

BELGISCHE SENAAT

 ZITTING 1956-1957.

 VERGADERING VAN 6 JUNI 1957.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen, belast met het onderzoek van het wetsontwerp betreffende de retributies te heffen bij toepassing van de reglementering op het verkeer, op het hotelwezen, op het bezoldigd vervoer van personen en op het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

SÉNAT DE BELGIQUE

 SESSION DE 1956-1957.

 SÉANCE DU 6 JUIN 1957.

Rapport de la Commission des Communications, chargée d'examiner le projet de loi relatif aux redevances à percevoir en application de la réglementation du roulage, de l'hôtellerie, du transport rémunéré de personnes et du transport de choses, par véhicules automobiles.

Aanwezig : de hh. DE BLOCK, voorzitter; BRIOT, DE GRAUW, DEKEYZER, GOOSSENS, PONTUS, USELDING, VERGEYLEN, VERSIEREN en DE BAECK, verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Algemene beschouwingen.

Uwe Commissie heeft vastgesteld dat in de tekst van het wetsontwerp, zoals dit bij de wetgevende kamers werd ingediend, rekening werd gehouden met de wijzigingen die in zijn advies door de Raad van State werden voorgesteld.

Nochtans maakt de memorie van toelichting geen melding van deze wijzigingen.

Uwe Commissie was eenparig van mening dat het aanbeveling verdient, om redenen van duidelijkheid en mede om het werk van het Parlement te vergemakkelijken, dat steeds, wanneer de tekst van een ontwerp, zoals hij bij de Kamers wordt ingediend, verschilt van deze waarover de Raad van State advies heeft verleend, van de aangebrachte wijzigingen gewag zou gemaakt worden.

Algemene bespreking.

Het ontwerp vindt zijn oorsprong in juridische betwistingen nopens de rechtsgeldigheid van zekere retributies, die bij Regentsbesluiten of koninklijke besluiten werden opgelegd als vergelding voor

 R. A 5337.

Zie :

Gedr. St. van de Senaat :

244 (Zitting 1956-1957) : Wetsontwerp.

MESDAMES, MESSIEURS,

Considérations générales.

Votre Commission a constaté que, dans le texte du présent projet de loi tel qu'il a été déposé au Sénat, il a été tenu compte des modifications proposées par le Conseil d'Etat.

Toutefois, l'exposé des motifs ne fait pas mention de ces modifications.

Votre Commission a été unanime à estimer que, lorsque le texte d'un projet tel qu'il est déposé sur le bureau des Chambres législatives, diffère d'avec celui sur lequel le Conseil d'Etat a rendu son avis, il importe que, dans un souci de clarté et en vue de faciliter les travaux parlementaires, les modifications apportées au projet soient signalées dans l'exposé des motifs.

Discussion générale.

Le projet trouve son origine dans les contestations juridiques qui ont surgi concernant la validité de certaines redevances établies par arrêté du Régent ou par arrêté royal à titre de rétribu-

 R. A 5337.

Voir :

Document du Sénat :

244 (Session de 1956-1957) : Projet de loi.

zekere prestaties voorzien bij de reglementering op het verkeer, op het hotelwezen, op het bezoldigd vervoer van personen en op het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

In verschillende adviezen over ontwerpen van koninklijke besluiten had de Raad van State opgemerkt :

1^o dat de besluiten genomen bij toepassing van artikel 1, n^o 1, littera a) (eerste alinea van de wet van 31 Juli 1934), waarbij aan de Koning zekere machten worden toegekend, geen rechtsgrond hebben :

a) omdat de machten bij deze wet aan de Koning toegekend ingevolge de wet van 30 Maart 1935 een einde hadden genomen op 1 April 1936;

b) omdat artikel 2 van de wet van 31 Juli 1934 beschikt dat de koninklijke besluiten genomen bij toepassing van artikel 1, n^o 1, littera a) eerste alinea, door een wet dienden bekrachtigd te worden en dit niet was geschied ondermeer voor het koninklijk besluit n^o 197 van 26 Augustus 1935 over het hotelwezen en het koninklijk besluit n^o 248 van 5 Maart 1936 houdende de regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

(Adviezen L. 1103 — 2 van 7 April 1950

L. 1940 — 2 van 20 April 1951

L. 3350 — 2 van 30 December 1952)

2^o dat de opgelegde retributies het karakter hadden van de vergelding voorzien bij artikel 113 van de grondwet en diensvolgens alleen bij een wet kunnen worden opgelegd.

In haar memorie van toelichting verantwoordt de Regering haar handelwijze door de bewering dat de opgelegde taxes geenszins het karakter hebben van belastingen en essentiel retributies zijn, die dienen om de bestuurs-, controle- en toezichtskosten uit hoofde van de toepassing van de wets- en reglementvoorschriften betreffende sommige bedrijvigheden te dekken en om deze kosten, althans gedeeltelijk, te doen dragen door de staatsburgers die deze bedrijvigheden uitoefenen en er voordeel uithalen.

Zij voegt er aan toe dat deze kosten niet eens en voor altijd op voorhand, doch slechts aan de hand van de ervaring zouden kunnen geraamd worden.

De Regering verwijst tenslotte naar het advies van de Raad van State (L. 991 van 2 Maart 1950), waaruit zij had afgeleid dat onze hoge administratieve rechtsmacht de rechtsgeldigheid van deze retributies niet betwistte.

In zijn advies bij het huidig ontwerp beweert de Raad van State dat het advies van 2 Maart 1950 de strekking niet zou hebben, die haar door de Regering werd toegekend.

Hij houdt voor dat hij in constante zin geadviseerd heeft dat wanneer het « recht » de « retributie », de « taks », de « vergelding » — welke term wordt gebruikt doet weinig terzake — een belasting vormen, of wanneer zij dienen tot beta-

tion de certaines prestations prévues par la réglementation du roulage, de l'hôtellerie, du transport rémunéré de personnes et du transport de choses, par véhicules automobiles.

Dans divers avis relatifs à des projets d'arrêtés royaux, le Conseil d'Etat avait fait observer :

1^o que les arrêtés pris en application de l'article premier, n^o 1, littéra a) (alinéa 1^{er} de la loi du 31 juillet 1934), attribuant certains pouvoirs au Roi, n'avaient pas de fondement légal :

a) parce qu'en vertu de la loi du 30 mars 1935, les pouvoirs accordés au Roi par la loi précitée avaient pris fin le 1^{er} avril 1936;

b) parce que l'article 2 de la loi du 31 juillet 1934 stipulait que les arrêtés royaux pris en exécution de l'article premier, n^o 1, littéra a), alinéa 1^{er}, devraient être confirmés par une loi et que cette confirmation n'avait pas eu lieu, notamment en ce qui concerne l'arrêté royal n^o 197 du 26 août 1935 sur le statut de l'hôtellerie et l'arrêté royal n^o 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles.

(Avis L. 1103 — 2 du 7 avril 1950

L. 1940 — 2 du 20 avril 1951

L. 3350 — 2 du 30 décembre 1952).

2^o que les redevances établies avaient le caractère rémunérateur prévu par l'article 113 de la Constitution et qu'en conséquence, elles ne pouvaient être établies que par une loi.

Dans l'exposé des motifs, le Gouvernement justifie son attitude en arguant que les taxes visées n'ont nullement le caractère d'impôts et sont essentiellement destinées à couvrir les frais d'administration, de contrôle et de surveillance qu'entraîne l'application des prescriptions légales et réglementaires régissant certaines activités et à faire supporter ces frais, du moins partiellement, par les citoyens qui se livrent à ces activités et en tirent bénéfice.

Il ajoute qu'il n'est possible d'évaluer lesdits frais qu'à la lumière de l'expérience et non d'avance et une fois pour toutes.

Enfin, le Gouvernement fait état de l'avis du Conseil d'Etat (L. 991 du 2 mars 1950), d'où il avait déduit que notre haute juridiction administrative ne contestait pas le fondement légal de ces redevances.

Dans l'avis qu'il a rendu sur le présent projet, le Conseil d'Etat affirme que l'avis du 2 mars 1950 n'a pas la portée que le Gouvernement lui attribue.

Il déclare qu'il s'est toujours inspiré du principe que, lorsque le « droit », la « redevance », la « taxe » ou la « rétribution » — les termes employés ont peu d'importance — constituent un impôt ou lorsqu'ils rémunèrent un service rendu par l'Etat, auquel le

ling van een door de Staat verleende dienst, waarop de particulier verplicht is een beroep te doen omdat de Staat zich het monopolie ervan heeft voorbehouden, het uitdrukkelijk optreden van de wetgever is vereist.

Hij heeft zich, in zijn advies van 2 Maart 1950, met de door het Besluit voorgeschreven « vergoeding » van 100 frank, verenigd, mits de woorden « voor administratiekosten » werden toegevoegd, om te doen uitkomen dat er in werkelijkheid geen sprake was van een « vergelding » in de zin van artikel 113 van de Grondwet en dat dit artikel derhalve geen toepassing vond.

Uwe Commissie laat hierbij opmerken dat de verplichte tussenkomst van de wetgever voor het opleggen van belastingen wordt voorzien bij artikel 110 van de Grondwet en deze verplichting door artikel 113 werd uitgebreid tot alle vergelding welke van de burgers wordt gevorderd.

Zij was dan ook van mening dat de stelling van de Raad van State, zoals deze zeer duidelijk in het advies bij het huidig ontwerp wordt uiteengezet, dient bijgetreden te worden.

Zij was nochtans ook van oordeel dat de vergoeding waarover de Raad van State op 2 Maart 1950 heeft geadviseerd en die deze is welke oorspronkelijk was voorzien bij artikel 94 van het Regentsbesluit van 22 Mei 1947, wel degelijk dient tot de betaling « van een door de Staat verleende dienst waarop de particulier verplicht is een beroep te doen, omdat de Staat zich het monopolie ervan heeft voorbehouden », zodat de afwezigheid van iedere betwisting betreffende de rechtsgeldigheid van de bij het ontworpen koninklijk besluit gewijzigde vergoeding, bij de Regering minstens de illusie heeft moeten verwekken dat deze niet kon worden aangevochten.

Er diende in ieder geval een oplossing gevonden om aan deze juridische betwistingen definitief een einde te maken, des te meer daar, volgens een mededeling van de heer Procureur Generaal bij het Hof van Verbreking van 6 Juni 1955, enkele dezer betwistingen reeds bij de Rechtbanken aanhangig werden gemaakt.

Enkele malen werd door middel van de wet houdende begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voorlopig aan de moeilijkheid verholpen.

Zoals de memorie van toelichting terecht laat opmerken zijn dit nochtans tijdelijke lapmiddelen vermits daardoor aan vaste vergoedingen het jaarlijks karakter van de begroting wordt gegeven en het anderzijds steeds verkeerd is een organieke wet bij een begrotingswet te wijzigen of aan te vullen.

Naar men verneemt uit het advies van de Raad van State was het oorspronkelijk de bedoeling van de Regering haar toevlucht te nemen tot een interpretatieve wet, wat terzake ongepast was, vermits de te interpreteren teksten ofwel duidelijk of wel niet meer bestaande waren.

Het enige middel dat nog overbleef was dan ook datgene dat door de Raad van State werd gesug-

particulier est obligé de recourir parce que l'Etat s'en est réservé le monopole, l'intervention expresse du législateur est requise.

Dans son avis du 2 mars 1950, il a admis la « redevance » de 100 francs prévue par l'arrêté, moyennant l'adjonction des mots « pour frais d'administration », afin de faire ressortir qu'il ne s'agissait pas, en l'occurrence, d'une « rétribution » au sens de l'article 113 de la Constitution et que, dès lors, cet article n'était pas d'application.

A cet égard, votre Commission fait observer que l'intervention obligatoire du législateur dans l'établissement des impôts est prévue par l'article 110 de la Constitution et que l'article 113 a étendu cette obligation à toute rétribution exigée des citoyens.

En conséquence, elle a estimé qu'il y a lieu de souscrire à la thèse du Conseil d'Etat, telle que celle-ci est formulée très clairement dans l'avis qu'il a rendu sur le présent projet.

Toutefois, elle a également estimé que la rétribution qui a fait l'objet de l'avis du Conseil d'Etat en date du 2 mars 1950, et qui est celle que prévoyait initialement l'article 94 de l'arrêté du Régent du 22 mai 1947, sert effectivement à payer « un service rendu par l'Etat, auquel le particulier est obligé de recourir parce que l'Etat s'en est réservé le monopole », de sorte que l'absence de toute contestation quant à la validité de la rétribution modifiée par le projet d'arrêté royal a dû donner au Gouvernement au moins l'illusion que cette validité ne pouvait être contestée.

En tout état de cause, il s'avérerait nécessaire de trouver une solution permettant de régler définitivement ce litige, d'autant plus que, selon une communication de M. le Procureur Général près la Cour de Cassation en date du 6 juin 1955, quelques cas de l'espèce ont déjà été portés devant les tribunaux.

Dans certains cas, il a été possible de résoudre provisoirement la difficulté en recourant à la loi contenant le budget du Ministère des Communications.

Cependant, comme l'exposé des motifs le fait observer à juste titre, ce ne sont là que des expédients temporaires, étant donné qu'ils font participer de l'annalité du budget des redevances qui ont un caractère permanent et que, d'autre part, c'est toujours une erreur que de modifier ou de compléter une loi organique par une loi budgétaire.

L'avis du Conseil d'Etat nous apprend qu'à l'origine, le Gouvernement avait l'intention de recourir à une loi interprétative, mais ce procédé ne se justifie pas en la matière, étant donné que les textes à interpréter sont clairs ou bien sont devenus caducs.

Le seul moyen restant était donc celui que suggérait le Conseil d'Etat, c'est-à-dire la validation

gereerd, nl. de geldigverklaring door de wetgever van de besluiten waarbij de retributies destijds werden opgelegd.

Weliswaar kan men tegen een dergelijk procédé het bezwaar maken dat het in feite aan een wetsbeschikking een retroactieve uitwerking verleent en het strijdig is met een goede wetgevende techniek af te wijken van de beschikkingen van artikel 2 van het Burgerlijk Wetboek dat luidt als volgt : « De wet beschikt alleen voor de toekomst: Zij heeft geen terugwerkende kracht. »

Er dient nochtans opgemerkt dat, om onrechtvaardigheid en ongelijkheid te vermijden ook voor het verleden een einde dient gemaakt aan de thans heersende rechtsonzekerheid en dat het belangrijkste bezwaar tegen een retroactieve wetgeving, zijnde, dat voor de burgers verplichtingen ontstaan tengevolge van zekere handelingen, dan wanneer zij dit niet konden voorzien op het ogenblik dat zij deze handelingen stelden, terzake niet aanwezig is.

De regents- en koninklijke besluiten waren gepubliceerd en dus gekend, alleen over hun rechtsgeldigheid kon bij juristen een twijfel oprijzen.

Uwe Commissie heeft dan ook eenparig het algemeen doel van het ontwerp goedgekeurd.

Daar het probleem der retributies naar aanleiding van het huidig ontwerp, voor de eerste maal aan het Parlement werd voorgelegd, namen de leden van uwe Commissie deze gelegenheid te baat om tal van bijkomende inlichtingen te vragen, dewelke bereidwillig door de Minister werden verstrekt en hierna bij de bespreking der artikelen zullen behandeld worden.

Bespreking der artikelen.

Artikel 1.

Dit artikel heeft betrekking op de retributies voorzien bij de reglementering op het verkeer.

Een Commissaris stelt voor in de tekst van de wet de bepaalde Minister aan te wijzen aan wie de opdracht bij dit artikel voorzien zal verleend worden.

Uwe Commissie vond het niet geraadzaam op dit voorstel in te gaan omdat enerzijds de Minister zal worden aangewezen bij het koninklijk besluit dat in de tekst wordt voorzien en er zich anderzijds in de onderscheidene bevoegdheden der Departementen wijzigingen kunnen voordoen, die alsdan een nieuwe wetgevende tussenkomst zouden vereisen.

Uwe Commissie heeft om uitleg gevraagd over de thans, bij toepassing van de reglementering op het verkeer, bestaande retributies.

De toestand doet zich voor als volgt :

Het koninklijk besluit van 31 December 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van voertuigen met eigen beweegkracht, niet zijnde rijwielen met hulpmotor, gewijzigd en aangevuld bij

par le législateur des arrêtés par lesquels les redevances furent établies à l'époque.

Sans doute peut-on objecter à cette solution qu'elle revient à donner un caractère rétroactif à une disposition légale et qu'il est contraire à une saine technique législative de déroger aux stipulations de l'article 2 du Code Civil, aux termes duquel : « La loi ne dispose que pour l'avenir; elle n'a point d'effet rétroactif ».

Il convient toutefois d'observer que, pour éviter l'injustice et l'inégalité, il faut mettre fin, pour le passé également, à l'incertitude juridique et qu'on ne peut, en l'occurrence, se laisser arrêter par l'objection principale qui est formulée contre la législation à effet rétroactif, en vertu de laquelle les citoyens se voient imposer, en raison de certains actes, des obligations qu'ils ne pouvaient prévoir au moment où ils accomplissaient lesdits actes.

Les arrêtés du Régent et les arrêtés royaux étaient publiés et donc connus; seule leur validité pouvait paraître douteuse aux yeux des juristes.

Aussi votre Commission a-t-elle unanimement approuvé la portée générale du projet.

Comme à l'occasion de l'examen du présent projet de loi, le Parlement aura à s'occuper pour la première fois du problème des redevances, les membres de votre Commission ont demandé à ce sujet un grand nombre de renseignements supplémentaires, que le Ministre a bien voulu fournir et qui seront reproduits ci-dessous dans la discussion des articles.

Discussion des articles.

Article premier.

Cet article a trait aux redevances prévues par la réglementation relative au roulage.

Un commissaire propose de préciser dans le texte de la loi quel sera le Ministre chargé de la tâche dont il est question dans le présent article.

Votre Commission n'a pas estimé devoir donner suite à cette proposition étant donné que, d'une part, le Ministre sera désigné par l'arrêté royal prévu par le texte et que, d'autre part, des changements pourront se produire dans les attributions respectives des Départements, ce qui nécessiterait une intervention nouvelle du législateur.

Votre Commission a demandé des explications concernant les redevances actuellement prévues par la réglementation du roulage.

La situation se présente comme suit :

L'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules automoteurs autres que les cyclomoteurs, complété et modifié par les arrêtés royaux des 4 mars 1954,

de koninklijke besluiten van 4 Maart 1954, 10 September 1954, 15 Januari 1955 en 16 April 1956, voorziet de hiernavolgende vergoedingen (artikel 25) :

- 1^o nummerplaat met inschrijvingsboekje : 120 fr.;
- 2^o plaat zonder boekje (oud voertuig) en duplicata : 80 frank;
- 3^o inschrijvingsboekje (zonder plaat) : 60 frank.

Dienstjaar 1957 — Ramingen.

1 ^o Aanvragen nummerplaten voor voertuigen+inschrijvingsboekjes (120 fr.), auto's+moto's :	
115.000×120 = fr.	13.800.000
2 ^o Aanvragen platen zonder boekje : oude voertuigen-duplicata (80 fr.),	
60.000×80 =	4.800.000
3 ^o Aanvragen inschrijvingsboekjes : verandering voertuig-duplicata (60 fr.), auto's+moto's: 130.000×60	7.800.000
4 ^o Internationale documenten (internationale rijbewijzen voor bestuurders en internationale rijbewijzen voor motorrijtuigen) voorzien bij het Internationaal Verdrag van 1926 en door de bevoegde Verenigingen afgeleverd : 300.000×2 fr.=	600.000
Totaal. fr.	27.000.000

N.-B. — De Dienst van het Wegverkeer levert, bij toepassing van de wetten op het zegelrecht, inlichtingen op zegel af, betreffende de identiteit van de houders van nummerplaten.

De ontvangsten uit dien hoofde bedragen jaarlijks : 25.000 inlichtingen aan 20 frank = 500.000 fr.

Artikel 2.

Dit artikel behelst een wijziging van het statuut van het hotelwezen waarvoor de retributie ingevolge Koninklijk Besluit van 26 Augustus 1935 geregeld werd als volgt :

Taksen op het Hotelbedrijf.

(Koninklijk besluit van 26 Augustus 1935.)

Art. 4. — Niemand mag een inrichting als bedoeld in artikel 1 van koninklijk besluit van 26 Augustus 1935 exploiteren, tenzij hij hiervan, bij ter post aangetekende brief, aan de Minister van Verkeerswezen kennis heeft gegeven, het schild heeft verkregen als bewijs dat zijn inrichting aan de bij dit besluit gestelde vereisten voldoet, en dat schild op de voorgevel, nabij de ingang, heeft gevestigd.

10 septembre 1954, 15 janvier 1955 et 16 avril 1956, prévoit les redevances ci-après (article 25) :

- 1^o plaque d'immatriculation accompagnée d'un carnet : 120 francs;
- 2^o plaque sans carnet (véhicule usagé) et duplicata : 80 francs;
- 3^o carnet d'immatriculation (sans plaque) : 60 fr.

Exercice 1957 — Estimations.

1 ^o Demandes de plaques d'immatriculation pour véhicules+carnet y afférent (120 fr.), autos+motos :	
115.000×120 = fr.	13.800.000
2 ^o Demandes de plaques sans carnet : véhicules usagés-duplicatas (80 fr.),	
60.000×80 =	4.800.000
3 ^o Demandes de carnets d'immatriculation : changements véhicules-duplicatas (60 fr.), autos+motos :	
130.000×60 =	7.800.000
4 ^o Documents internationaux (permis internationaux et certificats internationaux) prévus par la Convention Internationale de 1926 et fournis aux Associations habilitées :	
300.000 à 2 fr.	600.000
Total . fr.	27.000.000

N.-B. — L'Office de la Circulation Routière fournit des renseignements sur timbre, relatifs à l'identité des titulaires de plaques d'immatriculation en application des lois sur le droit de timbre.

Les recettes opérées de ce chef sont annuellement de 25.000 renseignements à 20 francs, soit 500.000 francs.

Article 2.

Cet article a pour but de modifier le statut de l'hôtellerie, pour laquelle les redevances étaient réglées par l'arrêté royal du 26 août 1935 de la manière suivante :

Redevances hôtelières.

(Arrêté royal du 26 août 1935.)

Art. 4. — Nul ne peut exploiter un établissement visé à l'article 1^{er} de l'arrêté royal du 26 août 1935 s'il n'en a informé le Ministre des Communications par pli recommandé à la poste, et s'il n'a obtenu la délivrance de l'écusson indiquant que son établissement satisfait aux conditions du présent arrêté et apposé cet écusson sur la façade principale, à proximité de l'entrée.

Voor de bestaande inrichtingen moet bedoelde kennisgeving ter post worden afgegeven binnen de termijn van één maand, te rekenen van de bekendmaking van dit besluit.

Voor de later te openen inrichtingen behoort die kennisgeving ten minste één maand vóór de inbedrijfstelling ter post te worden afgegeven.

Art. 9. — De prijs van het schild is vastgesteld, voor de inrichtingen :

met minder dan 20 kamers	fr. 25
met 20 tot 40 kamers	50
met 41 tot 60 kamers	75
met meer dan 60 kamers	100

Buitendien moet de houder van een schild, elk der jaren na dit der aflevering, tussen de 1^{ste} en de 15^e Januari op de postcheckrekening n^o 350.23 van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, Brussel, storten voor de inrichtingen :

met minder dan 20 kamers	fr. 20
met 20 tot 40 kamers	40
met 41 tot 60 kamers	60
met meer dan 60 kamers	80

Voor de inrichtingen welke slechts gedurende een gedeelte van het jaar open zijn, dient de in het vorig lid voorziene jaarlijkse storting binnen de acht dagen na de datum der opening te geschieden.

Bedrag der geheven taksen in 1956 : 58.489 frank.

Artikel 3.

Het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen maakt thans het voorwerp uit van de volgende regelingen :

Rechten verschuldigd krachtens artikelen 19, 22, 27, 29, 30 en 57 van het koninklijk besluit van 9 Mei 1936 betreffende het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen.

Art. 19 :

Jaarlijkse rechten per gemachtigd voertuig :

Voertuigen van meer dan 10.000 kg (tarra + nuttig laadvermogen) . . .	fr. 400
Voertuigen van 7.001 tot 10.000 kg (tarra + nuttig laadvermogen) . . .	300
Voertuigen van 3.501 tot 7.000 kg (tarra + nuttig laadvermogen) . . .	200
Voertuigen van ten hoogste 3.500 kg (tarra + nuttig laadvermogen) . . .	150

Art. 22 :

Rechten voor een vervoerplaat . . .	fr. 200
Rechten voor aflevering per post . . .	10

Pour les établissements existants, cette information devra être remise à la poste dans le délai d'un mois à partir de la publication du présent arrêté.

Pour les établissements à ouvrir ultérieurement, l'information susdite devra être mise à la poste un mois au moins avant la mise en exploitation.

Art. 9. — Le prix de l'écusson est fixé comme suit pour les établissements comportant :

moins de 20 chambres	fr. 25
de 20 à 40 chambres	50
de 41 à 60 chambres	75
plus de 60 chambres	100

En outre, pendant chacune des années postérieures à celle de la délivrance, le détenteur d'un écusson est tenu de verser au compte chèques postaux n^o 350.23 du Commissariat Général au Tourisme, à Bruxelles, entre le 1^{er} et le 15 janvier, pour les établissements comportant :

moins de 20 chambres	fr. 20
de 20 à 40 chambres	40
de 41 à 60 chambres	60
plus de 60 chambres	80

Pour les établissements ouverts une partie de l'année seulement, le versement prévu à l'alinéa précédent sera effectué dans la huitaine suivant la date de l'ouverture.

Montant des redevances perçues en 1956 : fr. 58.489

Article 3.

Le transport des choses au moyen de véhicules automobiles est actuellement réglementé comme suit :

Redevances dues en vertu des articles 19, 22, 27, 29, 30 et 57 de l'arrêté royal du 9 mai 1936 portant règlement général relatif aux transports de choses par véhicules automobiles.

Art. 19 :

Redevances annuelles par véhicule autorisé :

Véhicule de plus de 10.000 kg (tare + charge utile)	fr. 400
Véhicule de 7.001 à 10.000 kg (tare + charge utile)	300
Véhicule de 3.501 à 7.000 kg (tare + charge utile)	200
Véhicule de 3.500 kg ou moins (tare + charge utile)	150

Art. 22 :

Redevances pour plaque de transport fr.	200
Redevance pour envoi par voie postale	10

<i>Art. 19 :</i>	
Rechten voor bijzondere machtiging	20
Rechten voor het vervangen van machting	20

<i>Art. 27 :</i>	
Rechten voor het vervangen van vervoerplaat fr.	50

<i>Art. 29 en 30 :</i>	
Rechten voor het vervangen van vervoerbewijs fr.	20

<i>Art. 57 :</i>	
Waarborg voor hoger beroep . . . fr.	200

Ontvangsten van het Bureau voor het wegvervoer in 1956.

<i>Art. 19 :</i>	
Jaarlijkse rechten per gemachtigd voertuig :	
Voertuigen van meer dan 10 ton ongeveer $3.380 \times 400 =$ fr.	1.352.000
Voertuigen van 7 tot 10 ton ongeveer $4.348 \times 300 =$	1.319.400
Voertuigen van $3\frac{1}{2}$ tot 7 ton ongeveer $1.747 \times 200 =$	349.400
Voertuigen van ten hoogste $3\frac{1}{2}$ ton ongeveer $285 \times 150 =$	42.750

<i>Art. 22 :</i>	
Rechten voor vervoerplaten : $1.590 \times 200 =$ fr.	318.000
Rechten voor aflevering per post : $1.853 \times 10 =$	18.530

<i>Art. 19 :</i>	
Rechten voor bijzondere machtigingen : $1.384 \times 20 =$ fr.	27.680
Rechten voor het vervangen van machtingen : $3.280 \times 20 =$	65.600

<i>Art. 27 :</i>	
Rechten voor het vervangen van vervoerplaten : $267 \times 50 =$	13.350

<i>Art. 29 en 30 :</i>	
Rechten voor het vervangen van vervoerbewijzen : $1.590 \times 20 =$ fr.	31.800

<i>Art. 57 :</i>	
Waarborg voor hoger beroep : $180 \times 200 =$ fr.	36.000
	<u>3.574.510</u>

<i>Art. 19 :</i>	
Redevance pour autorisation spéciale fr.	20
Redevance pour remplacement des autorisations de transport	20

<i>Art. 27 :</i>	
Redevance pour remplacement de plaque de transport fr.	50

<i>Art. 29 et 30 :</i>	
Redevances pour remplacement des certificats de transport. fr.	20

<i>Art. 57 :</i>	
Garantie d'appel fr.	200

Recettes faites en 1956 par l'Office des Transports par route.

<i>Art. 19 :</i>	
Redevances annuelles par véhicule autorisé :	
Véhicules de plus de 10 tonnes, environ $3.380 \times 400 =$ fr.	1.352.000
Véhicules de 7 à 10 tonnes, environ $4.348 \times 300 =$	1.319.400
Véhicules de $3\frac{1}{2}$ à 7 tonnes, environ $1.747 \times 200 =$	349.400
Véhicules de $3\frac{1}{2}$ tonnes ou moins, environ $285 \times 150 =$	42.750

<i>Art. 22 :</i>	
Redevances pour plaques de transport : $1.590 \times 200 =$ fr.	318.000
Redevances pour envoi par voie postale : $1.853 \times 10 =$	18.530

<i>Art. 19 :</i>	
Redevances pour autorisation spéciales : $1.384 \times 20 =$ fr.	27.680
Redevances pour remplacement des autorisations de transport: $3.280 \times 20 =$	65.600

<i>Art. 27 :</i>	
Redevances pour remplacement des plaques de transport : $267 \times 50 =$ fr.	13.350

<i>Art. 29 et 30 :</i>	
Redevances pour remplacement des certificats de transport : $1.590 \times 20 =$ fr.	31.800

<i>Art. 57 :</i>	
Garantie d'appel : $180 \times 200 =$ fr.	36.000
	<u>3.574.510</u>

Artikel 4.

Dan wanneer het bij de Kamers ingediende ontwerp volledig de tekst heeft overgenomen zoals hij door de Raad van State werd voorgesteld, komt er in het huidig artikel een verschil voor, doch alleen wat de Nederlandse tekst betreft. De woorden: « ten bate van de Staat of van de erkende controle-instellingen » werden inderdaad aan de tekst van de Raad van State toegevoegd.

Enkele leden van uwe Commissie veronderstelden dat aan deze wijziging een bepaalde bedoeling verbonden was. Het is nochtans gebleken dat het gebrek aan overeenstemming van de Nederlandse tekst te wijten is aan een materiele vergissing.

Bij gelegenheid van deze bespreking werden door de Minister de volgende toelichtingen verstrekt.

De controle der voertuigen geschiedt thans door private ondernemingen. Deze toestand gaf aanleiding tot klachten en zelfs enkele jaren geleden, tot een vraag vanwege zekere parlementairen of het niet gepast zou zijn de controle door de Staat zelf te laten geschieden.

Deze vraag werd ten tijde niet ingewilligd omdat, algemeen beschouwd, het in voege zijnde systeem voldoende gaf.

Dit is thans nog het geval en de Regering overweegt thans niet enige wijziging aan de bestaande toestand te brengen. Nochtans heeft zij besloten over te gaan tot grondig onderzoek van zekere klachten, waarvan de uitslag ten gepaste tijde aan de bevoegde Commissie zal worden overgemaakt.

Zij wenst nochtans deze mogelijkheid in de wet voor te behouden.

Er dient op gewezen dat het ontwerp op dit punt geen verandering brengt aan de vigerende wetgeving, vermits, ook nu, de Regering indien zij daartoe besluit zelf de controle kan uitoefenen.

Over de huidige toestand der retributies ter zake wordt door de Minister de volgende uitleg verstrekt.

BESLUIT VAN DE REGENT VAN 20 SEPTEMBER 1947.

Algemene voorwaarden betreffende de openbare autobusdiensten, de tijdelijke autobusdiensten, de bijzondere autobusdiensten en de autocardiensten.

Vergoedingen.

Art. 21. — « De exploitant betaalt voor controle en bestuurskosten een jaarlijkse vaste vergoeding van 500 frank per voertuig gebezigd voor de exploitatie van zijn onderneming, met inbegrip van de reservevoertuigen en de aanhangwagens. Geldt het een aanhangwagen achter tractor, dan is de vergoeding slechts voor de aanhangwagen verschuldigd.

» De vergoeding wordt met 50 t. h. verminderd voor de in de loop van de tweede helft van het jaar in dienst gestelde voertuigen. »

.....

Article 4.

Bien que le projet déposé au Sénat soit entièrement conforme au texte proposé par le Conseil d'Etat, il y a à cet article une divergence, mais uniquement dans le texte néerlandais. En effet, les mots « ten bate van de Staat of van de erkende controle-instellingen » (au profit de l'Etat ou des organismes de contrôle reconnus) ont été ajoutés au texte du Conseil d'Etat.

Quelques membres de votre Commission ont supposé que cette modification avait été faite dans une intention déterminée. Il est toutefois apparu que la divergence qu'offre le texte néerlandais était dû à une erreur matérielle.

A l'occasion de cette discussion, le Ministre a fourni les renseignements suivants.

Le contrôle des véhicules est actuellement effectué par des entreprises privées. Cette situation a donné lieu à des réclamations et a même amené, il y a quelques années, certains parlementaires à demander s'il ne conviendrait pas de charger l'Etat lui-même de ce contrôle.

A l'époque, cette demande est restée sans suite parce qu'en général, le système en vigueur donnait satisfaction.

C'est encore le cas actuellement et le Gouvernement n'envisage pas pour l'instant de modifier en quoi que ce soit la situation existante. Néanmoins, il a décidé de soumettre certaines réclamations à un examen approfondi dont les résultats seront communiqués en temps opportun à la Commission compétente.

Le Gouvernement désire toutefois réserver cette possibilité dans la loi.

Il convient d'observer que, sur ce point, le projet n'apporte aucun changement à la législation en vigueur, étant donné que, dès à présent, le Gouvernement peut exercer lui-même le contrôle s'il en décide ainsi.

En ce qui concerne la situation actuelle en matière de redevances, le Ministre fournit les renseignements suivants.

ARRETÉ DU RÉGENT DU 20 SEPTEMBRE 1947.

Règlement déterminant les conditions générales relatives aux services publics d'autobus, aux services d'autobus temporaires, aux services spéciaux d'autobus et aux services d'autocars.

Redevances.

Art. 21. — « L'exploitant doit payer, pour frais de contrôle et d'administration, une redevance forfaitaire annuelle de 500 francs par véhicule affecté à l'exploitation de son entreprise, y compris les véhicules de réserve et les remorques. Lorsqu'il s'agit d'une remorque derrière tracteur, la redevance n'est due que pour la remorque.

» Cette redevance est réduite de 50 p. c. pour les véhicules mis en service dans le courant du second semestre de l'année. »

.....

Rechtvaardiging.

De verdeling van deze vergoeding tussen de Staat en de provincie of belanghebbende gemeente, alleen voor de openbare autobusdiensten geautoriseerd door een bestendige deputatie of een gemeenteraad, is gerechtvaardigd door het feit dat voor gelijkaardige diensten, beide — de Staat en de provincie of belanghebbende gemeente — controle- en bestuurskosten dragen.

VRAAG.

Volgens welke voorwaarden werden de organismen voor technische controle aangewezen?

Werd een aanbesteding uitgeschreven?

Zo ja, volgens welke voorwaarden?

Hoeveel bestaan er thans?

Hoe zijn zij over het land verdeeld?

ANTWOORD.

De uitvoering van de technische controle door erkende organismen dagtekent van in 1933. In 1945 is het probleem gerezen van de aan die controle te geven vorm en het principe van de erkenning van organismen werd bij het ministerieel besluit van 10 Augustus 1947 bekrachtigd.

De erkenningen van 1947 waren bekrachtigend; het Departement heeft een sinds 14 jaar bestaande toestand overgeërfd en alleen de bevoegdheid van de vroeger erkende organismen heeft deze opnieuw doen erkennen, om de vruchten van de opgedane ervaring niet te laten teloorgaan.

Werkingszones.

Tot in 1956 waren de werkingszones per organisme afgebakend, rekening gehouden met de indeling van het Rijk in administratieve arrondissementen. De bevoegdheid van een organisme strekte zich derhalve uit over een bepaald aantal arrondissementen en de arrondissementen waren gegroepeerd, rekening gehouden inzonderheid met het feit dat het noodzakelijk was in een en dezelfde werkingszone streken op te nemen waar de controle met een batig saldo en streken waar deze met een nadelig saldo sloot, hetgeen de bijdragen van de Compensatiekas verminderde.

In 1956, toen nagenoeg al de door de organismen gebouwde posten werden in bedrijf genomen, bleek het noodzakelijk het begrip post in de plaats te stellen van het begrip administratief arrondissement; de werkingszone van een post strekt zich in principe uit over een kring met een straal van 20 km, waarvan de post het middelpunt is.

Hierbij de lijst van de organismen en, voor ieder van deze, de posten die zij gebouwd hebben; deze lijst doet de werkingszone van elk organisme duidelijk uitkomen.

Justification.

Le partage de cette redevance entre l'Etat et la province ou la commune intéressée, pour les seuls services publics d'autobus autorisés par une députation permanente ou par un conseil communal, se justifie par le fait que, pour de tels services, l'Etat et la province ou la commune intéressée supportent tous les deux des frais de contrôle et d'administration.

QUESTION.

Selon quelles conditions a-t-on désigné les organismes de contrôle technique?

A-t-on procédé à une adjudication?

Si oui, selon quelles conditions?

Combien en existe-t-il à l'heure actuelle?

Quelle est leur répartition dans le pays?

RÉPONSE.

L'exécution du contrôle technique par des organismes agréés remonte à 1933. En 1945 s'est posé le problème de la forme à donner à ce contrôle et l'arrêté ministériel du 10 août 1947 a confirmé le principe de l'agrégation d'organismes.

Les agrégations de 1947 furent des confirmations; le Département a hérité d'une situation vieille de 14 ans et seule la compétence des organismes précédemment agréés a justifié leur réagrégation pour ne pas perdre le fruit de l'expérience acquise.

Zones d'action.

Jusqu'en 1956, les zones d'action étaient délimitées par organisme en tenant compte de la division du territoire en arrondissements administratifs. La compétence d'un organisme s'étendait donc à un certain nombre d'arrondissements et les arrondissements étaient groupés en tenant compte notamment de la nécessité d'englober dans une même zone d'action des régions où le contrôle était bénéficiaire et des régions où il était déficitaire, ce qui réduisait les interventions de la Caisse de Compensation.

En 1956, lorsque la presque totalité des stations construites par les organismes furent mises en exploitation, il apparut nécessaire de substituer la notion de station à celle d'arrondissement administratif; la zone d'action d'une station s'étend en principe à un cercle de 20 km. de rayon et ayant la station comme centre.

Ci-joint la liste des organismes et pour chacun d'eux les stations qu'ils ont construites, liste qui indique clairement la zone d'action de chaque organisme.

Nos	Organismen : adres	Station	Nrs stations — Nos stations
Nrs	Organismes : adresse		
1	Auto Contrôle Technique, 87, boulevard du Triomphe, <i>Auderghem.</i>	87, boulevard du Triomphe, <i>Auderghem.</i>	12
2	Autosécurité, 6, rue Bidaut, <i>Verviers.</i>	<i>Liège</i> : 12, rue Richard Heintz. <i>Verviers</i> : route de Dolhain. <i>Tihange</i> : route de Liège. <i>Malmédy</i> : avenue des Alliés. <i>Etalle</i> : route de Florenville. <i>Werbomont</i> : route de Bastogne. <i>Amberloup</i> : barrière Hinck.	91 92 93 95 81 82 85
3	Autoveiligheid, 53, Zemstbaan, <i>Mechelen.</i>	<i>Turnhout</i> : steenweg op Diest, 1-5. <i>Mechelen</i> : Zemstbaan, 53. <i>Molenstede-Diest</i> : Turnhoutsebaan, 25A. <i>Hasselt</i> : Luikersteenweg, 410. <i>Peer</i> : Kiezel op Brée, 34bis. <i>Opheers.</i>	42 43 44 51 52 53
4	Bureau d'Inspection Automobile, 440, chaussée de Bruxelles, <i>Tournai.</i> Chaussée de Bruxelles, <i>Maisière-lez-Mons.</i>	<i>Maisière</i> : chaussée de Bruxelles. <i>Lobbès</i> : route de Binche, à Lobbès. <i>Tournai</i> : chaussée de Bruxelles, 440. <i>Lessines</i> : chaussée Gabrielle Richet, 197. <i>Chimay.</i>	61 64 65 66 67
5	Bureau voor Technische Contrôle, 34, Noorderlaan, <i>Antwerpen.</i>	<i>Antwerpen</i> : Onze Lieve Vrouwstraat, 4. <i>Antwerpen</i> : Noorderlaan, 34.	40 41
6	Bureau Veritas, 97, boulevard du Midi, <i>Bruxelles.</i>	<i>Hal</i> : chaussée de Mons et chaussée d'Enghien. <i>Vilvorde</i> : avenue de Schaerbeek, 346. <i>La Louvière</i> : rue du Gazomètre. <i>Montignies-sur-Sambre</i> : avenue du Centenaire, 241. <i>Mariembourg.</i>	14 15 62 63 73
7	Contrôle Technique Automobile, 87, rue Belliard, <i>Bruxelles.</i>	<i>Herent (Louvain)</i> : chaussée de Malines, 131. <i>Hakendover (Tirlemont).</i> <i>Corbais</i> : Grand-route Bruxelles-Namur. <i>Waterloo.</i> <i>Namur</i> : rue de la Pépinière, 76. <i>Dinant.</i> <i>Sinsin</i> : Carrefour de Sinsin (entrée route de Baillonville). <i>Bièvres.</i>	16 17 18 19 71 72 74 75
8	La Sécurité Automobile, 64-66, rue de la Pastorale, <i>Bruxelles.</i>	64-66, rue de la Pastorale.	10
9	Keuringsbureau, Lijndraaiersstraat, 22, <i>Oostende.</i>	<i>Brugge</i> : Oostendesteeweg, 131. <i>Kortrijk</i> : Van Dijkklaan, 14a. <i>Roeselare</i> : Bruggesteeweg, 354. <i>Ieper</i> : Poperingsteeweg. <i>Diksmuide.</i> <i>Oostende</i> : Lijndraaiersstraat, 22.	21 23 24 25 26 28
10	Studiebureel, Slijpstraat, 60, <i>Gent.</i>	<i>Gent</i> : Slijpstraat, 60. <i>Sint-Niklaas-Waas</i> : Botermelkstraat, 7a. <i>Erembodegem</i> : steenweg op Ninove, 18a. <i>Nukerke</i> : steenweg, 43a. <i>Eklo</i> : Leopoldlaan, 5.	31 32 34 35 36

Krachtens artikel 9 van het algemeen reglement gevoegd bij het besluit van de Regent van 22 Mei 1947 zijn « de kosten voor aflevering van een proces-verbaal van aanneming ten laste van de aanvrager en maken zij het voorwerp uit van een door de Minister van Verkeerswezen opgesteld barema ».

Bij koninklijk besluit van 22 December 1953 werd dit barema vastgesteld.

Tabel van de vergoedingen te innen voor de aflevering der processen-verbaal van goedkeuring van de typen van chassis van automobiervoertuigen.

1. *Goedkeuring die een volledig onderzoek van het prototype vereist :*

- onderzoek van het technisch dossier;
- identificering van het prototype;
- volledige berekening van het chassis;
- rem-, belastings-, stijfheidsproeven, enz.
- ontleding van de mechanische hoedanigheden der gebezigde materialen;
- berekening van de uiterste overbouwen;
- opmaken van het proces-verbaal van goedkeuring fr. 2.000

2. *Goedkeuring die een grondig onderzoek van het prototype vereist :*

- onderzoek van het technisch dossier;
- identificering van het prototype;
- berekening van de hoofdorganen van het chassis;
- rem-, belastings-, stijfheidsproeven, enz.
- berekening van de uiterste overbouwen;
- opmaken van het proces-verbaal van goedkeuring fr. 1.500

3. *Goedkeuring die een gedeeltelijk onderzoek van het prototype vereist :*

- onderzoek van het technisch dossier;
- identificering van het prototype;
- rem- en belastingsproeven;
- berekening van de uiterste overbouwen;
- opmaken van het proces-verbaal van goedkeuring fr. 800

4. *Goedkeuring die enkel een onderzoek van het technisch dossier vereist :*

- onderzoek van het technisch dossier;
- berekening van de uiterste overbouwen;
- opmaken van het proces-verbaal van goedkeuring fr. 300

Gedurende het jaar 1956 werd ontvangen : 328.000 frank.

En vertu de l'article 9 du règlement général annexé à l'arrêté du Régent du 22 mai 1947, « les frais de délivrance du procès-verbal d'agrément sont à charge du demandeur et font l'objet d'un barème établi par le Ministre des Communications ».

Ce barème a été fixé par l'arrêté royal du 22 décembre 1953.

Barème des redevances à percevoir pour la délivrance des procès-verbaux d'agrément des types de châssis de véhicules automobiles.

1. *Agrément nécessitant un examen complet du prototype :*

- examen du dossier technique;
- identification du prototype;
- calcul complet du châssis;
- essais de freinage, de chargement, de rigidité, etc.;
- analyse des qualités mécaniques des matériaux employés;
- calcul des porte-à-faux limites;
- établissement du procès-verbal d'agrément fr. 2.000

2. *Agrément nécessitant un examen approfondi du prototype :*

- examen du dossier technique;
- identification du prototype;
- calcul des organes principaux du châssis;
- essais de freinage, de chargement, de rigidité, etc.;
- calcul des porte-à-faux limites;
- établissement du procès-verbal d'agrément fr. 1.500

3. *Agrément nécessitant un examen partiel du prototype :*

- examen du dossier technique;
- identification du prototype;
- essais de freinage et de chargement;
- calcul des porte-à-faux limites;
- établissement du procès-verbal d'agrément fr. 800

4. *Agrément nécessitant uniquement un examen du dossier technique :*

- examen du dossier technique;
- calcul des porte-à-faux limites;
- établissement du procès-verbal d'agrément fr. 300

Pour l'année 1956, il a été perçu une somme de 328.000 francs.

Tabel van de schouwingskosten welke door de erkende organismen dienen geïnd te worden voor de technische controle van de automobiervoertuigen. Bijlage bij het ministerieel besluit van 15 September 1947 (*Belgisch Staatsblad* van 12 October 1947).

1. *Volledige schouwing van een voertuig met eigen beweegkracht* :
 - a) Totaal gewicht minder dan 3.000 kg fr. 95
 - b) Totaal gewicht gelijk aan of groter dan 3.000 kg 135
2. *Volledige schouwing van een aanhangwagen met voorstel of een oplegger* :
 - a) Totaal gewicht minder dan 3.000 kg fr. 50
 - b) Totaal gewicht gelijk aan of groter dan 3.000 kg 70
3. *Aanvullende schouwing van een bij de vorige schouwing niet goedgekeurd voertuig* :
 - a) Voertuig met eigen beweegkracht fr. 40
 - b) Aanhangwagen met voorstel of oplegger 30
4. *Toeslag op vorenstaande prijzen voor een schouwing door de vervoerder aangevraagd buiten de voor de controle vastgestelde data*. fr. 30
5. *Aflevering van een uittreksel uit het bewijs van goedkeuring* fr. 10

N. B. — De inrichting van de contrôle heeft aan Landsverdediging toegelaten alle requisitiemissies op te heffen. Dit departement schat de besparing op ten minste 15 miljoen.

Vergoeding Taxi.

Art. 36 van het besluit van de Regent van 10 Juni 1947 :

« De houder van voor openbare taxidiensten ge-
» bezigde voertuigen en van huurauto's betaalt aan
» het Ministerie van Verkeerswezen, voor bestuurs-
» kosten, een forfaitaire jaarlijkse vergoeding van
» 50 frank per voertuig.

« Die vergoeding dient in de loop van het eerste
» kwartaal van elk jaar vooruitgestort op post-
» checkrekening n° 29.88 van de Rekenplichtige der
» Centrale Diensten van het Ministerie van Ver-
» keerswezen (toevallige ontvangsten). »

Gedurende 1956 : ± 5.400, hetzij 255.000 frank.

Barème des frais de visite à percevoir par les organismes agréés pour le contrôle technique des véhicules automobiles. Annexe à l'arrêté ministériel du 15 septembre 1947 (*Moniteur Belge* du 12 octobre 1947).

1. *Visite complète d'un véhicule automobile* :
 - a) Poids total inférieur à 3.000 kg fr. 95
 - b) Poids total égal ou supérieur à 3.000 kg 135
2. *Visite complète d'une remorque à avant-train ou d'une semi-remorque* :
 - a) Poids total inférieur à 3.000 kg fr. 50
 - b) Poids total égal ou supérieur à 3.000 kg 70
3. *Visite complémentaire pour un véhicule ajourné à la visite précédente* :
 - a) Véhicule automoteur . . . fr. 40
 - b) Remorque à avant-train ou semi-remorque 30
4. *Supplément aux prix ci-dessus pour une visite demandée par le transporteur en dehors des dates fixées pour le contrôle*. fr. 30
5. *Délivrance d'un extrait du certificat d'agrégation* fr. 10

N. B. — L'organisation du contrôle a permis à la Défense Nationale de supprimer toutes les commissions de réquisition. Ce département estime que l'économie ainsi réalisée est d'au moins 15 millions.

Redevance Taxi.

Art. 36 de l'arrêté du Régent du 10 juin 1947 :

« Le détenteur de véhicules affectés à des services
» publics de taxis ou fiacres automobiles et de voi-
» tures de location doit payer au Ministère des Com-
» munications pour frais d'administration une re-
» devance annuelle forfaitaire fixée à 50 francs par
» voiture.

« Cette redevance doit être versée, par antici-
» pation, dans le courant du premier trimestre de
» chaque année au compte chèques postaux du
» Comptable des Services Centraux du Ministère
» des Communications (recettes accidentelles). »

En 1956 : ± 5.400, soit 255.000 francs.

*Geneeskundige schifting van de bestuurders
der bezoldigde personentransporten.*

Règlementaire basis.

Ministerieel besluit van 26 December 1953.

Art. 2 :

Grondige geneeskundige onderzoeken	fr.	100
Herzieningsonderzoeken		40

Deze onderzoeken worden opgelegd een eerste maal bij de aanvang van de bedrijvigheid en verder om de 5 jaar. Het geschiedt door de diensten van het Ministerie van Volksgezondheid.

Uw Commissie heeft eenparig de wens uitgesproken dat de onderzoeken minstens 1 maal per jaar zouden opgelegd worden.

Artikel 5.

Dit artikel voorziet de uitbreiding van de technische controle tot de automobielen dienende tot het vervoer van zaken, zelfs wanneer deze geschiedt voor rekening van hun eigenaar. Dit artikel alsmede het artikel 6, waarbij de vroeger in voege gebrachte heffingen worden gevalideerd, gaf geen aanleiding tot vragen of opmerkingen.

Het wetsontwerp en het dit verslag werden eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,
C. DE BAECK.

De Voorzitter,
A. DE BLOCK.

*Sélection médicale des chauffeurs
des transports rémunérés de personnes.*

Base réglementaire.

Arrêté ministériel du 26 décembre 1953.

Art. 2 :

Visites médicales approfondies . . . fr.	100
Visites de révision	40

Ces visites sont obligatoires une première fois lorsque l'intéressé commence à exercer son activité et ensuite, tous les 5 ans. Elles sont effectuées par les services du Ministère de la Santé publique.

Votre Commission a été unanime à exprimer le vœu que les visites soient rendues obligatoires au moins une fois par an.

Article 5.

Cet article prévoit l'extension du contrôle technique aux automobiles servant au transport des choses, même lorsque ce transport se fait pour le compte de leur propriétaire. Pas plus que l'article 6, qui valide les redevances établies précédemment, cet article n'a donné lieu à des questions ni à des observations.

Le projet, ainsi que le présent rapport, ont été adoptés à l'unanimité.

Le Rapporteur,
C. DE BAECK.

Le Président,
A. DE BLOCK.