67 van de Grondwet wanneer het om uitvoeringsmaatregelen, hetzij krachtens artikel 78 van de Grondwet wanneer het om toekenning van bevoegdheid gaat.

dont le fondement est discuté et qui est de nature à engendrer la confusion dans le fonctionnement de l'exécutif.

Une saine pratique constitutionnelle consisterait à attribuer au Roi les pouvoirs prévus par le projet, tout en réservant au Chef de l'Etat la faculté de charger le Ministre de prendre certaines mesures d'ordre secondaires qui ne pourraient toutefois porter sur l'essence même des pouvoirs constitutionnels du Roi ou de ceux qui lui auraient été attribués.

Cette solution est d'autant plus recommandable que le projet dispose en des matières qui sont réservées au législateur par les articles 110 et 112 de la Constitution.

D'autre part, l'expression « peut accorder », dont se sert l'article 2, pourrait être interprétée comme conférant au Ministre intervenant pour l'exécution de la réglementation un pouvoir discrétionnaire difficilement concevable en une telle matière.

En conséquence, des observations qui précèdent, le texte suivant est proposé :

« Article 2. — Dans les cas où soit la franchise, soit la restitution est prévue en matière de droit d'entrée, la franchise ou la restitution des droits d'accise perçus à l'importation peut aussi être prévue par le Roi, sous les conditions et dans les limites qu'il détermine ».

Article 3.

L'attribution de pouvoir réglementaire, consentie au Ministre, soulève les mêmes observations que celles qui sont formulées ci-avant à propos de l'article 2.

Pour le surplus, le Conseil d'Etat s'abstient de proposer des modifications au texte qui est emprunté au quinzième protocole à la convention douanière entre la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, signé à La Haye le 15 mai 1956 et approuvé par la loi du 14 juin 1957.

Article 4.

A la différence des articles 2 et 3, l'article 4 accorde de plein droit une dispense de paiement des droits d'entrée et des droits d'accise et charge le Ministre des Finances de l'exécution, sans attribution de pouvoir réglementaire.

Une disposition ayant des effets analogues et faisant suite à une proposition du Conseil administratif des douanes, figure dans le projet de loi générale néerlandais déposé le 11 décembre 1957, sous l'article 53, § 2 (algemene wet inzake de douane en de accijnzen, zitting 1957-1958, n° 5005).

L'article ne soulève dès lors pas d'observation.

Article 5.

Cet article, qui organise les bureaux des douanes ou des accises, est sans influence sur la détermination des droits de douanes et accises. L'attribution d'un pouvoir réglementaire directement au Ministre ne soulève pas d'objection.

Le Ministre détient d'ailleurs déjà la plupart des pouvoirs prévus par l'article 5 du projet en vertu de l'arrêté royal du 20 décembre 1935.

En ce qui concerne le 2° du nouvel article 313, le pouvoir de limiter les attributions des bureaux était jusqu'ici détenu par le Roi en vertu de l'article 2, 2°, de la loi du 21 mars 1846, que le projet abroge. Il a paru illogique de maintenir ce pouvoir au Roi, alors que c'est le Ministre qui détient actuellement celui de créer les bureaux (article 313 de la loi du 26 août 1822, modifié par l'arrêté royal n° 217 du 20 décembre 1935).

Au même 2°, les mots « ou ne pas être rendues applicables » ont pour objet de régler le cas où la limitation s'opère non par la désignation des marchandises admises, mais par la désignation des marchandises exclues. Ces deux manières de prévoir la limitation des attributions des bureaux sont suffisamment contenues dans la forme verbale « être limitées » et il est proposé de supprimer les mots : « ou ne pas être applicables », qui sont superflus.

Le 3° pourrait entraîner, sans inconvénient, l'abrogation de l'article 38 de la loi du 26 août 1822.

Article 6.

Cet article ne soulève pas d'observation.

Article 7.

La circulation des marchandises dans le rayon de la douane doit être sérieusement surveillée pour éviter la fraude. Un document y doit accompagner tout transport, mais l'intention du Gouvernement est d'apporter une certaine souplesse à cette obligation.

Le document requis est généralement un passavant. Dans certains cas, une facture pourra suffire. Dans d'autres cas, le Gouvernement envisage d'accorder des dérogations.

De Raad van State moge op het gevaar wijzen van deze methode, die op een betwiste grondslag berust en die tot verwarring in de werking van de uitvoerende macht kan leiden.

Uit een oogpunt van grondwettigheid zou het gezonder zijn, de in het ontwerp bepaalde bevoegdheden aan de Koning toe te kennen, maar hem het recht voor te behouden de Minister te belasten met het nemen van bijkomstige maatregelen die evenwel het wezen zelf van de grondwettelijke macht van de Koning of van de hem toegekende bevoegdheden niet zouden mogen raken.

Deze oplossing verdient des te meer aanbeveling, daar het ontwerp voorzieningen trefte in aangelegenheden die op grond van de artikelen 110 en 112 van de Grondwet voor de wetgever zijn weggelegd.

Anderzijds kan de door artikel 2 gebruikte uitdrukking « kan verlenen » zo worden geïnterpreteerd dat de Minister die voor de uitvoering van de reglementering heeft te zorgen daardoor een discretionaire macht toegekend krijgt die in deze materie moeilijk denkbaar is.

Ingevolge al deze opmerkingen wordt voor artikel 2 de volgende lezing voorgesteld :

« Artikel 2. — In de gevallen waarin terzake van het invoerrecht, hetzij vrijstelling, hetzij teruggaaf wordt verleend, kan de Koning eveneens vrijstelling of teruggaaf van de bij de invoer geheven accijns voorschrijven, onder de voorwaarden en binnen de grenzen die hij bepaalt ».

Artikel 3.

Over de aan de Minister toegekende verordenende bevoegdheid is hetzelfde op te merken als bij artikel 2.

Voorts ziet de Raad van State er vanaf, wijzigingen voor te stellen in de tekst, die ontleend is aan het vijftiende protocol bij de douane-overeenkomst tussen België, Luxemburg en Nederland, op 15 mei 1956 te Den Haag ondertekend en goedgekeurd door de wet van 14 juni 1957.

Artikel 4.

In tegenstelling met de artikelen 2 en 3, verleent artikel 4 van rechtswege kwijtschelding van invoerrecht en van accijns en belast het de Minister van Financiën met de uitvoering, zonder enige toekenning van verordenende bevoegdheid.

Een bepaling met een analoge strekking, genomen ingevolge een voorstel van de Administratieve raad voor de douaneregelingen, is opgenomen onder artikel 53, § 2, in het op 11 december 1957 ingediende Nederlands ontwerp van algemene wet (algemene wet inzake de douane en de accijnzen, zitting 1957-1958, n° 5005).

Opmerkingen zijn bij het artikel dan ook niet te maken.

Artikel 5.

Dit artikel, dat betrekking heeft op de inrichting van douane- of accijnskantoren, is zonder invloed op het verschuldigd zijn van de douanerechten en van de accijns. Tegen de rechtstreekse toekenning van een verordenende bevoegdheid aan de Minister is geen bezwaar in te brengen.

Het merendeel van de in artikel 5 van het ontwerp genoemde bevoegdheden berust trouwens reeds in handen van de Minister krachtens het koninklijk besluit van 20 december 1935.

Wat het bepaalde onder 2° van het nieuw artikel 313 betreft, tot dusver berustte de bevoegdheid tot het beperken van de ambtsbevoegdheden der kantoren bij de Koning, krachtens artikel 2, 2°, van de wet van 21 maart 1846, door het ontwerp opgeheven. Het is onlogisch gebleken deze bevoegdheid aan de Koning te laten, terwijl thans de Minister de bevoegdheid tot het oprichten van de kantoren bezit (artikel 313 van de wet van 26 augustus 1822, gewijzigd bij het koninklijk besluit n° 217 van 20 december 1935).

Eveneens onder 2°, dienen de woorden « of niet toepasselijk worden gemaakt » om het geval te regelen dat de beperking geschiedt door de opgaaf niet van de toegelaten, maar van de uitgesloten goederen. De wending « worden beperkt » doet duidelijk genoeg uitkomen dat de ambtsbevoegdheden van de kantoren op deze tweevoudige manier kunnen worden beperkt: de overbodige woorden « of niet toepasselijk worden gemaakt » kunnen dan ook worden geschrapt.

Gelet op het bepaalde onder 3°, kan artikel 38 van de wet van 26 augustus 1822 zonder bezwaar vervallen.

Artikel 6.

Bij dit artikel zijn geen opmerkingen te maken.

Artikel 7.

Op goederenverkeer binnen de tolkring moet streng toezicht worden gehouden om fraude te voorkomen. Bij ieder transport moet een document gaan. De Regering heeft echter de bedoeling, die verplichting enigzins te verzachten.

Het vereiste document is doorgaans een geleibrief. In sommige gevallen zal met een factuur kunnen worden volstaan. Voor andere overweegt de Regering afwijkingen.

Les dérogations envisagées pourraient être soit générales (en tant qu'elles concernent certaines marchandises), soit particulières (en s'appliquant à un transport ou à une série de transports déterminés).

Le nouvel article 3, que le projet insère dans la loi du 6 avril 1843, prévoit une large attribution de pouvoir au Ministre. Selon les considérations développées à propos de l'article 2, ce pouvoir devrait être exercé par le Roi, d'autant plus que l'article 3 actuel de la loi de 1843 prévoit que les exceptions sont expressément établies par la loi. L'article 10 de cette même loi les énonce d'ailleurs de manière fort explicite.

Pour le surplus, la disposition nouvelle serait plus clairement rédigée ainsi qu'il suit :

« Article 3. — Aucune marchandise ne peut circuler, être transportée ni être chargée ou déchargée, dans le rayon unique de douane fixé en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 7 juin 1832, sans être accompagnée du document prescrit par le Roi.

Le Roi est autorisé à apporter des dérogations à cette obligation en les soumettant aux conditions qu'il détermine. Il peut déléguer aux agents qu'il désigne, le pouvoir d'accorder des dérogations particulières. »

Articles 8 et 9.

Ces articles ne soulèvent pas d'observation.

Article 10.

L'insertion d'un article 35² dans le Code des taxes assimilées au timbre requiert que l'article 35 actuel soit numéroté 35¹.

Le nouvel article 35² prévoit que la taxe est exigible au taux et selon les règles applicables aux personnes établies à l'étranger. Ces derniers mots tendent à éviter l'application de tout régime préférentiel et, en particulier, des distinctions qui sont faites dans le cas de l'importateur établi en Belgique, selon que les marchandises importées sont ou non destinées à la revente. Ainsi, le taux de la taxe de luxe applicable à l'importation d'une automobile sera-t-il toujours de 13 p. c.

La rédaction de l'article 35² est peu claire en ce qu'elle fait de l'absence de preuve quant à la situation régulière du véhicule, une condition de la présomption d'importation alors que cette condition ne devrait avoir d'autre effet que d'entraîner la déduction de la taxe.

« Article 35¹. — Tout véhicule à moteur se trouvant dans le pays est réputé avoir été importé, sauf preuve contraire.

S'il n'est pas apporté la preuve, soit que le véhicule à moteur est en situation régulière au point de vue des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation, soit que la taxe de transmission à l'importation a été acquittée, la taxe est exigible au taux et selon les règles applicables aux importations effectuées par des personnes établies à l'étranger. Elle est due, ainsi que l'amende prévue par l'article 42, solidairement par l'importateur, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule.

Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicule, tout moyen de transport par terre ou par eau, à l'exception des bâtiments de mer ou de navigation intérieure visés aux articles 1^{er} et 271 du livre II du Code de commerce. »

Article 11.

L'article ne soulève pas d'observations.

Article 12.

La loi, qui ne paraît pas pouvoir être publiée avant le 1^{er} avril 1958, prévoit un effet rétroactif à cette date pour les articles 1^{er} et 10.

Cet effet rétroactif n'est pas nécessaire car l'intention du Gouvernement est de ne soumettre aux dispositions nouvelles que les véhicules à moteur qui seront immatriculés à partir du 1^{er} avril 1958.

Il suffit, dès lors, de prévoir dans le projet une disposition transitoire ainsi conçue :

« Les véhicules à moteur en usage en Belgique au 31 mars 1958 et qui, dans les cas où le moteur dont ils sont pourvus a une cylindrée excédant 50 cm³, y sont immatriculés à cette date, sont, sous réserve de la preuve contraire, censés être en situation régulière en ce qui concerne l'acquiescement des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle. »

Ce texte, s'il traduit fidèlement les intentions du Gouvernement et soustrait au champ d'application du projet les véhicules en usage en Belgique avant le 1^{er} avril 1958, doit cependant s'accompagner d'une observation importante.

De voorgenomen afwijkingen zouden ofwel algemeen zijn (in zover zij betrekking hebben op sommige goederen), ofwel bijzonder (omdat zij toepassing vinden op een bepaald transport of op een reeks van transporten).

Het nieuw artikel 3, door het ontwerp in de wet van 6 april 1843 ingevoegd, kent ruime bevoegdheid aan de Minister toe. Volgens hetgeen naar aanleiding van artikel 2 is uiteengezet, is het de Koning die deze bevoegdheid zou moeten uitoefenen, temeer daar het huidige artikel 3 van de wet van 1843 bepaalt dat de uitzonderingen uitdrukkelijk in de wet worden vastgesteld. Artikel 10 van dezelfde wet vermeldt ze overigens zeer uitdrukkelijk.

De nieuwe bepaling kan bovendien duidelijker als volgt worden gelezen :

« Artikel 3. — In de enkele tolkring vastgesteld krachtens artikel 1 van de wet van 7 juni 1832, mag generlei koopwaar verkeren, worden vervoerd, geladen of gelost, die niet vergezeld is van het door de Koning voorgeschreven document.

De Koning mag op deze verplichting afwijkingen toestaan, waarvan hij de voorwaarden bepaalt. De bevoegdheid om bijzondere afwijkingen toe te staan, kan hij overdragen aan personeelsleden die hij aanwijst. »

Artikelen 8 en 9.

Bij deze artikelen zijn geen opmerkingen te maken.

Artikel 10.

Aangezien in het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes een artikel 35² wordt ingevoegd, moet het huidige artikel 35 vernummerd worden tot 35¹.

Het nieuwe artikel 35² bepaalt dat de taks eisbaar is tegen het percentage en volgens de regelen die toepasselijk zijn op in het buitenland gevestigde personen. Met deze laatste woorden wil men elk voorkeurregime uitsluiten en voornamelijk voorkomen dat ten aanzien van de in België gevestigde importeur, een onderscheid wordt gemaakt naar gelang de goederen al dan niet voor voortverkoop zijn bestemd. Zo zal de weeldetaks, die bij de invoer van een motorvoertuig wordt geheven, altijd op 13 t. h. blijven.

Artikel 35² is in zoverre weinig duidelijk geredigeerd, dat het ontbreken van het bewijs van de « regelmatige aanwezigheid » van het voertuig als voorwaarde wordt gesteld voor het vermoeden van invoer, welke voorwaarde toch alleen tot gevolg zou mogen hebben dat de taks verschuldigd is.

« Artikel 35¹. — Behoudens tegenbewijs wordt elk motorvoertuig dat zich in het land bevindt, geacht te zijn ingevoerd.

Werd geen bewijs geleverd hetzij dat het motorvoertuig in een regelmatige toestand verkeert uit een oogpunt van invoerrecht en van de bij de invoer toepasselijke verbods-, beperkings-, of controlemaatregelen, hetzij dat de overdrachtstaks bij de invoer is betaald, dan is de taks eisbaar tegen het percentage en volgens de regelen die toepasselijk zijn bij invoer door in het buitenland gevestigde personen. Deze taks alsook de in artikel 42 gestelde geldboete zijn hoofdelijk verschuldigd door de importeur, de eigenaar, de houder en de bestuurder van het voertuig.

Voor de toepassing van dit artikel wordt onder voertuig verstaan elk middel van vervoer te land of te water, met uitzondering van de zeeschepen en binnenschepen bedoeld in de artikelen 1 en 271 van boek II van het Wetboek van koophandel. »

Artikel 11.

Bij dit artikel zijn geen opmerkingen te maken.

Artikel 12.

Deze wet, die waarschijnlijk niet vóór 1 april 1958 zal kunnen worden bekendgemaakt, doet de artikelen 1 en 10 tot die datum terugwerken.

Deze terugwerking is onnodig, want de Regering bedoelt de nieuwe bepalingen alleen te doen gelden voor motorvoertuigen die van 1 april 1958 af zullen worden ingeschreven.

Er kan dus met een overgangsbepaling worden volstaan, als volgt :

« Motorvoertuigen die op 31 maart 1958 in België in gebruik zijn en die, zo hun motor meer dan 50 cm³ cylindrinhoud heeft, aldaar op genoemde datum zijn ingeschreven, worden, behoudens tegenbewijs, geacht in een regelmatige toestand te verkeren ten aanzien van de betaling van het invoerrecht en de inachtneming van de bij de invoer toepasselijke verbods-, beperkings- of controlemaatregelen. »

Al geeft deze tekst de bedoelingen van de Regering getrouw weer en al onttrekt hij de vóór 1 april 1958 in België gebruikte voertuigen aan de toepassing van de ontworpen wet, toch wettigt hij een gewichtige opmerking.

Il n'empêchera pas que les personnes visées au § 4 de l'article 1^{er}, qui détiendraient, même en toute bonne foi, au jour de l'entrée en vigueur de la loi, un véhicule irrégulièrement introduit en Belgique, ne soient passibles de peines qu'aucune loi ne prévoyait à leur égard lorsqu'elles sont entrées en possession du véhicule, et cela en raison d'infractions qui n'étaient pas davantage prévues à ce moment.

Un tel effet du projet ne participe guère de l'esprit qui a inspiré l'article 7 de la Constitution et l'article 2, alinéa 1^{er}, du Code pénal.

Il se recommanderait d'accorder aux intéressés un délai, qui pourrait être bref, de manière à leur permettre de régulariser leur situation.

L'insertion d'une disposition transitoire dans le projet aura pour conséquence de faire de l'article 12 l'article 13 et de limiter celui-ci à une disposition prévoyant l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication au *Moniteur belge*.

La chambre était composée de :

Messieurs : F. Lepage, conseiller d'Etat, président;
L. Moureau et G. Holoye, conseillers d'Etat;
L. Fredericq et J. Limpens, assesseurs de la section de législation;
Madame : J. De Koster, greffier adjoint, greffier.

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

Le rapport a été présenté par M. G. Piquet, substitut.

Le Greffier,
(s.) J. DE KOSTER.

Le Président,
(s.) F. LEPAGE.

Pour troisième expédition délivrée au Ministre des Finances.

Le 6 mars 1958.

Le Greffier du Conseil d'Etat,
R. DECKMYN.

PROJET DE LOI

BAUDOUIN,

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'avis du Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre des Affaires économiques.

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

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

Article premier.

§ 1^{er}. — Le Roi peut prendre toutes dispositions nécessaires en vue de faire vérifier si les véhicules à moteur se trouvant dans le pays y sont en situation régulière au point de vue des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation.

Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules à moteur, tous moyens de transport, à moteur, par terre ou par eau, à l'exception des bâtiments de mer ou de navigation intérieure visés aux articles 1^{er} et 271 du Livre II

Hij zal niet verhinderen dat de in § 4 van artikel 1 bedoelde personen die, zelfs volkomen te goeder trouw, bij de inwerkingtreding van de wet een onregelmatig in België ingevoerd voertuig onder zich zouden hebben, kunnen gestraft worden met straffen die geen enkele wet te hunnen opzichte bepaalde toen zij in het bezit van het voertuig kwamen, en dit ingevolge misdrijven die op dat tijdstip evenmin waren omschreven.

Een zodanig gevolg van het ontwerp ligt niet in de lijn van artikel 7 van de Grondwet en van artikel 2, eerste lid, van het Strafwetboek.

Het verdient aanbeveling de betrokkenen over een, desnoods zelfs korte termijn, te laten beschikken opdat zij hun toestand kunnen regulariseren.

Na invoeging van een overgangsbepaling in het ontwerp moet artikel 12 vernummerd worden tot artikel 13, dat dan alleen nog zal bepalen dat de wet in werking treedt de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt.

De kamer was samengesteld uit :

De Heren : F. Lepage, raadsheer van State, voorzitter;
L. Moureau en G. Holoye, raadsheren van State;
L. Fredericq en J. Limpens, bijzitters van de afdeling wetgeving;
Mevrouw : J. De Koster, adjunct-griffier, griffier.

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

Het verslag werd uitgebracht door de H. G. Piquet, substituut.

De Griffier,
(get.) J. DE KOSTER.

De Voorzitter,
(get.) F. LEPAGE.

Voor derde uitgifte afgeleverd aan de Minister van Financiën.

De 6 maart 1958.

De Griffier van de Raad van State,
R. DECKMYN.

WETSONTWERP

BOUDEWIJN,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op het advies van de Raad van State;

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën en van Onze Minister van Economische Zaken,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

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

Eerste Artikel.

§ 1. — De Koning kan alle nodige voorzieningen treffen om te doen nagaan of de in het land vertoevende motorvoertuigen er regelmatig aanwezig zijn met betrekking tot het invoerrecht en tot de bij invoer toepasselijke verbodsbepalingen, beperkingen of controlemaatregelen.

Voor de toepassing van dit artikel worden onder motorvoertuigen verstaan, alle door een motor aangedreven middelen van vervoer te land of te water, met uitzondering van de zeeschepen en binnenschepen bedoeld in de artike-

du Code de commerce; les remorques routières sont assimilées à des véhicules à moteur.

§ 2. — Les dispositions prises en vertu du § 1^{er} peuvent notamment prévoir que l'immatriculation d'un véhicule à moteur ne peut être obtenue ou cesse d'être valable dans un délai déterminé, si la personne ayant sollicité cette immatriculation n'établit pas la situation régulière du véhicule dans le pays.

§ 3. — Les droits d'entrée sont exigibles sur tout véhicule dont la situation régulière dans le pays n'est pas établie au point de vue de ces droits.

L'importateur, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule sont tenus solidairement au paiement.

§ 4. — Sans préjudice des peines éventuellement encourues par application d'autres dispositions, est puni d'une amende égale à deux fois les droits d'entrée applicables au véhicule en cas d'importation ou égale à sa valeur lorsqu'il est soumis, à l'importation, à des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle, le propriétaire, le détenteur ou le conducteur d'un véhicule à moteur :

1^o dont il n'établit pas la situation régulière dans le pays;

2^o qui porte une marque d'immatriculation autre que celle qui lui a été attribuée;

3^o dont les marques du moteur, du châssis ou de toute autre partie essentielle, figurant sur les documents d'immatriculation ou sur les documents douaniers, ont été enlevées ou modifiées.

Dans tous ces cas, le véhicule est saisi et confisqué, quel qu'en soit le propriétaire.

§ 5. — Est punie d'une amende de 5.000 à 25.000 francs toute infraction aux dispositions prises en vertu du § 1^{er}.

§ 6. — Le Roi désigne les représentants de l'autorité qui, outre les agents des douanes ou des accises, sont qualifiés pour rechercher et constater les infractions.

§ 7. — Sont applicables aux infractions punies par les §§ 4 et 5, les dispositions de la loi générale du 26 août 1822 concernant la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit et des accises, et de la loi du 6 avril 1843 sur la répression de la fraude en matière de douane, relatives à la rédaction et au visa des procès-verbaux, à la remise de la copie de ceux-ci, à la foi due à ces actes, au mode de poursuites, à la responsabilité, à la complicité, à la tentative de corruption, au droit de transiger.

Art. 2.

Dans les cas où, soit la franchise, soit la restitution est prévue en matière de droits d'entrée, la franchise ou la restitution des droits d'accise perçus à l'importation peut aussi être prévue par le Ministre des Finances, sous les conditions et dans les limites qu'il détermine.

Art. 3.

Franchise du droit d'accise est accordée, sous les conditions et dans les limites à déterminer par le Ministre des

len 1 en 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel; aanhangwagens en opleggers voor wegvervoer zijn met motorvoertuigen gelijkgesteld.

§ 2. — De krachtens § 1 getroffen voorzieningen kunnen onder andere bepalen dat de inschrijving van een motorvoertuig niet kan worden bekomen of binnen een bepaalde termijn ophoudt geldig te zijn, indien de persoon die de inschrijving heeft aangevraagd de regelmatige aanwezigheid van het voertuig in het land niet aantoonst.

§ 3. — Het invoerrecht is opeisbaar op elk voertuig waarvan de regelmatige aanwezigheid in het land met betrekking tot dat recht niet wordt aangetoond.

De importeur, de eigenaar, de houder en de bestuurder van het voertuig zijn solidair tot de betaling ervan verplicht.

§ 4. — Onverminderd de straffen eventueel opgelopen bij toepassing van andere bepalingen, wordt gestraft met een geldboete van tweemaal het invoerrecht dat bij de invoer op het voertuig toepasselijk is of met een geldboete gelijk aan de waarde van het voertuig, wanneer dit bij invoer is onderworpen aan verbodsbepalingen, beperkingen of controlemaatregelen, de eigenaar, de houder of de bestuurder van een motorvoertuig :

1^o waarvan hij de regelmatige aanwezigheid in het land niet aantoonst;

2^o dat een ander inschrijvingsmerk draagt dan werd toegekend;

3^o waarvan de merken van de motor, van het chassis of van enig ander essentieel deel, voorkomende op de inschrijvings- of op de douanedocumenten, werden verwijderd of gewijzigd.

In al die gevallen wordt het voertuig in beslag genomen en verbeurdverklaard, ongeacht aan wie het toebehoort.

§ 5. — Elke inbreuk op de voorzieningen getroffen krachtens § 1 wordt gestraft met een geldboete van 5.000 tot 25.000 frank.

§ 6. — De Koning wijst de vertegenwoordigers van de overheid aan die, benevens de ambtenaren of beampten der douanen of der accijnzen, bevoegd zijn om de misdrijven op te sporen en vast te stellen.

§ 7. — Op de door de §§ 4 en 5 bestrafte misdrijven zijn toepasselijk de bepalingen van de algemene wet van 26 augustus 1822 over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen, zomede van de wet van 6 april 1843 op de beteugeling van de sluikhandel inzake douane, betreffende het opstellen en het visa van de processen-verbaal, het afgeven van de afschriften daarvan, de bewijskracht van die akten, de wijze van vervolging, de aansprakelijkheid, de medeplichtigheid, de poging tot omkoping, het recht van transactie.

Art. 2.

In de gevallen waarvoor inzake invoerrecht of wel vrijstelling, of wel teruggaaf is voorzien, kan door de Minister van Financiën ook vrijstelling of teruggaaf van de bij invoer geheven accijns worden voorzien onder de door hem te stellen voorwaarden en beperkingen.

Art. 3.

Onder de door de Minister van Financiën te stellen voorwaarden en beperkingen wordt vrijstelling van de

Finances, pour les marchandises destinées aux organismes chargés par les gouvernements étrangers de la construction, de l'aménagement et de l'entretien des cimetières, sépultures et monuments commémoratifs des membres de leurs forces armées décédés en temps de guerre et inhumés en territoire belge, pour autant que ces organismes soient agréés par le Ministre des Finances ou son délégué et qu'ils agissent dans le cadre de la mission qui leur a été ainsi confiée.

Art. 4.

Dispense du paiement des droits d'entrée et des droits d'accise est accordée par le Ministre des Finances ou par son délégué pour les marchandises se trouvant sous régime de douane ou d'accise et dont la destruction complète par suite de force majeure est établie.

Art. 5.

L'article 313 de la loi générale du 26 août 1822 concernant la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit et des accises, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 313. — Le Ministre des Finances :

1^o décide la création, le déplacement et la suppression des bureaux des douanes ou des accises et de leurs succursales;

2^o détermine les attributions desdits bureaux et succursales, étant entendu que ces attributions peuvent être limitées à certaines marchandises;

3^o désigne les voies que les marchandises doivent suivre, soit à l'entrée ou à la sortie du pays, soit pour la traversée du rayon de douane lorsqu'elles sont transportées en transit. »

Art. 6.

L'article 316 de la loi générale du 26 août 1822 concernant la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit et des accises, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 316. — Le Ministre des Finances fixe les jours et heures d'ouverture des bureaux et des succursales des douanes ou des accises. »

Art. 7.

L'article 3 de la loi du 6 avril 1843 sur la répression de la fraude en matière de douane est remplacé par la disposition suivante :

« Article 3. — Aucune marchandise ne peut circuler, être transportée, ni être chargée ou déchargée dans le rayon unique de douane fixé en vertu de l'article 1^{er} de la loi du 7 juin 1832, sans être accompagnée du document prescrit par le Ministre des Finances.

Le Ministre des Finances ou son délégué peut accorder des dérogations en les soumettant aux conditions qu'il détermine. »

Art. 8.

L'article 19 de la loi du 4 mars 1846 relative aux entrepôts de commerce est remplacé par la disposition suivante :

accijns verleend ten aanzien van de goederen bestemd voor organisaties welke door vreemde regeringen belast zijn met de aanleg, de inrichting en het onderhoud van de kerkhoven, begraafplaatsen en gedenktekens voor de leden van hun krijgsmachten, die in oorlogstijd zijn overleden en op Belgisch grondgebied werden begraven, voor zover deze organisaties aangewezen zijn door de Minister van Financiën of zijn afgevaardigde en zij binnen het kader van de hun in dit verband gegeven opdracht handelen.

Art. 4.

Kwijtschelding van invoerrecht en van accijns wordt door de Minister van Financiën of door zijn afgevaardigde verleend voor goederen onder douane- of onder accijnsverband, waarvan de volledige vernietiging, ingevolge overmacht, wordt aangetoond.

Art. 5.

Artikel 313 van de algemene wet van 26 augustus 1822 over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 313. — De Minister van Financiën :

1^o beslist over het oprichten, het verplaatsen en het opheffen van de kantoren der douanen of der accijnzen en hun hulpkantoren;

2^o bepaalt de attributen van bedoelde kantoren en hulpkantoren, met dien verstande dat die attributen tot sommige goederen kunnen worden beperkt;

3^o wijst de wegen aan waarlangs de goederen moeten binnenkomen of uitgaan, of welke de transiterende goederen doorheen de tolkring moeten volgen. »

Art. 6.

Artikel 316 van de algemene wet van 26 augustus 1822 over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 316. — De Minister van Financiën stelt de dagen en uren vast waarop de kantoren en de hulpkantoren der douanen of der accijnzen zijn geopend. »

Art. 7.

Artikel 3 van de wet van 6 april 1843 op de beteugeling van de sluikhandel inzake douane wordt vervangen door de volgende bepaling :

« Artikel 3. — In de enkele tolkring vastgesteld krachtens artikel 1 van de wet van 7 juni 1832 mag generlei koopwaar verkeren, worden vervoerd, geladen of gelost, zonder vergezeld te zijn van het door de Minister van Financiën voorgeschreven document.

De Minister van Financiën of zijn afgevaardigde mag, onder de door hem te stellen voorwaarden, afwijkingen toestaan. »

Art. 8.

Artikel 19 van de wet van 4 maart 1846 betreffende de handelsentrepots wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Article 19. — Les entrées en entrepôt et les sorties d'entrepôt peuvent s'opérer par toute quantité, sauf dans les cas déterminés par le Ministre des Finances. »

Art. 9.

L'article 49 de la loi du 4 mars 1846 relative aux entrepôts de commerce, modifié par l'arrêté du Régent du 17 août 1948, est remplacé par la disposition suivante :

« Article 49. — § 1^{er}. — Les comptes d'entrepôt sont débités des excédents constatés.

§ 2. — Les manquants reconnus dans les entrepôts publics ne donnent lieu au paiement des droits que si l'enlèvement irrégulier est établi.

Les manquants reconnus dans les entrepôts particuliers et dans les entrepôts fictifs donnent lieu au paiement immédiat des droits.

§ 3. — Le Roi peut :

1^o à l'égard de tous les entrepôts, prescrire qu'il ne soit pas tenu compte des différences minimales reconnues lors des recensements;

2^o à l'égard des entrepôts particuliers et fictifs, accorder une déduction pour perte de marchandises résultant d'une cause naturelle telle que coulage ou évaporation.

§ 4. — Lorsqu'un manquant reconnu en entrepôt donne ouverture au paiement des droits, le montant exigible est calculé d'après le taux le plus élevé applicable à la marchandise pendant la période où le manquant a pu se produire, c'est-à-dire entre le moment de l'entrée en entrepôt ou du dernier recensement et celui de la constatation du manquant. »

Disposition additionnelle relative aux taxes assimilées au timbre.

Art. 10.

Après l'article 35 du Code des taxes assimilées au timbre — qui devient l'article 35¹ — il est inséré un article 35² rédigé comme suit :

« Article 35¹. — Tout véhicule à moteur se trouvant dans le pays est réputé avoir été importé, sauf preuve contraire.

S'il n'est pas apporté la preuve que le véhicule à moteur est en situation régulière au point de vue des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation, la taxe est exigible au taux et selon les règles applicables aux importations effectuées par des personnes établies à l'étranger. Elle est due, ainsi que l'amende prévue par l'article 42, solidairement par l'importateur, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule.

Pour l'application du présent article, il faut entendre par véhicules à moteur, tous moyens de transports, à moteur, par terre ou par eau, à l'exception des bâtiments de mer ou de navigation intérieure visés aux articles 1^{er} et 271 du Livre II du Code de commerce; les remorques routières sont assimilées à des véhicules à moteur. »

« Artikel 19. — Bij inslag in en bij uitslag uit entrepot is er geen beperking van hoeveelheid, behoudens in de gevallen door de Minister van Financiën bepaald. »

Art. 9.

Artikel 49 van de wet van 4 maart 1846 betreffende de handelsentrepots, gewijzigd bij het besluit van de Regent van 17 augustus 1948, wordt door de volgende bepaling vervangen :

« Artikel 49. — § 1. — De entrepotrekeningen worden gedebiteerd met de vastgestelde tevelen.

§ 2. — De in openbaar entrepot bevonden tekorten, geven slechts aanleiding tot het betalen van de rechten wanneer de onregelmatige wegneming is aangetoond.

Op de in particulier of in fictief entrepot bevonden tekorten zijn de rechten onmiddellijk opeisbaar.

§ 3. — De Koning kan :

1^o voor alle entrepots voorschrijven dat geen rekening wordt gehouden met geringe verschillen bij opneming;

2^o voor particuliere en voor fictieve entrepots een vermindering verlenen wegens verlies van goederen dat voortvloeit uit een natuurlijke oorzaak zoals lekkage, verdamping of intering.

§ 4. — Wanneer een in entrepot bevonden tekort aanleiding geeft tot de betaling van de rechten, wordt de verschuldigde som berekend tegen het hoogste bedrag toepasselijk op de goederen tijdens de periode dat het tekort zich heeft kunnen voordoen, dit wil zeggen, tussen de inslag in entrepot of de laatste opneming en het ogenblik waarop het tekort werd vastgesteld. »

Aanvullende bepaling met betrekking tot de met het zegel gelijkgestelde taxes.

Art. 10.

Na artikel 35 van het Wetboek der met het zegel gelijkgestelde taxes — hetwelk artikel 35¹ wordt — wordt een als volgt luidend artikel 35² ingelast :

« Artikel 35¹. — Behoudens tegenbewijs wordt elk motorvoertuig dat zich in het land bevindt, geacht te zijn ingevoerd.

Wordt niet het bewijs geleverd dat het motorvoertuig regelmatig aanwezig is met betrekking tot het invoerrecht en tot de bij de invoer toepasselijke verbodsbepalingen, beperkingen of controlemaatregelen, dan is de taxe eisbaar tegen het percentage en volgens de regelen die toepasselijk zijn bij invoer door in het buitenland gevestigde personen. Deze taxe, alsook de in artikel 42 gestelde boete, zijn hoofdelijk verschuldigd door de importeur, de eigenaar, de houder en de bestuurder van het voertuig.

Voor de toepassing van dit artikel worden onder motorvoertuigen verstaan, alle door een motor aangedreven midelen van vervoer te land of te water, met uitzondering van de zeeschepen en binnenschepen bedoeld in de artikelen I en 271 van Boek II van het Wetboek van Koophandel; aanhangwagens en opleggers voor wegvervoer zijn met motorvoertuigen gelijkgesteld. »

Abrogations.**Art. 11.**

Sont abrogés :

1° l'article 162 de la loi générale du 26 août 1822 concernant la perception des droits d'entrée, de sortie et de transit et des accises;

2° les articles 4 et 10 de la loi du 6 avril 1843 sur la répression de la fraude en matière de douane;

3° la loi du 21 mars 1846 concernant la publication d'un nouveau tarif officiel des douanes;

4° l'article 5, § 1^{er}, de la loi du 6 août 1849 sur le transit;

5° l'article 5 de la loi du 29 décembre 1899 contenant le budget des voies et moyens pour l'exercice 1900;

6° l'article 7, § 4, de la loi du 30 juin 1951 concernant les douanes et les accises.

Disposition transitoire.**Art. 12.**

Les véhicules à moteur en usage en Belgique au 31 mars 1958 et qui, dans les cas où le moteur dont ils sont pourvus a une cylindrée excédant 50 cm³, y sont immatriculés à cette date, sont, sous réserve de la preuve contraire, censés être en situation régulière au point de vue des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle.

Entrée en vigueur.**Art. 13.**

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 7 et 11, 1° et 2°, dont le Ministre des Finances fixe la date de l'entrée en vigueur.

Donné à Bruxelles, le 10 mars 1958.

Opheffingen.**Art. 11.**

Worden opgeheven :

1° artikel 162 van de algemene wet van 26 augustus 1822 over de heffing der rechten van in-, uit- en doorvoer en van de accijnzen;

2° de artikelen 4 en 10 van de wet van 6 april 1843 op de beteugeling van de sluikhandel inzake douane;

3° de wet van 21 maart 1846 betreffende de publicatie van een nieuw officieel douanetarief;

4° artikel 5, § 1, van de wet van 6 augustus 1849 op de doorvoer;

5° artikel 5 van de wet van 29 december 1899 op de Rijksmiddelenbegroting voor het dienstjaar 1900;

6° artikel 7, § 4, van de wet van 30 juni 1951 inzake douanen en accijnzen.

Overgangsbepaling.**Art. 12.**

Motorvoertuigen die op 31 maart 1958 in België in gebruik zijn en die, zo hun motor meer dan 50 cm³ cilinderinhoud heeft, aldaar op genoemde datum zijn ingeschreven, worden, behoudens tegenbewijs, geacht er regelmatig aanwezig te zijn met betrekking tot het invoerrecht en tot de bij invoer toepasselijke verbodsbepalingen, beperkingen of controlemaatregelen.

Inwerkingtreding.**Art. 13.**

Deze wet treedt in werking de dag waarop zij in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, met uitzondering van de artikelen 7 en 11, 1° en 2°, waarvan de Minister van Financiën de datum van inwerkingtreding bepaalt.

Gegeven te Brussel, 10 maart 1958.

BAUDOUIN.

PAR LE ROI :

Le Ministre des Finances,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Financiën,

H. LIEBAERT.

Le Ministre des Affaires économiques,

De Minister van Economische Zaken,

R. MOTZ.