

## Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1957-1958.

25 MAART 1958.

### WETSONTWERP

inzake douanen en accijnzen.

### VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR DE FINANCIEN (1), UITGEBRACHT  
DOOR DE HEER DETIÈGE.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De bedoeling van dit ontwerp is tweevoudig :

- 1° het mogelijk maken de tijdelijke invoer van motorrijtuigen in de Beneluxlanden te vereenvoudigen en
- 2° voor diverse kwesties een coördinatie mogelijk te maken (artikelen 2 tot en met 9).

Wanneer aangedrongen wordt op spoedige behandeling door de beide Kamers dan is het omdat het wenselijk is, dat de afschaffing van de triptieken en de « carnets de passages en douane » nog vóór de aanvang van de Wereldtentoonstelling zou kunnen geschieden.

De tijdelijke invoer van automobielen en andere motorrijtuigen door niet-ingezetenen van het Beneluxgebied moet thans immers geschieden op een triptiek, een carnet de passages en douane ofwel op een document, dat aan de grens wordt afgegeven tegen zekerheidstelling voor de belastingen die bij niet-wederuitvoer verschuldigd zijn (invoerrecht van 24 % en weeldetaxe van 13 %).

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Van Belle.

A. — Leden : de heren Dequae, De Saeger, Eeckman, Fimmers, Harmel, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubéau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren Eyskens, Gaspar, Gillès de Pélichy, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Zie :

873 (1957-1958) :

- N° 1 : Wetsontwerp.
- N° 2 : Amendementen.

## Chambre des Représentants

SESSION 1957-1958.

25 MARS 1958.

### PROJET DE LOI

concernant les douanes et accises.

### RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES (1)  
PAR M. DETIÈGE.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet a un double objet :

- 1° permettre la simplification de l'importation temporaire de véhicules à moteur dans les pays de Benelux;
- 2° créer la possibilité d'une coordination de diverses questions (articles 2 et 9).

Lorsqu'on insiste sur l'urgence de la discussion de ce projet dans les deux Chambres, c'est parce qu'il est souhaitable que les triptyques et les carnets de passage en douane puissent étre supprimés avant l'ouverture de l'Exposition Universelle.

En effet, l'importation temporaire d'automobiles et autres véhicules à moteur par des ressortissants autres que ceux des pays de Benelux s'effectue, à l'heure actuelle, sous le couvert d'un triptyque, d'un carnet de passage en douane ou d'un document délivré à la frontière, à titre de caution pour les impôts dus en cas de non-réexportation du véhicule (droit d'entrée de 24 % et taxe de luxe de 13 %).

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Van Belle.

A. — Membres : MM. Dequae, De Saeger, Eeckman, Fimmers, Harmel, Lamalle, Meyers, Parisis, Philippart, Scheyven, Schot. — Bertelson, Boutet, De Sweemer, Detiège, Martel, Merlot (Joseph-Jean), Paque, Tielemans (François), Toubéau, Van Cleemput. — Grootjans, Masquelier.

B. — Membres suppléants : MM. Eyskens, Gaspar, Gillès de Pélichy, Lefère, Moyersoen, Van den Daele. — Cudell, Diriken, Juste, Sainte, Van Winghe. — Blum.

Voir :

873 (1957-1958) :

- N° 1 : Projet de loi.
- N° 2 : Amendements.

Ter bevordering van het toerisme dringen verscheidene internationale organisaties (Europese Organisatie voor Economische Samenwerking te Parijs, Raad van Europa te Straatsburg, Economische Commissie voor Europa te Genève, enz.) de laatste tijd herhaaldelijk en terecht op de afschaffing van bedoelde documenten aan.

De Duitse Bondsrepubliek, Oostenrijk, Zweden en Zwitserland hebben hieraan onlangs gehoor gegeven. Een zelfde maatregel zal waarschijnlijk ook met ingang van 1 april 1958 in Frankrijk worden toegepast.

Ook in België zijn — vooral dan naar aanleiding van de aanstaande Wereldtentoonstelling — veelvuldige stemmen opgegaan om de invoer van personenrijtuigen zonder douanedocument te laten geschieden. De Minister van Verkeerswezen, de Commissaris-generaal voor Toerisme en de Commissaris-generaal der Regering bij de Wereldtentoonstelling hebben onder meer op deze faciliteit aangedrongen.

De afschaffing van bedoelde documenten is echter slechts mogelijk indien de administratie de nodige bevoegdheid heeft om na te gaan of de in het land vertoevende motorrijtuigen er uit douaneoogpunt regelmatig aanwezig zijn.

Artikel 1 van dit ontwerp van wet nu heeft tot doel die bevoegdheid te verlenen.

Een vereenvoudiging van de formaliteiten voor de tijdelijke invoer van motorrijtuigen is uiteraard alleen mogelijk in Beneluxverband.

Nederland en Luxemburg stellen er echter ook prijs op ten aanzien van motorrijtuigen voor privé-gebruik tot de afschaffing van de documenten voor tijdelijke invoer over te gaan.

Tijdens de bespreking in uw Commissie heeft de Minister voor Financiën er herhaaldelijk op gewezen, dat dit voorstel niets zegt over de intrekking van de triptiek, wat nu reeds in zijn macht ligt, maar betoogt de controle in te stellen, die hierdoor noodzakelijk wordt. Deze wet is onontbeerlijk wil men de ontduikers kunnen straffen en de Belgische assemblagefabrieken doelmatig beschermen. Dit ontwerp heeft enkel een technisch aspect. Wij moeten in het kader van de Gemeenschappelijke Markt de circulatie in de hand werken zonder evenwel vrije teugel te geven aan smokkelarij en belastingontduiking.

Talrijke leden hebben zich afgevraagd waarom dit ontwerp niet vroeger is ingediend geworden. De Minister heeft hierop geantwoord, dat de mogelijkheid om tot de afschaffing van de triptieken en de carnets de passages en douane over te gaan, het voorwerp heeft uitgemaakt van besprekingen onder douanedeskundigen van de Economische Commissie voor Europa te Genève. De vergaderingen hebben plaats gehad in maart en einde november 1957. Daarna moest nog overleg worden gepleegd tussen de Beneluxlanden. Alhoewel bij het ontwerp ook verscheidene Belgische administraties betrokken waren, werd het reeds op 7 februari 1958 aan de Raad van State onderworpen.

Het is juist dat in sommige landen, zoals b. v. Oostenrijk, bedoelde documenten al enige tijd geleden werden afgeschaft. Zulks was mogelijk omdat in die landen sedert verscheidene jaren een douanecontrole op de motorrijtuigen van ingezetenen bestaat.

Een lid was de mening toegedaan dat de indieners van amendementen wel lang hadden gewacht om dit te doen en veronderstelde, dat het hier een manoeuvre gold om de werkzaamheden te vertragen, wat door de indieners werd tegengesproken.

De bespreking van die amendementen en het feit dat ze onderbroken werd om voorrang te geven aan een ander dringend ontwerp hadden voor gevolg, dat uw Commissie een deel van drie zittingen heeft nodig gehad om dit ontwerp af te werken alhoewel, alleen de artikelen in verband met de controle op de in ons land vertoevende

En vue de promouvoir le tourisme, plusieurs organismes internationaux (Organisation Européenne de Coopération Economique à Paris, Conseil de l'Europe à Strasbourg, Commission Economique de l'Europe à Genève, etc.), ont ces temps derniers réclamé à plusieurs reprises et avec raison la suppression de ces documents.

La République Fédérale d'Allemagne, l'Autriche, la Suède et la Suisse ont récemment accueilli favorablement cette demande. Une mesure analogue sera probablement appliquée en France à partir du 1<sup>er</sup> avril 1958.

En Belgique également, de nombreuses voix se sont élevées — surtout à l'occasion de la prochaine Exposition Universelle — en faveur de la suppression des documents douaniers à l'importation des voitures automobiles. Le Ministre des Communications, le Commissaire Général au Tourisme et le Commissaire Général du Gouvernement auprès de l'Exposition Universelle ont insisté, notamment, sur l'introduction de cette facilité.

Mais la suppression de ces documents n'est possible que si l'administration dispose des pouvoirs nécessaires pour s'assurer si les véhicules à moteur se trouvant dans le pays sont en règle au point de vue douanier.

L'article premier du projet tend à lui accorder ces pouvoirs.

Toutefois, la simplification des formalités à l'importation temporaire de véhicules à moteur n'est possible que dans le cadre de Benelux.

Mais les Pays-Bas et le Luxembourg tiennent également à supprimer les formalités en ce qui concerne l'importation temporaire des véhicules à moteur à usage privé.

Au cours de l'examen du projet en Commission, le Ministre a fait ressortir à plusieurs reprises que la suppression du triptyque n'est pas prévue dans le projet, — il peut le faire dès à présent — mais l'instauration du contrôle que nécessitera cette suppression. La loi est indispensable en vue de la répression de la fraude et de la protection efficace des usines d'assemblage belges. Le projet a un aspect purement technique. Dans le cadre du Marché Commun, nous devons favoriser la libre circulation sans toutefois lâcher la bride à la contrebande et à la fraude fiscale.

De nombreux membres se sont demandé pour quelle raison le projet n'a pas été déposé plus tôt. Le Ministre leur a répondu que la possibilité de supprimer les triptyques et les carnets de passage en douane a fait l'objet de pourparlers entre les experts en matière douanière de la Commission Economique pour l'Europe à Genève. Les réunions ont duré de mars à fin novembre 1957. Ensuite, les pays de Benelux ont dû se contenter. Bien que le projet intéressât plusieurs administrations belges, il a été soumis, dès le 7 février 1958, au Conseil d'Etat.

Il est exact que certains pays, notamment l'Autriche, ont supprimé ces documents depuis quelque temps. Ils ont pu agir de la sorte parce que ces pays avaient instauré, depuis plusieurs années, un contrôle douanier des véhicules à moteur de leurs ressortissants.

Un membre estima que les auteurs des amendements avaient attendu bien longtemps avant de les déposer, ce qui porte à croire qu'il s'agit d'une manoeuvre en vue de retarder les travaux. Ceci est contesté par les auteurs des amendements.

La discussion des amendements, et le fait que celle-ci a dû être interrompue pour donner la priorité à un autre projet urgent, ont eu pour résultat que trois séances de la Commission ont été consacrées en partie à l'examen du présent projet, alors que seuls les articles relatifs au contrôle des véhicules à moteur se trouvant dans notre pays

motorrijtuigen aanleiding hebben gegeven tot lange gedachtenwisselingen, die voornamelijk voor doel hadden de zaken zoveel mogelijk te vereenvoudigen en de ingezetenen te vrijwaren tegen nutteloze formaliteiten.

Vanzelfsprekend werd herhaaldelijk de aandacht getrokken op bemerkingen die voorkomen in het advies van de Raad van State.

Hierop werd onder meer geantwoord :

*Artikel 1, § 1.*

De zinsdelen « controle... op de in het binnenland rijdende voertuigen te laten uitoefenen » en « voor de ingezetenen van het Rijk levert het het nadeel op dat zij aan een bestendig toezicht... worden onderworpen », welke respectievelijk in de leden 3 en 5 van het advies van de Raad van State voorkomen, zouden kunnen doen geloven dat de eigenaars van motorvoertuigen zich vaak aan controles zullen moeten onderwerpen.

Ingezetenen die zich met een motorrijtuig tijdelijk naar het buitenland willen begeven, moeten thans een bewijs van voorlopige uitvoer vragen. Dit document wordt geldig gemaakt voor drie jaar.

Het Bestuur zal ernaar streven de controle op de regelmatige aanwezigheid van de rijtuigen te doen samen vallen met de formaliteiten voor de tijdelijke uitvoer, die dan nog slechts eenmaal zullen moeten geschieden. De meeste rijtuigen voor privé-gebruik worden af en toe voor reizen in het buitenland gebezigd zodat voor bedoelde personen de nieuwe regeling zelfs een vereenvoudiging zou betekenen.

Het Bestuur sluit de mogelijkheid niet uit, bij een eerste inschrijving, de controle inzake invoerrechten te doen zoals artikel 1, § 2, van het ontwerp trouwens bepaalt.

In elk geval zal zij streven naar een systeem dat de belanghebbenden zo weinig mogelijk hinder berokkent.

Zoals uiteengezet in de memorie van toelichting zal in ruime mate gebruik worden gemaakt van het recht van dading. De mogelijkheid moet echter open blijven bedrog op afdoende wijze te bestrijden.

Het ligt niet in de bedoeling van het Bestuur achteraf nog stelselmatige controles uit te oefenen.

*Artikel 1, § 4.*

Wanneer de regelmatige aanwezigheid van een voertuig in het land niet is bewezen, zal het Bestuur der douanen en accijnzen in de eerste plaats de eigenaar aanspreken. Op die wijze zal het geschil vaak kunnen worden opgelost zonder derde personen te moeten veront-rusten, hetzij als houder, hetzij als bestuurder van het voertuig.

Het zal echter ook voorkomen dat voertuigen, welke niet regelmatig in het land aanwezig zijn, in het bezit zijn of bestuurd worden door personen, die beweren er geen eigenaar van te zijn en die in gebreke blijven de eigenaar aan te wijzen of die een persoon aanwijzen die het Bestuur niet kan bereiken of identificeren.

Wordt in dergelijke gevallen de goede trouw van de houder of van de bestuurder aangenomen, dan zal het Bestuur alleen de betaling van de rechten en taxes eisen of zich eenvoudig vergenoegen met de verbeurdverklaring van het voertuig. In het eerste geval zal de belanghebbende de betaalde sommen kunnen vorderen van de eigenaar, indien deze het voertuig afhaalt, of wel zal hij die sommen verhalen door verkoop van het voertuig. In het tweede geval lijdt

ont donné lieu à un long échange de vues. Ces articles visaient surtout à simplifier les choses et à écarter les formalités inutiles aux ressortissants.

Il va sans dire qu'à maintes reprises l'attention a été attirée sur de observations figurant dans l'Avis du Conseil d'Etat.

Il y fut répondu notamment :

*Article 1, § 1.*

Dans l'avis du Conseil d'Etat, les membres de phrase « contrôle sur les véhicules circulant à l'intérieur du pays » et « il offre l'inconvénient de soumettre les habitants du pays à un contrôle permanent », figurant respectivement aux 3<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> alinéas, pourraient faire croire que les propriétaires des véhicules à moteur devront se soumettre fréquemment à des contrôles.

Les personnes établies dans le pays et qui désirent se rendre temporairement à l'étranger avec un véhicule à moteur sont actuellement tenues de se faire délivrer un permis de sortie provisoire. Ce document est rendu valable pour un délai de trois ans.

L'Administration s'efforcera de combiner le contrôle au sujet de la situation régulière des véhicules avec les formalités douanières pour la sortie provisoire du pays, lesquelles ne devront plus être effectuées qu'une seule fois. Etant donné que la plupart des véhicules à usage privé sont de temps à autre utilisés pour des voyages à l'étranger, le nouveau système constituerait même une simplification pour les personnes précitées.

L'Administration n'exclut pas la possibilité d'effectuer le contrôle en matière de droits d'entrée, lors d'une première immatriculation, ainsi que le permet d'ailleurs l'article 1<sup>er</sup>, § 2, du projet de loi.

En toute hypothèse, elle veillera à appliquer un système qui entraînera un minimum de sujétions pour les intéressés.

Comme il est indiqué dans l'exposé des motifs, il sera fait une large application du droit de transaction. L'Administration doit cependant être armée pour sévir de manière efficace contre les fraudes.

L'Administration n'a pas du tout l'intention de procéder ultérieurement à des contrôles systématiques.

*Article 1<sup>er</sup>, § 4.*

Lorsque la situation régulière d'un véhicule dans le pays ne sera pas établie, l'Administration des douanes et accises s'adressera, en ordre principal, au propriétaire. De la sorte, le litige recevra le plus souvent une solution sans que soient inquiétées de tierces personnes, à titre de détenteur ou de conducteur du véhicule.

Toutefois, dans certains cas, des véhicules en situation irrégulière seront détenus ou conduits par des personnes qui prétendront ne pas en être le propriétaire et qui resteront en défaut de désigner le propriétaire ou qui désigneront une personne que l'Administration ne parviendra pas à atteindre ou à identifier.

Si, dans pareils cas, la bonne foi du détenteur ou du conducteur est admise, l'Administration n'exigera que le paiement des droits et taxes ou se contentera de la simple confiscation du véhicule. Dans la première éventualité, l'intéressé pourra réclamer les sommes déboursées au propriétaire du véhicule, si celui-ci vient le reprendre, ou il pourra les récupérer par la vente du moyen de transport. Dans la seconde éventualité, l'intéressé ne subira aucun

de belanghebbende geen noemenswaardig nadeel, aangezien het voertuig hem niet toebehoort.

Daarenboven zijn de houders en bestuurders van de voertuigen eveneens in juridisch opzicht beschermd. Zoals in het advies van de Raad van State is uiteengezet, bestaat er geen misdrijf wanneer de overtreder zich in een geval van overmacht bevond. De rechtspraak van de laatste jaren aanvaardt hetzelfde principe in geval van onvermijdelijke dwaling, dit wil zeggen wanneer de overtreder een dwaling begaat die elk redelijk en voorzichtig mens zou hebben begaan en die voortkomt uit een vreemde oorzaak welke hem niet ten laste kan worden gelegd (Cass. 10 juli 1946, Pas. 1946, I, 293; Cass. 17 januari 1949, Pas. 1949, I, 32; Cass. 19 december 1949, Pas. 1950, I, 263).

De leden 6 tot en met 13 van het 4<sup>o</sup> gedeelte van het advies van de Raad van State nopens artikel 1, worden overbodig ingevolge de wijzigingen aangebracht in artikel 1, § 4.

#### Artikel 2.

De vrijstelling van accijnsrecht bij de invoer moet het logisch gevolg zijn van de vrijstelling van het invoerrecht.

Overigens zal een vrijstelling van het accijnsrecht slechts kunnen worden voorzien in de gevallen waarin vrijstelling van invoerrecht bestaat.

Het lijkt derhalve normaal dat de in artikel 2 omschreven bevoegdheid aan de Minister van Financiën toe te kennen, te meer dat sommige accijnsrechten in het invoerrecht kunnen worden opgenomen (dit is thans het geval voor de accijns op mousserende wijnen en andere mousserende gegiste dranken).

Wat voorafgaat geldt eveneens voor de teruggaven.

#### Artikel 3.

De bevoegdheden die artikel 3 van het ontwerp aan de Minister van Financiën inzake accijns verleent, stemmen overeen met die welke hem reeds inzake invoerrechten zijn toegekend.

#### Artikel 5.

Volgens het advies van de Raad van State zou, ten aanzien van artikel 5, 3<sup>o</sup>, van het ontwerp van wet, artikel 38 van de algemene wet van 26 augustus 1822 zonder bezwaar kunnen vervallen.

Het advies werd hier niet gevolgd o.m. omdat in artikel 64 van dezelfde wet naar artikel 38 wordt verwezen.

#### Artikel 7.

De Raad van State heeft voorgesteld :

a) dat het document tot dekking van het verkeer, het vervoer, het laden en het lossen van goederen in de tolkring, door de Koning wordt voorgeschreven;

b) dat de bevoegdheid om algemene afwijkingen aan te brengen in de verplichting een document te bezitten, aan de Koning zou worden voorbehouden.

Op dit voorstel werd nochtans niet ingegaan om de volgende redenen :

1<sup>o</sup> de bepaling bedoeld onder littera a) hiervoren vertoont enige gelijkenis met artikel 4 van de wet van 30 juni 1951 dat aan de Minister van Financiën de bevoegdheid verleent het model vast te stellen van de aangiften inzake douanen en accijnzen;

préjudice appréciable, puisque le véhicule ne lui appartient pas.

Pour le surplus, il n'échappera pas que les détenteurs et conducteurs sont également protégés au point de vue juridique. Ainsi qu'il est exposé dans l'avis du Conseil d'Etat, il n'y a pas infraction lorsque le contrevenant s'est trouvé dans un cas de force majeure. La jurisprudence des dernières années admet le même principe en cas d'erreur invincible, c'est-à-dire lorsque le contrevenant commet une erreur que tout homme raisonnable et prudent eût commise et qui résulte d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée (v. Cass. 10 juillet 1946, Pas. 1946, I, 293; Cass. 17 janv. 1949, Pas. 1949, I, 32; Cass. 19 déc. 1949, Pas. 1950, I, 263).

Les alinéas 6 à 13 de la 4<sup>e</sup> partie de l'avis du Conseil d'Etat au sujet de l'article 1<sup>er</sup>, sont devenus sans objet, en présence des modifications apportées au texte de l'article 1<sup>er</sup>, § 4.

#### Article 2.

La franchise des droits d'accise à l'importation doit constituer le corollaire de la franchise des droits d'entrée.

Par ailleurs, une franchise de droits d'accise ne pourra être prévue que dans les cas où la franchise des droits d'entrée existe.

Il paraît dès lors normal d'attribuer au Ministre des Finances le pouvoir prévu par l'article 2, d'autant plus que certains droits d'accise peuvent être incorporés dans les droits d'entrée (c'est le cas actuellement pour le droit d'accise sur les vins mousseux et sur les autres boissons fermentées mousseuses).

Ce qui précède vaut pour les restitutions.

#### Article 3.

Les pouvoirs que l'article 3 du projet accorde au Ministre des Finances en matière de droits d'accise sont identiques à ceux dont il dispose déjà en matière de droits d'entrée.

#### Article 5.

D'après l'avis du Conseil d'Etat, l'article 5, 3<sup>o</sup>, du projet de loi pourrait entraîner sans inconvénient l'abrogation de l'article 38 de la Loi générale du 26 août 1822.

Cette remarque n'a pas été suivie, notamment pour la raison que l'article 64 de la même loi contient une référence à l'article 38.

#### Article 7.

Le Conseil d'Etat a proposé :

a) que le document devant couvrir la circulation, le transport, le chargement et le déchargement de marchandises dans le rayon de douane soit prescrit par le Roi;

b) que le pouvoir d'apporter des dérogations générales à l'obligation d'être en possession d'un document soit réservé au Roi.

Cette proposition n'a cependant pas été suivie pour les motifs ci-après :

1<sup>o</sup> la disposition visée sous la lettre a) ci-dessus, présente de l'analogie avec l'article 4 de la loi du 30 juin 1951, qui attribue au Ministre des Finances le pouvoir de déterminer le modèle des déclarations en matière de douane et d'accise;

2° voor de in de tolkring toepasselijke reglementering is het nodig, dat in een minimum van tijd beslissingen kunnen worden getroffen.

#### Artikel 10.

De verbetering aangebracht, wat het tweede lid van de tekst betreft, in de tekst van de Raad van State, heeft louter betrekking op de vorm: zij beantwoordt enkel aan een streven naar klaarheid en eenvormigheid. Indien de belanghebbenden het bewijs leveren van een regelmatige betaling van de taxe verschuldigd wegens de invoer, spreekt vanzelf dat deze taxe geen tweede maal eisbaar is: dit is een oplossing die zo duidelijk is, dat het verkieslijk is ze niet te preciseren.

#### Verdere bespreking.

Enkele leden van uw Commissie hebben dit gedeelte van het ontwerp heftig bekampt. Zij vonden het onaanvaardbaar want tegenstrijdig met de geldende rechtsbeginselen. Elke gebruiker van een motorvoertuig zal worden beschouwd als een bedrieger en zal zelf het tegenovergestelde dienen te bewijzen. De straffen, die worden gesteld, zijn veel te zwaar en men mag zich afvragen of er dan werkelijk zulke erge misbruiken zijn, dat zulk systeem dient te worden ingevoerd.

Andere commissarissen gaven als hun mening te kennen, dat wat de grond van de zaak aangaat en wat het hoofddoel van het ontwerp betreft er zeer zeker eensgezindheid bestaat in de Commissie. Het probleem dient immers gezien in het licht van de leuze *Expo '58* in verband met « de mens en de menselijke betrekkingen ». Zij hadden echter liever geen controle in twee fasen gezien, maar controle op de weeldetaxe en op het invoerrecht vóór de aflevering van het immatriculatieboekje. Volgens hen dient één controle te volstaan.

De verdere bespreking ontspon zich vervolgens rond de in de ingediende amendementen vooropgestelde gedachten.

#### Amendementen.

##### Eerste artikel, 10 en 12.

Een lid stelt voor de tekst van deze artikelen te vervangen door wat volgt:

« § 1. — Motorvoertuigen die op de datum van de inwerkingtreding van deze wet in België in gebruik zijn en die, zo hun motor meer dan 50 cm<sup>3</sup> cylinderinhoud heeft, aldaar op genoemde datum zijn ingeschreven, worden behoudens tegenbewijs, geacht er regelmatig aanwezig te zijn met betrekking tot de invoerrechten en de met het zegel gelijkgestelde taxes.

De Koning kan nadere regelen voorschrijven voor de inschrijving van de motorvoertuigen die na bedoelde datum in België in gebruik worden genomen.

Het invoerrecht is opeisbaar op elk motorvoertuig waarvan de inschrijving niet beantwoordt aan de twee voorgaande leden.

De importeur, de eigenaar en de houder van het voertuig zijn hoofdelijk tot betaling gehouden.

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

2° en ce qui concerne la réglementation applicable dans le rayon de douane, il est nécessaire que des décisions puissent être prises en un minimum de temps.

#### Article 10.

La retouche apportée, en ce qui concerne l'alinéa 2 du texte, à la rédaction du Conseil d'Etat, est de pure forme: elle répond uniquement à un souci de clarté et d'uniformité. Si les intéressés fournissent la preuve d'un paiement régulier de la taxe due pour l'importation, il va de soi que cette taxe n'est exigible une seconde fois: c'est là une solution à ce point évidente qu'il est préférable de ne pas la préciser.

#### Suite de la discussion.

Plusieurs membres de la Commission ont combattu avec vigueur cette partie du projet, qu'ils ne peuvent admettre parce qu'elle est contraire aux principes en vigueur. Tout usager d'un véhicule à moteur sera considéré comme fraudeur, jusqu'à preuve du contraire. Les peines prévues sont trop sévères et il y a lieu de se demander s'il existe des abus tellement graves qu'ils justifient l'introduction d'un tel système.

D'autres commissaires ont estimé que la Commission est incontestablement unanime quant au fond de la question et en ce qui concerne l'objet essentiel du projet. En effet, il faut voir le problème en tenant compte de la devise *Expo '58* visant « l'homme et les relations humaines ». Pourtant, au contrôle en deux phases, ils auraient préféré le contrôle sur la taxe de luxe et sur les droits d'entrée préalablement à la délivrance du carnet d'immatriculation. A leur avis, un contrôle unique devrait suffire.

La suite de la discussion a porté sur les idées énoncées dans les amendements proposés.

#### Amendements.

##### Articles premier, 10 et 12.

Remplacer le texte de ces articles par ce qui suit:

§ 1<sup>er</sup>. — Les véhicules à moteur en usage en Belgique au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi et qui, dans les cas où le moteur dont ils sont pourvus a une cylindrée excédant 50 cm<sup>3</sup>, y sont immatriculés à cette date, sont, sous réserve de preuve contraire, censés être en situation régulière au point de vue des droits d'entrée et des taxes assimilées au timbre.

Le Roi peut réglementer l'immatriculation des véhicules à moteur en usage en Belgique après cette date.

Les droits d'entrée sont exigibles sur tout véhicule à moteur dont l'immatriculation n'est pas conforme aux dispositions des deux alinéas précédents.

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

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 ou le détenteur d'un véhicule à moteur:

1) dat het bij koninklijk besluit opgelegde inschrijvingsmerk niet draagt; tenzij het bewijs van de inschrijving geleverd wordt;

2) dat een ander inschrijvingsmerk draagt dan eraan werd toegekend;

3) 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.

§ 2. — In dergelijk geval zijn de met het zegel gelijkgestelde taksen die bij de invoer geheven worden hoofdelijk verschuldigd door de eigenaar, en de houder van het voertuig. ».

Hierop wordt geantwoord :

In de tekst van het amendement berust de controle op de regelmatige aanwezigheid van de voertuigen uitsluitend op de inschrijving.

Nochtans worden niet alle motorvoertuigen, bedoeld in het ontwerp van wet, ingeschreven.

Het zal trouwens niet mogelijk zijn in alle gevallen de inschrijving afhankelijk te stellen van de overlegging van de vereiste bewijsstukken of van de verificatie van de echtheid van deze stukken. Zulke handelwijze zou soms tot aanzienlijke vertraging kunnen leiden bij de afgifte van de inschrijvingsboekjes.

Luidens het amendement zouden de bestuurders van de voertuigen geen verantwoordelijkheid meer dragen. Er kunnen zich nochtans gevallen voordoen waarin het niet mogelijk is de eigenaar of de houder te bereiken of te identificeren.

Het amendement handelt niet over de inbeslagneming en verbeurdverklaring. Die maatregelen komen normaal voor in de strafbepalingen inzake douanen en accijnzen. Ze maken het o. m. mogelijk de rechten in te vorderen telkens zulks niet op een andere wijze kan geschieden. Het spreekt vanzelf dat het Bestuur een gematigd gebruik zal maken van deze maatregelen.

De §§ 5, 6 en 7, welke niet in het amendement voorkomen, zijn nochtans noodzakelijk, enerzijds, om de bestraffing van de inbreuken op de uitvoeringsbesluiten te verzekeren en, anderzijds, om de opsporing, de vaststelling en de vervolging van al de in het ontwerp bepaalde misdrijven te regelen.

Het amendement op de artikelen 1, 10 en 11 werd verworpen met 10 stemmen tegen 5 en 1 onthouding.

Eerste artikel (§§ 3 en 4).

*Volgende amendementen worden voorgesteld :*

1) In § 3, tweede lid, eerste regel, de woorden « de houder » weglaten.

2) In § 4, zevende regel de woorden « de houder » weglaten.

Deze amendementen beogen alleen de woorden « de houder » weg te laten.

Het vorig amendement op artikel 1 strekt er echter toe de woorden « de bestuurder » weg te laten zonder dat de woorden « de houder » wegvallen.

Hierop werd geantwoord zoals reeds vermeld bij de antwoorden op de opmerkingen van de Raad van State :

Wanneer de regelmatige aanwezigheid van een voertuig in het land niet is bewezen, zal het Bestuur der douanen en accijnzen daarvoor in de eerste plaats de eigenaar aanspreken. Op die wijze zal het geschil vaak

1) qui ne porte pas la marque d'immatriculation imposée par arrêté royal, à moins de fournir la preuve de cette immatriculation;

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

3) 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.

§ 2. — Dans ce cas, les taxes assimilées au timbre perçues à l'importation sont dues solidairement par le propriétaire et le détenteur du véhicule ».

Il a été répondu ce qui suit :

Dans le texte de l'amendement, le contrôle en vue de s'assurer de la situation régulière des véhicules est basé exclusivement sur l'immatriculation.

Or, parmi les véhicules à moteur visés dans le projet de loi, il y en a qui ne font pas l'objet d'une immatriculation.

Par ailleurs, il ne sera pas possible de subordonner dans tous les cas l'immatriculation à la production préalable des justifications requises et à la vérification de l'authenticité de celles-ci. Une telle procédure risquerait de provoquer parfois des retards considérables dans la délivrance des carnets d'immatriculation.

Aux termes de l'amendement, les conducteurs des véhicules n'assumeraient plus aucune responsabilité. Il peut cependant y avoir des cas où il n'est pas possible d'atteindre ou d'identifier le propriétaire ou le détenteur.

L'amendement reste muet en ce qui concerne la saisie et la confiscation. Ces mesures sont normalement prévues dans les textes répressifs en matière de douane et d'accise. Elles permettent notamment la récupération des droits toutes les fois qu'il n'est pas possible de les recouvrer d'une autre façon. Il va de soi que l'administration fera un usage modéré de ces mesures.

Les §§ 5, 6 et 7 du projet de loi, non repris dans l'amendement, sont nécessaires pour assurer, d'une part, la répression des infractions aux arrêtés d'exécution, et, d'autre part, la recherche, la constatation et la poursuite de toutes les infractions prévues dans le projet.

L'amendement aux articles premier, 10 et 12 a été rejeté par 10 voix contre 5 et une abstention.

Article premier.

*Les amendements ci-après ont été présentés :*

1) Au § 3, deuxième alinéa, première ligne, supprimer les mots « le détenteur ».

2) Au § 4, sixième ligne, supprimer les mots : « le détenteur ».

Ces amendements tendent uniquement à supprimer les mots « le détenteur ».

L'amendement précédent à l'article premier tend toutefois à supprimer les mots : « le conducteur » sans supprimer les mots : « le détenteur ».

Il y a déjà été répondu dans les réponses concernant les observations du Conseil d'Etat :

Lorsque la situation régulière d'un véhicule dans le pays ne sera pas établie, l'Administration des douanes et accises s'adressera, en ordre principal, au propriétaire. De la sorte, le litige recevra le plus souvent une solution sans

kunnen worden opgelost zonder derde personen te moeten verontrusten, hetzij als houder, hetzij als bestuurder van het voertuig.

Het zal echter ook voorkomen dat voertuigen, welke niet regelmatig in het land aanwezig zijn in het bezit zijn of worden bestuurd door personen, die beweren er geen eigenaar van te zijn en die in gebreke blijven de eigenaar aan te wijzen of die een persoon aanwijzen die het Bestuur niet kan bereiken of identificeren.

Wordt in dergelijke gevallen de goede trouw van de houder of van de bestuurder aangenomen, dan zal het Bestuur alleen de betaling van de rechten en taxes eisen of zich eenvoudig vergenoegen met de verbeurdverklaring van het voertuig. In het eerste geval zal de belanghebbende de betaalde sommen kunnen vorderen van de eigenaar, indien deze het voertuig afhaalt, of wel zal hij die sommen kunnen verhalen door verkoop van het voertuig. In het tweede geval lijdt de belanghebbende geen noemenswaardig nadeel, aangezien het voertuig hem niet toebehoort.

Deze amendementen werden verworpen met 9 stemmen tegen 2 en 3 onthoudingen.

Het eerste artikel wordt aangenomen met 10 stemmen tegen 1 en 3 onthoudingen.

#### Art. 2.

Voorgesteld wordt op de tweede en de derde regel de woorden « de Minister van Financiën » te vervangen door de woorden « de Koning ».

Gevraagd wordt deze amendementen te verwerpen op grond van de redenen uiteengezet bij de behandeling van de opmerkingen van de Raad van State.

De amendementen werden verworpen met 10 stemmen tegen 3 en 2 onthoudingen.

Artikel 2 werd aangenomen met 11 stemmen en 5 onthoudingen.

#### Art. 3 tot en met 6.

Deze artikelen worden aangenomen.

#### Art. 7.

Bij amendement wordt voorgesteld de tekst van artikel 3 te vervangen door wat volgt :

« Artikel 3. — In de enkele tolkring vastgesteld krachtens artikel 1 van de wet van 17 juni 1832 mag generlei koopwaar verkeren, worden vervoerd, geladen of gelost, zonder vergezeld te zijn van het door de Koning voorgeschreven document.

De Koning kan, onder de door hem te stellen voorwaarden, afwijkingen van deze verplichting toestaan. Hij mag het recht om bijzondere afwijkingen toe te staan aan de door hem aan te wijzen ambtenaren delegeren. »

In dit amendement komt de tekst voor van de Raad van State. Waarom dit advies niet werd gevolgd werd reeds uiteengezet.

Het amendement werd verworpen met 10 stemmen tegen 4 en 2 onthoudingen.

Artikel 7 werd aangenomen met 11 stemmen en 5 onthoudingen.

que soient inquiétées de tierces personnes, à titre de détenteur ou de conducteur du véhicule.

Toutefois, dans certains cas, des véhicules en situation irrégulière seront détenus ou conduits par des personnes qui prétendront ne pas en être le propriétaire et qui resteront en défaut de désigner le propriétaire ou qui désigneront une personne que l'Administration ne parviendra pas à atteindre ou à identifier.

Si, dans pareils cas, la bonne foi du détenteur ou du conducteur est admise, l'Administration n'exigera que le paiement des droits et taxes ou se contentera de la simple confiscation du véhicule. Dans la première éventualité, l'intéressé pourra réclamer les sommes déboursées au propriétaire du véhicule, si celui-ci vient le reprendre, ou il pourra les récupérer par la vente du moyen de transport. Dans la seconde éventualité, l'intéressé ne subira aucun préjudice appréciable, puisque le véhicule ne lui appartient pas.

Ces amendements ont été rejetés par 9 voix contre 2 et 3 abstentions.

L'article premier a été adopté par 10 voix contre 1 et 3 abstentions.

#### Art. 2.

On propose de remplacer, à la quatrième ligne les mots « le Ministre des Finances » par les mots : « le Roi ».

Le rejet de ces amendements est demandé pour les motifs exposés au cours de l'examen des observations du Conseil d'Etat.

Les amendements ont été rejetés par 10 voix contre 3 et 2 abstentions.

L'article 2 a été adopté par 11 voix et 5 abstentions.

#### Art. 3 à 6 inclus.

Ces articles ont été adoptés.

#### Art 7.

Un amendement tend à remplacer le texte de l'article 3 par ce qui suit :

« Article 3. — Aucune marchandise ne peut circuler, être transportée ni être chargée ou déchargée dans le rayon unique des douanes fixé en vertu de l'article premier de la loi du 17 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. »

Cet amendement reprend le texte du Conseil d'Etat. Les raisons pour lesquelles on ne s'est pas rallié à cet avis ont déjà été exposées.

L'amendement a été rejeté par 10 voix contre 4 et 2 abstentions.

L'article 7 a été adopté par 11 voix et 5 abstentions.

## Art. 8 tot 13.

Deze artikelen werden aangenomen.

**Stemming over het geheel.**

Het ontwerp werd aangenomen met 12 stemmen tegen 1 en 3 onthoudingen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

*De Verslaggever,*

F. DETIÈGE.

*De Voorzitter,*

F. VAN BELLE.

## Art. 8 à 13.

Ces articles ont été adoptés.

**Vote sur l'ensemble.**

Le projet a été adopté par 12 voix contre 1 et 3 abstentions.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

*Le Rapporteur,*

F. DETIEGE.

*Le Président,*

F. VAN BELLLE.

---