Conseil d'Etat - Raad van State
LEGISLATION - WETGEVING
27-11-1958
Transmis à M.
Overgemaakt aan de H.

coordination (2)

IIL. L. 6120/2.

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

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 :

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

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 1er 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° des mesures de contrôle applicables à tous les habitants du Royaume qui utilisent un véhicule à moteur; 2° des mesures destinées à assurer le paiement des droits et taxes éludés; 3° 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.

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 1er.

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'acquittement 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 § 1er, 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°, 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 1er 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 1er, 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 1er 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 35^2 du Code des taxes assimilées au timbre.

\+

\+ \+

Le paragraphe 1er de l'article 1er 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 1932.

\+

\+ \+

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 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 1er, 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°, 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 remisé. Avant d'accepter un véhicule, ce garagiste devra contrôler les documents prouvant l'acquittement 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 1er, § 4, 3°, 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 1er août 1899 portant revision 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 paragraphe 4, 3°, est de renforcer les pénalités prévues par la loi du 1er 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, 2e édition, T. I, n° 861 bis)-, on soutiendrait avec peine qu'il existe dans le cas du paragraphe 4, 3°, deux actions réellement indépendantes l'une de l'autre. En effet, l'appréciation de la culpabilité, fondement des peines, ne peut être qu'unique

.../...

pour les deux infractions. On ne saurait, en l'occurrence, concevoir l'acquittement du chef de l'infraction fiscale et la condamnation du chef de l'infraction à la police du roulage.

+

+ +

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

La méconnaissance de la moindre mesure d'organisation administrative sera punie à l'égal des infractions spécialement prévues par la loi 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° Douanes et accises, n° 434, et les décisions y citées).

Le mot "utilisateur", dont se sert l'article 1er 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 1er, 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 de 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, 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 secondaire 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 débition 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 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.

.../...

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 1er 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 35^2 dans le Code des taxes assimilées au timbre requiert que l'article 35 actuel soit numéroté 35^1.

Le nouvel article 35^2 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 35^2 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 débition de la taxe.

"Article 35^2. 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 1er 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 1er avril 1958, prévoit un effet rétroactif à cette date pour les articles 1er 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 1er 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 cm^3, y sont immatriculés à cette date, sont, sous réserve de la preuve contraire, censés être en situation régulière en ce qui concerne l'acquittement 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 1er avril 1958, doit cependant s'accompagner d'une observation importante.

.../...

Il n'empêchera pas que les personnes visées au § 4 de l'article 1er, 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 1er, 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.

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° controlemaatregelen toepasselijk op alle ingezetenen van het Rijk die een motorvoertuig gebruiken ; 2° maatregelen ter verzekering van de betaling van ontdoken rechten en taksen ; 3° 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.

.../...

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 handelsentrepots.

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° , 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 zou 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 beloeld 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 35^2 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 1932.

\+

\+ +

In de tweede paragraaf schrijve 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 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 gevoeglijk 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°, 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°, 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 gebruikders, van het voertuig worden veroordeeld tot een geldboete die het dubbel bedraagt van het invoerrecht, dus 48 t.h. 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°, beoogt, is, een verscherping 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 én vanwege het bestuur der douanen en accijnzen over het in het ontwerp bedoelde misdrijf, én vanwege het parket over het misdrijf tegen de wet van 1899.

De schikking doet de publieke vordering vervallen. De toepassing van dit beginsel lijkt onsplitsbaar 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, 2e uitg., Deel I, nr 861bis), kan bezwaarlijk worden volgehouden dat er in het onder paragraaf 4, 3°, bedoelde geval twee werkelijk onafhankelijke vorderingen zijn. Over de schuldvraag, - grondslag van de straffen - , kan immers voor beide misdrijven slechts één oordeel worden uitgesproken. Vrijspraak voor het fiscale misdrijf, gelijktijdig met veroordeling wegens overtreding van het verkeersreglement, is in dit geval ondenkbaar.

\+

\+ +

Paragraaf 4, 5°, 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 bijzonder 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 douane-voorzieningen te milderen door een verantwoording op grond van overmacht te dulden wanneer de feitelijke onwetendheid van de overtreder niet aan verzuim of vergissing van zijnentwege is te wijten (Rép. prat., v° Douanes et accises, nr 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 kondigen welke 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 zó 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 invoerrecht 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.

.../...

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 treft 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 discretionere 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 douaneovereenkomst 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, nr 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 nr 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 op" 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 enigszins 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.

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 35^2 wordt ingevoegd, moet het huidig artikel 35 vernummerd worden tot 35^1.

Het nieuwe artikel 35^2 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 naargelang 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 35^2 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 35^2.- Behoudens tegenbewijs wordt elk motorvoertuig dat zich in het land bevindt, geacht te zijn ingevoerd.

Wordt 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 overdrachttaks 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 cm^3 cylinderinhoud 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.

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.

La chambre était composée de — De kamer was samengesteld uit

Messieurs : de Heren :	F.LEPAGE,	conseiller d'Etat, raadsheer van State,	président voorzitter
	L.MOUREAU, G.HOLOYE,	conseillers d'Etat, raadsheren van State,	
	L.FREDERICQ, J.LIMPENS,	assesseurs de la section de législation, bijzitters van de afdeling wetgeving,	
Madame : Mevrouw :	J.DE KOSTER,	greffier adjoint, adjunct-griffier,	greffier griffier.

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.

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.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

(s) J. DE KOSTER.

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

(s) F.LEPAGE.