

**Chambre
des Représentants**

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

4 MARS 1947.

PROJET DE LOI
relatif au tarif des douanes.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

La loi du 10 juin 1920 (*Moniteur* n° 166-167) porte, en son article 2, la disposition suivante :

« Quand, pour des raisons pressantes d'ordre économique, des changements doivent être apportés d'urgence au tarif des douanes, le Gouvernement est autorisé à prescrire l'application anticipée de nouveaux droits, sous la condition de déposer aux Chambres, immédiatement si elles sont réunies, sinon dans leur prochaine session, un projet de loi qui ratifie la mesure.

» Si le projet n'est pas adopté, les droits perçus ou, le cas échéant, l'excédent de ces droits par rapport à ceux qui ressortent de l'ancien tarif, seront restitués dans la forme à déterminer par le Ministre des Finances. »

En vertu de ces pouvoirs, a été prise la résolution qui fait d'objet de l'arrêté du Régent du 7 janvier 1947 (*Moniteur* du 12 janvier 1947) dont le texte est reproduit en annexe.

**

L'article 1^{er}, § 1^{er}, de cet arrêté modifie le tableau des droits d'entrée pour trois groupes de véhicules automobiles, à savoir :

- A. — Certaines voitures légères;
- B. — Les camions lourds (ainsi que leurs châssis et leurs carrosseries);
- C. — Les chariots électriques.

4 MAART 1947.

ONTWERP VAN WET
betreffende het douanetarief.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Artikel 2 van de wet van 10 Juni 1920 (*Staatsblad* n° 166-167) luidt als volgt :

« Moeten, wegens dringende redenen van economische orde, bij hoogdringendheid in het toltarief wijzigingen worden gebracht, dan is de Regeering gemachtigd de vervroegde toepassing van nieuwe rechten voor te schrijven op de voorwaarde bij de Kamers, onmiddellijk indien zij vergaderd zijn, zooniet bij hun eerstkomenden zitting, een ontwerp van wet in te dienen tot bekrachtiging van den maatregel.

» Wordt het ontwerp niet aangenomen dan worden de geïnde rechten of desgevallend het overschot van deze rechten in verhouding tot diegene welke uit het vorig tarief voortvloeien, terugbetaald in den vorm door den Minister van Financiën te bepalen. »

Het is deze bevoegdheid welke ten grondslag ligt aan het besluit van den Regent van 7 Januari 1947 (*Staatsblad* van 12 Januari 1947), waarvan de tekst hierachter als bijlage voorkomt.

**

Artikel 1, § 1, van dat besluit wijzigt de tabel der invoerrechten voor drie groepen van autovoertuigen, te weten :

- A. — Sommige lichte wagens;
- B. — Zware vrachtauto's (zoomede onderstellen en carrosserieën daarvan);
- C. — Electriche transportwagens.

H.

La justification de ces mesures est détaillée ci-après.

A. — Voitures légères.

Les voitures à personnes, d'un poids unitaire n'atteignant pas 1,600 kg., rangées sous les positions 1100, a, 2, A et B du tarif des douanes, étaient soumises, en tarif minimum — qui est le tarif d'usage — aux droits suivants :

1100. Véhicules automobiles carrossés ou complets :

a) pour le transport des personnes :

2. autres ⁽¹⁾, pesant par unité :

A. moins de 1,150 kg. :

I. véhicules complets et carrossés, à moteur à essence, de 4 cylindres : 646 francs les 100 kg.

II. non dénommés : fr. 807.50 les 100 kg.

B. de 1,150 kg. inclusivement à 1,600 kg. exclusivement :

I. véhicules complets et carrossés, à moteur à essence, de 4 cylindres : 748 francs les 100 kg.

II. non dénommés : 935 francs les 100 kg.

Les châssis de ces véhicules, non carrossés, pèsent respectivement moins de 800 kg., et de 800 à 1,000 kg. par unité. Ils sont taxés, suivant le n° 1100bis, a du tarif de la façon suivante :

1100bis. Châssis de véhicules automobiles, non carrossés :

a) pour le transport des personnes, pesant par unité :

1. moins de 800 kg. : fr. 807.50 les 100 kg.

2. de 800 kg. inclusivement à 1,000 kg. exclusivement : 935 francs les 100 kg.

On remarque que pour les automobiles de cette espèce, à moteur à essence de 4 cylindres (ce qui constitue la généralité des cas de cette catégorie), les droits de douane sur les voitures complètes étaient moins élevés que ceux prévus pour leurs châssis non carrossés correspondants.

Cette anomalie découlait d'un accord commercial conclu avant la guerre et qui n'a plus force obligatoire. L'arrêté du Régent du 7 janvier 1947 a supprimé les discriminations au sein de chacune des sous-positions 1100, a, 2, A et 1100, a, 2, B et a prévu des impositions uniformes aux taux respectifs de fr. 807.50 et de 935 francs les 100 kg.

B. — Camions lourds, leurs châssis et leurs carrosseries.

Avant la guerre, les camions automobiles, lesquels sont repris sous le n° 1100, b du tarif, étaient taxés

(1) C'est-à-dire : autres qu'autobus et autocars.

De omstandige motiveering van deze maatregelen volgt hieronder.

A. — Lichte wagens.

Personenwagens met een gewicht per stuk beneden 1,600 kg., ingedeeld onder posten 1100, a, 2, A en B van het douanetarief, waren onderworpen aan volgende rechten in minimumtarief, hetwelk ook het gebruikelijk tarief is :

1100. Automobielen, met carrosserie of volledig :

a) voor het vervoer van personen :

2. andere ⁽¹⁾, wegende per eenheid :

A. minder dan 1,150 kg. :

I. voertuigen volledig en met carrosserie, met essencemotor van 4 cylindres : 646 frank per 100 kg.

II. niet genoemde : fr. 807.50 per 100 kg.

B. van 1,150 kg. inbegrepen, tot en zonder 1,600 kg. :

I. voertuigen volledig en met carrosserie, met essencemotor van 4 cylindres : 748 frank per 100 kg.

II. niet genoemde : 935 frank per 100 kg.

De onderstellen van deze voertuigen, zonder carrosserie, wegen respectievelijk minder dan 800 kg., en van 800 tot 1,000 kg. per stuk. Ze waren, volgens post 1100bis, a van het tarief, belast als hieronder :

1100bis. Onderstellen van automobielen, zonder carrosserie :

a) voor het vervoer van personen, wegende per eenheid :

1. minder dan 800 kg. : fr. 807.50 per 100 kg.

2. van 800 kg. inbegrepen, tot en zonder 1,000 kg. : 935 frank per 100 kg.

Men bemerkt dat voor deze soort van auto's, met essencemotor van 4 cylindres (wat doorgaans het geval is voor deze categorie), de invoerrechten op volledige wagens lager waren dan voor de overeenstemmende onderstellen zonder carrosserie.

Deze anomalie was het gevolg van een vóór den oorlog afgesloten handelsverdrag, dat geen bindende kracht meer heeft. Het besluit van den Regent van 7 Januari 1947 heeft het onderscheid binnen ieder der onderverdeelingen 1100, a, 2, A en 1100, a, 2, B afgeschaft en gelijke belasting voorzien tegen de respectieve bedragen van fr. 807.50 en 935 frank per 100 kg.

B. — Zware vrachtauto's, onderstellen en carrosserieën daarvan.

Vóór den oorlog waren de vrachtauto's van post 1100 b van het tarief, eenvormig belast tegen

(1) Bedoeld is : andere dan autobussen en autocars.

à un droit d'entrée uniforme de 900 francs les 100 kg., sans que ce droit spécifique pût être inférieur à 35 % *ad valorem*.

Pendant l'occupation, sur injonction des autorités allemandes, le régime d'imposition fut scindé comme suit :

1100. b) Camions et voitures de livraison :

1. camions d'une capacité utile de chargement d'au moins 3,500 kg. : 250 francs les 100 kg.
2. autres : 900 francs les 100 kg.; sans que ce droit puisse être inférieur à 35 % *ad valorem*.

Les positions 1100bis (châssis) et 1100ter (carrosseries) avaient été aménagées à l'avenant, c'est-à-dire que les châssis et les carrosseries des camions lourds étaient également admis au régime de faveur du droit d'entrée de 250 francs les 100 kg.

Ce régime instauré sous l'occupation par l'arrêté du Secrétaire général du Ministère des Finances du 14 février 1941 (*Moniteur* du 23, p. 1254) était réputé temporairement valable, en vertu de la loi des finances du 28 décembre 1945 et de la loi du 28 décembre 1946 contenant le budget des Voies et Moyens de l'exercice 1947 (*Moniteur* du 30-31 décembre 1946). Il présentait les graves inconvénients que voici :

a) Persistance dans la législation nationale d'une mesure d'inspiration allemande;

b) Anomalie flagrante du fait que les camions d'une charge utile de 3,500 kg. ou plus étaient soumis à un droit moins élevé (250 francs les 100 kg.) que celui qui grevait les pièces détachées des mêmes camions (en moyenne 350 francs les 100 kg.);

c) Au point de vue fiscal, perte de recettes appréciable;

d) Contestations fréquentes entre importateurs et agents des douanes, la notion de charge utile n'étant pas susceptible d'une définition précise.

Après la libération du territoire, les besoins de l'économie interdisaient toute mesure qui aurait pu gêner l'importation de camions automobiles. Depuis lors la situation s'étant modifiée, il s'indiquait de revenir au régime douanier existant avant la guerre. L'arrêté du Régent du 7 janvier a réalisé cette mesure.

C. — Chariots électriques.

Avant la guerre, les chariots électriques, rangés sous le n° 1100d du tarif des douanes, étaient passibles d'un droit d'entrée de 1,350 francs les 100 kg., sans que ce droit spécifique pût être inférieur à 35 % *ad valorem*.

Pendant l'occupation les autorités allemandes forcèrent l'Administration belge à diminuer les droits d'entrée sur les camions électriques, en vue de promouvoir l'achat et l'emploi des véhicules de l'espèce

900 frank per 100 kg., zonder dat dit specifiek recht lager mocht zijn dan 35 t.h. van de waarde.

Tijdens de bezetting werd dit regime, op bevel van de Deutsche overheid, als volgt gesplitst :

1100. b) Vrachtauto's en bestelwagens :

1. vrachtauto's met een nuttig draagvermogen van minstens 3,500 kg. : 250 frank per 100 kg.
2. andere : 900 frank per 100 kg.; zonder dat het recht lager moge wezen dan 35 t.h. *ad valorem*.

Posten 1100bis (onderstellen) en 1100ter (carrosserie) waren dienovereenkomstig aangepast, d. w. z. onderstellen en carrosserie van zware vrachtauto's werden insgelijks toegelaten onder het gunstregime van 250 frank per 100 kg.

Dit regime ingesteld onder de bezetting bij besluit van den Secretaris-generaal van het Ministerie van Financiën van 14 Februari 1941 (*Staatsblad* van 23, blz. 1254) was, krachtens de financiewet van 28 December 1945 en de wet van 28 December 1946, houdende de Rijksmiddelenbegroting over het dienstjaar 1947 (*Staatsblad* van 30-31 December 1946), tijdelijk geldig verklaard. Het vertoonde volgende ernstige bezwaren :

a) Voortbestaan in onze nationale wetgeving van een door de Duitschers opgedrongen maatregel;

b) Kennelijke onbillijkheid door dat vrachtauto's met een nuttig draagvermogen van minstens 3,500 kg., lager belast waren (250 frank per 100 kg.) dan de onderdeelen van diezelfde vrachtauto's (gemiddeld 350 frank per 100 kg.);

c) Onder fiscaal oogpunt, derving van aanzienlijke ontvangsten;

d) Herhaalde betwistingen tusschen invoerders en douane, wegens onmogelijkheid het begrip nuttig draagvermogen nauwkeurig te omschrijven.

Dadelijk na de bevrijding, zou het strijdig geweest zijn met de belangen van 's lands economie eenigen maatregel te treffen om den invoer van vrachtauto's te bemoeilijken. Daar de toestand sindsdien veranderd is, moet men terugkomen tot het regime van vóór den oorlog. Het besluit van den Regent van 7 Januari 1947 heeft zulks gedaan.

C. — Electrische transportwagens.

Vóór den oorlog waren de electrische transportwagens, ingedeeld onder post 1100d van het douanetarief, belast met een invoerrecht van 1,350 frank per 100 kg., zonder dat dit specifiek recht lager mocht zijn dan 35 t.h. van de waarde.

Tijdens de bezetting heeft de Deutsche overheid de Belgische Administratie verplicht de invoerrechten op electrische vrachtwagens te verminderen, ten einde aankoop en gebruik van dergelijke voertuigen

et par là de réduire ou de freiner l'usage du carburant. La position 1100d du tarif fut scindée de la façon ci-après :

1100. d) Chariots électriques :

1. camions électriques : 400 francs les 100 kg.
2. autres : 1,350 francs les 100 kg.; sans que le droit puisse être inférieur à 35 % *ad valorem*.

C'est l'arrêté des Secrétaires généraux des Ministères des Finances et des Affaires Economiques en date du 23 septembre 1941 (*Moniteur* du 29-30, p. 6476) qui avait réalisé la mesure; ce régime était également réputé temporairement valable en vertu des lois citées ci-dessus à la lettre B.

Malgré la concession tarifaire, l'usage des camions électriques ne s'est pas répandu en Belgique, mais on peut penser que l'expérience vaut d'être poursuivie dans les mêmes conditions. Aussi l'arrêté du Régent du 7 janvier 1947 se borne-t-il à entériner la situation de fait, en lui donnant le soutien requis.

*
**

Le § 2 de l'article premier exempté du décime et demi additionnel fixé par la loi du 23 mars 1932 les droits prévus au § 1^{er}.

L'article 2 du projet met fin à la validité des arrêtés pris sous l'occupation par les Secrétaires généraux.

La mise à exécution de l'arrêté est réglée par l'article 3; elle ne concerne que les droits en tarif minimum; le tarif maximum reste une arme de défense qui ne trouve aucune application actuellement.

*
**

On peut escompter que l'arrêté en question procurera au Trésor un supplément de recettes de l'ordre de 20 millions de francs.

Le Ministre des Finances,

te bevorderen en daardoor het verbruik van brandstof te verminderen of te remmen. Post 1100d werd gesplitst als volgt :

1100. d) Electriscbe transportwagens :

1. electrische vrachtwagens : 400 frank per 100 kg.
2. andere : 1,350 frank per 100 kg.; zonder dat het recht lager moge wezen dan 35 t.h. *ad valorem*.

Het besluit van de Secretarissen-generaal van de Ministeries van Financiën en van Economische Zaken dd. 23 September 1941 (*Staatsblad* van 29-30, blz. 6476) had dezen maatregel verwezenlijkt; ook dit regime was tijdelijk geldig gebleven krachtens hierbovenvermelde wetten (zie letter B).

Ondanks deze tariefmildering, heeft het gebruik van electrische vrachtwagens zich niet verspreid in België, maar men mag aannemen dat het aanbeveling verdient de proefneming onder dezelfde voorwaarden voort te zetten. Het besluit van den Regent van 7 Januari 1947 beperkt zich tot bekrachtiging van den feitelijken toestand, op de vereischte juridische basis.

*
**

De § 2 van artikel een onthefte de rechten, voorzien bij § 1, van de anderhalve opdecime ingesteld door de wet van 23 Maart 1932.

Artikel 2 van het ontwerp maakt een einde aan de geldigheid van de besluiten genomen door de Secretarissen-Generaal onder de bezetting.

De tenuitvoerlegging van het besluit is geregeld door artikel 3; het betreft alleen de rechten in minimumtarief; het maximumtarief blijft een verweermiddel dat thans geen toepassing vindt.

*
**

Van genoemd besluit mag men, voor de Schatkist, een bijkomende opbrengst van 20 miljoen frank verwachten.

De Minister van Financiën,

J. VAUTHIER.

PROJET DE LOI.

CHARLES, PRINCE DE BELGIQUE,
RÉGENT DU ROYAUME,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition du Ministre des Finances,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le Ministre des Finances est chargé de présenter, en Notre Nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique.

Est ratifié l'arrêté du Régent du 7 janvier 1947 ⁽¹⁾ concernant le tarif des douanes.

Donné à Bruxelles, le 17 février 1947.

CHARLES.

PAR LE RÉGENT :
Le Ministre des Finances,

J. VAUTHIER.

⁽¹⁾ *Moniteur* du 12 janvier 1947, p. 286. Cet arrêté est reproduit ci-après.

ONTWERP VAN WET.

KAREL, PRINS VAN BELGIË,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van den Minister van Financiën,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

De Minister van Financiën is gelast, in Onzen Naam, bij de Wetgevende Kamers, het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

Eénig artikel.

Wordt bekrachtigd het besluit van den Regent van 7 Januari 1947 ⁽¹⁾ betreffende het douanetarief.

Gegeven te Brussel, den 17^{en} Februari 1947.

VANWEGE DEN RÉGENT :
De Minister van Financiën,

⁽¹⁾ *Staatsblad* van 12 Januari 1947, bladz. 286. Dit besluit volgt hierachter.

ANNEXE.

Arrêté du Régent, du 7 janvier 1947, concernant le tarif des douanes.

CHARLES, PRINCE DE BELGIQUE,
RÉGENT DU ROYAUME,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 2 de la loi du 10 juin 1920 ⁽¹⁾, ainsi conçu :

« Quand, pour des raisons pressantes d'ordre économique, des changements doivent être apportés d'urgence au tarif des douanes, le Gouvernement est

⁽¹⁾ *Moniteur* des 14-15 juin 1920, p. 4434.

BIJLAGE.

Besluit van den Regent, dd. 7 Januari 1947, betreffende het douanetarief.

KAREL, PRINS VAN BELGIË,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gelet op artikel 2 der wet van 10 Juni 1920 ⁽¹⁾, luidende als volgt :

« Moeten, wegens dringende redenen van economische orde, bij hoogdringendheid in het toltarief wijzigingen worden gebracht, dan is de Regeering

⁽¹⁾ *Staatsblad* van 14-15 Juni 1920, bladz. 4434.

autorisé à prescrire l'application anticipée de nouveaux droits, sous la condition de déposer aux Chambres, immédiatement si elles sont réunies, sinon dans leur plus prochaine session, un projet de loi qui ratifie la mesure.

» Si le projet n'est pas adopté, les droits perçus ou, le cas échéant, l'excédent de ces droits par rapport à ceux qui ressortent de l'ancien tarif, seront restitués dans la forme à déterminer par le Ministre des Finances »;

Considérant qu'il y a lieu de modifier d'urgence le régime douanier de certains véhicules automobiles, ainsi que de leurs châssis et de leurs carrosseries;

Sur la proposition du Ministre des Finances et du Ministre des Affaires économiques, et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Art. 1^{er}, § 1^{er}. — Le tableau des droits d'entrée annexé à la loi du 8 mai 1924 est modifié comme suit :

gemachtigd de vervroegde toepassing van nieuwe rechten voor te schrijven op de voorwaarde bij de Kamers, onmiddellijk indien zij vergaderd zijn, zoo niet bij hun eerstkomenden zitting, een ontwerp van wet in te dienen tot bekrachtiging van den maatregel.

» Wordt het ontwerp niet aangenomen, den worden de geïnde rechten of desgevallend het overschot van deze rechten in verhouding tot diegene welke uit het vorig tarief voortvloeien, terughetaald in den vorm door den Minister van Financiën te bepalen »;

Overwegende dat het douaneregime van bepaalde automobielen, zoomede dat van hun onderstellen en van hun carrosserieën, zonder uitstel dient gewijzigd;

Op de voordracht van den Minister van Financiën en van den Minister van Economische Zaken, en op advies van de in Raad vergaderde Ministers,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Art. 1, § 1. — De tabel der invoerrechten gevoegd bij de wet van 8 Mei 1924 wordt als volgt gewijzigd :

Numéros du tarif.	MARCHANDISES	DROITS D'ENTRÉE.		
		Base.	QUOTITE.	
			Tarif maximum.	Tarif minimum.
			Fr.	Fr.
Ex 1100	Véhicules automobiles, carrossés ou complets :			
	a) pour le transport des personnes :			sans changement
	1. sans changement.			
	2. autres, pesant par unité :			
	A. moins de 1,150 kilogrammes	100 kg (poids net réel)	2,850.—	807.50
	B. de 1,150 kilogrammes inclusivement à 1,600 kilogrammes exclusivement	100 kg (poids net réel)	3,300.—	935.—
	C à E. sans changement.			
	b) camions et voitures de livraison (1)	100 kg (poids net réel)	2,700.—(*)	900.—(**)
	c) sans changement.			
	d) chariots électriques :			
	1. camions électriques	100 kg (poids net réel)	1,200.—	400.—
	2. autres	100 kg (poids net réel)	4,050.—(*)	1,350.—(**)
	e) sans changement.			
Ex 1100bis	Châssis de véhicules automobiles, non carrossés :			sans changement
	a) et b) sans changement.			
	c) autres (2)	100 kg (poids net réel)	3,150.—(*)	1,050.—(**)
1100ter	Carrosseries pour véhicules automobiles garnies ou non	100 kg (poids net réel)	3,150.—(*)	1,050.—(**)

(1) Sont réputés *camions et voitures de livraison*, les véhicules qui en possèdent les caractères propres et comportent un emplacement carrossable d'une longueur supérieure à 3.50 mètres. Les véhicules de l'espèce ne répondant pas à ces conditions suivent le régime du littéra a, 2 du n° 1100. Par *emplacement carrossable*, on entend la partie comprise entre la face arrière du tablier et l'extrémité des longerons.

(2) Comprenant, notamment, les châssis pour camions et voitures de livraison. Pour être admissibles sous ce littéra, les châssis de l'espèce doivent comporter un emplacement carrossable d'une longueur de plus de 3.50 mètres, tel qu'il est défini ci-dessus. Les châssis ne répondant pas à cette condition suivent le régime du littéra a.

(*) Sans que le droit puisse être inférieur à 105 p. c. *ad valorem*.

(**) Sans que le droit puisse être inférieur à 35 p. c. *ad valorem*.

Nummers van het tarief.	GOEDEREN	INVOERRECHTEN.		
		Maatstaf.	BEDRAG	
			Maximum tarief.	Minimum tarief.
			Fr.	Fr.
Ex 1100	Automobielen, met carrosserie of volledig :			
	a) voor het vervoer van personen :			
	1. onveranderd.			onveranderd
	2. andere, wegende per eenheid :			
	A. minder dan 1,150 kilogram	100 kg (werkelijk netto gewicht)	2,850. —	807.50
	B. van 1,150 kilogram inbegrepen, tot en zonder 1,600 kilogram	100 kg (werkelijk netto gewicht)	3,300. —	935. —
	C tot E. onveranderd.			
	b) vrachtauto's en bestelwagens ⁽¹⁾	100 kg (werkelijk netto gewicht)	2,700. — (*)	900. — (**)
	c) onveranderd.			onveranderd
	d) elektrische transportwagens :			
	1. elektrische vrachtwagens	100 kg (werkelijk netto gewicht)	1,200. —	400. —
Ex 1100bis	Onderstellen van automobielen, zonder car-			
	2. andere	100 kg (werkelijk netto gewicht)	4,050. — (*)	1,350. — (**)
	e) onveranderd.			onveranderd
	roserie :			
	a) en b) onveranderd.			onveranderd
	c) andere ⁽²⁾	100 kg (werkelijk netto gewicht)	3,150. — (*)	1,050. — (**)
1100ter	Carrosserie voor automobielen, al dan niet gegar-			
	neerd	100 kg (werkelijk netto gewicht)	3,150. — (*)	1,050. — (**)

(1) Gelden als *vrachtauto's en bestelwagens*, de voertuigen die er de kenmerken van bezitten en waarvan de voor carrosserie vatbare plaats meer dan 3.50 meter lengte bedraagt. Bedoelde voertuigen welke aan die voorwaarden niet beantwoorden volgen het regime van de onderverdeling a, 2, van n^o 1100. Als voor carrosserie vatbare plaats dient verstaan het deel tusschen de achterzijde van het schutbord en het uiteinde van de langsliggers.

(2) Daaronder begrepen, namelijk, onderstellen voor vrachtauto's en voor bestelwagens. Om hier te worden toegelaten, moeten deze voertuigen een voor carrosserie vatbare plaats, zooals hierboven bepaald, van meer dan 3.50 meter lengte hebben. Onderstellen die aan deze voorwaarde niet beantwoorden volgen het regime van letter a.

(*) Zonder dat het recht lager moge wezen dan 105 t. h. *ad valorem*.

(**) Zonder dat het recht lager moge wezen dan 35 t. h. *ad valorem*.

§ 2. Les droits prévus au § 1^{er} ci-dessus sont exempts du décime et demi additionnel fixé par la loi du 23 mars 1932.

Art. 2. — Il est mis fin, sans rétroactivité, à la validité temporaire de l'arrêté du Secrétaire général du Ministère des Finances en date du 14 février 1941 ⁽¹⁾ et à celui des Secrétaires généraux du Ministère des Finances et du Ministère des Affaires économiques en date du 23 septembre 1941 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ *Moniteur* du 23 février 1941, p. 1254.

⁽²⁾ *Moniteur* des 29-30 septembre 1941, p. 6476.

§ 2. De rechten voorzien in § 1 hierboven zijn vrij van de anderhalve opdecime voorzien bij de wet van 23 Maart 1932.

Art 2. — Er wordt een einde gesteld, zonder terugwerkende kracht, aan de tijdelijke geldigheid van het besluit van den Secretaris-generaal van het Ministerie van Financiën dd. 14 Februari 1941 ⁽¹⁾ en van dat van de Secretarissen-generaal van het Ministerie van Financiën en van het Ministerie van Economische Zaken dd. 23 September 1941 ⁽²⁾.

⁽¹⁾ *Staatsblad* van 23 Februari 1941, bladz. 1254.

⁽²⁾ *Staatsblad* van 29-30 September 1941, bladz. 6476.

Art. 3. — Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui entrera en vigueur à partir du 13 janvier 1947.

Donné à Bruxelles, le 7 janvier 1947.

Art. 3. — De Minister van Financiën is belast met de uitvoering van dit besluit, dat den 13^e Januari 1947 in werking treedt.

Gegeven te Brussel, den 7^e Januari 1947.

CHARLES

PAR LE RÉGENT :

Le Ministre des Finances,

VANWEGE DEN REGENT

De Minister van Financiën,

Jean VAUTHIER.

Le Ministre des Affaires Economiques,

De Minister van Economische Zaken,

Henri LIEBAERT.
