

taires du tarif anglo-belge via Harwich, telles qu'elles sont reproduites dans le Moniteur belge du 22 avril 1881.

**48. — 26 FÉVRIER 1881. — LOI** portant abrogation de l'article 4 de la loi du 28 juillet 1879, relative aux droits d'accise sur la fabrication des eaux-de-vie (1). (Monit. du 28 février 1881.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Est abrogée la disposition de l'article 4 de la loi du 28 juillet 1879 (*Pas-sin.*, n° 216), qui fixe au 1<sup>er</sup> mars 1881 la date à laquelle cette loi cessera ses effets.

Art. 2. La présente loi sera exécutoire le lendemain de sa publication au *Moniteur*.

(1) Session de 1880-1881.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 4 février 1881, p. 84. — Rapport. Séance du 17 février, p. 93.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 22 février 1881, p. 565-566.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 23 février 1880, p. 8.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 23 février 1881, p. 68-69.

(2) Session de 1880-1881.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

*Documents parlementaires.* — Exposé des motifs et texte du projet de loi. Séance du 3 décembre 1880, p. 27. — Rapport. Séance du 21 janvier 1881, p. 75.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 23 février 1881, p. 583.

SÉNAT.

*Documents parlementaires.* — Rapport. Séance du 23 février 1881, p. 5.

*Annales parlementaires.* — Discussion et adoption. Séance du 23 février 1881, p. 69-70.

*Exposé des motifs.*

Messieurs.

L'article 19 de la loi sur la comptabilité de l'Etat interdit aux ministres de faire des contrats, marchés ou adjudications pour un terme qui dépasse la durée du budget.

Cependant la loi a admis des dérogations à cette règle lorsqu'il a été reconnu que son application entraînerait des conséquences contraires aux intérêts du trésor. Les lois du 20 décembre 1862 et du 28 juillet 1871 fournissent des exemples d'exceptions de cette espèce.

Depuis la promulgation de ces lois, des circonstances nouvelles sont venues démontrer que, parmi

Promulguons, etc.

(Contresignée par le ministre des finances, M. CHARLES GRAUX.)

**49. — 26 FÉVRIER 1881. — Arrêté** royal par lequel est nommé commandeur de l'ordre de Léopold le général-major à la section de réserve Mathieu (*Vict.-Jos.*). (Monit. du 28 février 1881.)

**50. — 26 FÉVRIER 1881. — LOI** portant dérogation à l'article 19 de la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat (2). (Monit. du 2 mars 1881.)

Léopold II, etc. Les chambres ont adopté et nous sanctionnons ce qui suit :

Art. 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 19 de

les entreprises dont il convient de prolonger la durée, se trouvent celles des services de camionnage organisés dans les stations des chemins de fer de l'Etat ou exploités par lui.

Ces entreprises ne peuvent, en effet, être assimilées à des marchés ou contrats ordinaires ; leur nature même implique une certaine continuité. Dans les grands centres, les services de camionnage ont l'importance de véritables services publics, pour l'organisation et la bonne exécution desquels une certaine stabilité est indispensable. A défaut de cette stabilité, les petites entreprises seraient peu recherchées et les grandes le seraient moins encore, à raison des capitaux qu'exige leur premier établissement. Dans ces conditions, le gouvernement se trouverait exposé tantôt à devoir supprimer des services de camionnage à défaut d'entrepreneurs, tantôt à subir les exigences de ceux-ci au détriment du trésor.

Une exception à la loi du 15 mai 1846 se justifie donc, en ce qui concerne la concession des services de camionnage d'intérêt général.

Les conditions dans lesquelles le camionnage a été exploité jusqu'à ce jour expliquent pourquoi cette exception n'a pas été sollicitée plus tôt de la législature. Jusqu'en 1876, ce service a été confié à des maîtres de poste pour compenser le préjudice que l'établissement des chemins de fer leur avait causé. Ils étaient considérés moins comme des entrepreneurs ordinaires que comme des agents de l'administration, et c'est en cette qualité qu'ils opéraient la prise et la remise à domicile des marchandises et des valeurs. Leurs contrats se bornaient à de simples soumissions ; le cahier des charges auquel ils devaient se conformer était un règlement élaboré par l'administration, qu'elle pouvait d'ailleurs modifier sans les consulter. Les indemnités qu'on leur allouait pour le service du camionnage étaient déterminées par ce règlement, et elles étaient les mêmes pour toutes les localités, sauf quelques exceptions relatives au transport des marchandises des bureaux de ville aux stations d'embarquement.

En 1875, le gouvernement, trouvant que la faveur