

LOCALE BELANGEN

ORGAAN VAN DE VEREENIGING VOOR LOCALE BELANGEN.

Verschijnt den 1sten en 16den van elke maand.

Opneming van een stuk beteekent niet, dat de Redactie zich met den inhoud vereenigt.
ALLE STUKKEN UITSLUITEND TE ADRESSEEREN: POSTBOX 38, SEMARANG.

Centrale Autobelasting.

Aan een sinds lang door velen gekoesterden wensch heeft de Regeering thans een begin van uitvoering gegeven. Zij heeft den Volksraad een aanvullende begrooting aangeboden, houdende bepalingen betreffende invoering van een centraal geregelde motorvoertuigen-belasting voor Java en Madoera.¹⁾

Drieërlei doel staat Haar daarbij voor oogen. Ten eerste eenheid te scheppen in de veelsoortige wijzen, waarop de auto in de onderscheiden gebiedsdeelen van Java als object van belasting wordt getroffen.

Ten tweede te voorkomen, dat dezelfde auto dubbel belast wordt.

Ten derde meent de Regeering op deze wijze nog een niet onbelangrijke versterking der landsinkomsten te zullen verkrijgen.

Vermoedelijk heeft dit laatste punt bij de Regeering wel het zwaarst gewogen.

De locale ressorten verliezen door deze regeling dus het recht om zelfstandig den auto als belastingobject te kiezen. Hun wordt hierbij een stuk van hun autonomie ontnomen. Wel heeft de Commissie voor de financieele verhouding in deze richting geadviseerd, doch dit is nog geen bewijs, dat de zaak principieel in orde is.

Vast staat dat de autonomie der locale raden hier in haar zwakste zijde wordt aangetast. Van oude tijden af behooren locale heffingen tot de minst populaire werkzaamheden der raden en zouden verscheidene ingezetenen wel gaarne zien, dat de autonomie der ressorten wat dit betreft, tot een minimum beperkt werd. Doch even zeker is het, dat de zelfwerkzaamheid der raden, alleen dan tot uitdrukking, kan komen, wanneer zij in zekere mate financieel onafhankelijk zijn van de centrale Regeering. In dit opzicht spreekt de jongste geschiedenis toch wel een zeer duidelijke taal.

¹⁾ Deze is, terwijl dit stuk reeds gezet was, door den Volksraad aangenomen.

De Regeering, die de locale raden voortdurend heeft beknibbeld wil thans een belastinggebied, uitdrukkelijk erkend als zeer wezenlijk te behooren aan de locale raden, naasten, daarbij goedgunstig voorloopig toestaand, dat de opbrengst voor een groot deel onder de locale raden wordt verdeeld.

Doch wie waarborgt de raden, dat dit ook in de toekomst zoo blijven zal? Wie brengt dit deel van de autobelasting buiten het bereik van het gouvernement, zoodra het weder gaat nijpen Ordonnantie noch besluit maken de inkomsten der autonome gebiedsdeelen tot een vasten werkbasis, want in tijden als deze worden de wettelijk zeer stevig vastgelegde bijdragen aan de locale financiën eenvoudig niet uitbetaald.

En zoo zien thans de autonome ressorten met groote ongerustheid de vogels, die zij stevig in de hand hielden verdwijnen in de gouvernementeele lucht. Het is toch maar een quaestie van tijdsomstandigheden of men een deel der autobelasting zal krijgen, ja dan neen.

De Regeering wijkt nu reeds in Haar voorstel beduidend af van het beginsel, dat de autobelasting in wezen bij de z. g. autonome gebiedsdeelen behoort. Sedert de indiening van de voorstellen der Commissie voor de financieele verhouding werd de noodzaak gevoeld deze inkomstenbron ook ter versterking van de landsfinanciën aan te boren.

„De moeilijke toestand van 's Lands financiën levert alleszins voldoende grond om heen te stappen over het bezwaar dat de centrale overheid hiermede een belastingterrein betreedt, dat tot dusver aan den lokalen belastingheffer was overgelaten”. (Memorie van Toelichting blz. 4).

Wel wordt nog in uitzicht gesteld, dat misschien later zal kunnen worden beslist of dit deel van het belastingterrein in aanmerking komt om geheel aan de autonome ressorten te worden overgelaten, maar voorshands wordt een gedeelte dier belasting al vast genaast, en het tijdstip van de uiteindelijke regeling der financieele verhou-

ding schijnt wel zeer ver in de toekomst te liggen.²⁾

Men gevoelt in regeeringskringen wel zeer de bezwaren van de pluriforme regeling dezer materie; maar men heeft geen oog voor de voordeelen, die zij biedt. Van elk onderwerp, dat aan de autonome ressorten ter behartiging gegeven wordt, of is geworden, kan men zeggen dat de decentralisatie haar nadeelen heeft, nadeelen die ook wel gevoeld worden en soms scherp gevoeld. Doch daartegenover staan steeds groote voordeelen.

Het is wel jammer dat in de Commissie voor de financieele verhouding, bij de beoordeeling dezer quaestie, het decentralisatiestandpunt niet meer naar voren is gekomen. We zien juist bij deze belasting de groote voordeelen van locale variatie. Plaatselijk kan toch het best geoordeeld worden wat plaatselijk kan worden opgebracht.

Om nu een voorbeeld te noemen, de Regeering stelt als een van de grondprincipes van haar stelsel voor, dat auto's voor openbaar gebruik zwaarder zullen worden belast dan die voor particulier gebruik. Gaat dit door, dan zal op het taxibedrijf in minder drukke plaatsen een last worden opgelegd, die het zeer moeilijk zal kunnen dragen. Voor Batavia zal dit wel geen bezwaar zijn, voor andere plaatsen kon dit onder de vroegere wetgeving worden overwogen.

Het groote voordeel der decentralisatie wordt in de regeeringsstukken niet eens besproken, omdat er nu eenmaal enkele zichtbare nadeelen verbonden zijn aan den bestaanden toestand.

We kennen geen locale belasting, waarover niet geklaagd wordt, maar we kennen ook geen gouvernementeele belasting, waarover de klachten niet legio zijn. Elke afzonderlijke belasting bevat in zich zelf een ongelijkmatige verdeling van druk. Daarom behooren de onderscheidene belastingen elkander te corrigeeren, daarom behoort elke raad te streven naar een zoo zuiver mogelijk uitgebalanceerd belastingsysteem.

Thans grijpt de Regeering met ruwe hand in alle plaatselijke stelsels en dreigt niet alleen het gevonden evenwicht te verstoren, doch in een enkel geval zelfs de gemeentelijke financiën in wanorde te brengen (zie Semarang). Wel voegt de Regeering er aan toe, dat zij bij de kortingen rekening zal houden met het door deze gemeente te lijden nadeel, maar wat beteekent een dergelijke toezegging tegenover de tooverformule: „de toestand van 's Lands financiën”. Wie deze formule thans „ex cathedra” uitspreekt, breekt de kracht van wet en wettelijke toezegging gemakkelijk.

²⁾ Zelfs het verslag der Commissie voor de financieele verhouding werd nog steeds niet gepubliceerd.

De voorgestelde regeling is dus in wezen een inperking der locale autonomie en bevat in zichzelf geen waarborgen, kan deze ook niet bevatten, dat zij inderdaad een blijvende bron van inkomsten zal zijn voor de autonome ressorten. Zij gaat dwars in tegen de met moeite en zorg voorloopig ontworpen regeling der grenzen tusschen belastinggebied van het Land en dat der autonome ressorten. Zij houdt geen rekening kan ook geen rekening houden met plaatselijke eigenaardigheden.

Zij versterkt echter misschien 's Lands financiën en maakt de ressorten zonder meer financieel afhankelijk van de Centrale Regeering.

Doch bevrediging schenkt zij den decentralisatieman niet.

Zijn Excellentie, de Gouverneur-Generaal zeide bij zijn bezoek aan Semarang, dat de vitaliteit van deze gemeente Hem borg was, dat het ressort zich door de moeilijke tijden zou heenslaan. Maar als men in dezen tijd het belastinggebied der locale ressorten gaat verengen, belet en knot men de vitaliteit.

Het is onjuist om in dezen tijd de autonome ressorten in dit, laten we het bekennen, meest kwetsbare punt aan te tasten. De Regeering had zich tevreden kunnen stellen met de uit te keeren bedragen belangrijk te besnoeien en behoefde toch waarlijk niet nog eens de inkomsten der locale raden gedeeltelijk aan zich te trekken om dan weer te gaan zoeken naar een rationeele verdeling. De raden hebben reeds getoond dat zij volkomen in staat waren voor hun eigen financiën te zorgen en het is spijtig dat ook in dit opzicht de raden wederom afhankelijk worden gemaakt van den voortdurenden goeden wil der Centrale Regeering.

Zoo roemt men met den mond de voordeelen der decentralisatie en werpt ze weg met de hand.

Semarang, 10 Sept. 1932.

G. DE RAAD.

Opstellen over Staats- en Gemeenterecht

door

Mr. J. TEN BRINK.

IV.

De aansprakelijkheid van de colleges van dagelijksch bestuur.

In het nummer van 1 Augustus van dit jaar is opgenomen een artikel van Mr. B. van Drunen Littel over „Aansprakelijkheid van het college van gedeputeerden als college en van de leden per-

soonlijk". Waar dit een onderwerp is dat ook buiten en zeker in de raden belangstelling trekt, en waar in het artikel van den heer Van Drunen Littel eenige conclusies voorkomen, waarmede ik mij minder goed vereeniger kan, moge ik mijnerzijds over dit onderwerp het volgende aantekenen, waarbij ik de opmerking voorop doe gaan, dat ik mij niet voorstel deze materie in haar geheel te behandelen.

De schrijver van het genoemd opstel haalt artikel 76 der Provincie-ordonnantie aan, en zegt daarbij dat mutatis mutandis daarmede overeenstemmen de artikelen 74 Regentschaps-ordonnantie en artikel 98 Stadsgemeente-ordonnantie. Hij komt daarna tot de conclusie dat het college van gedeputeerden aan den provincialen raad geen verantwoording verschuldigd is voor zijn werkzaamheden in medebewind. Naar schrijvers oordeel behoeft dit niet nader betoogd te worden, aangezien deze meening wel algemeen erkend is.

Indien er inderdaad hier te lande een algemeene meening zou bestaan op dit stuk, en die meening door den genoemden schrijver juist zou zijn weergegeven, dan moet ik opmerken, dat zij op de wettelijke voorschriften *niet* berust.

Hoewel de Stadsgemeente-ordonnantie de jongste is van de drie organieke ordonnantieën, voortgevloeid uit de bestuurshervorming, moge ik toch aanvangen met de bepaling omtrent de zoogenaamde administratieve aansprakelijkheid in deze ordonnantie voorkomende. Artikel 98 van de Stadsgemeente-ordonnantie houdt in dat zoowel het college van B. en W. in zijn geheel als de voorzitter en de leden daarvan afzonderlijk verantwoordelijk aan den raad zijn voor de dagelijksche leiding en uitvoering van zaken door het college, voor zoover de huishouding der stadsgemeente betreffend. Hoewel artikel 183 (oud) van de Nederlandsche Gemeentewet (nu artikel 216) blijkbaar aan deze bepaling ten voorbeeld heeft gestrekt, wijkt de Indische tekst in zooverre van den Nederlandsche af, dat de woorden „voor zoover de huishouding der stadsgemeente betreffend” in de Nederlandsche Gemeentewet *niet* voorkwamen. Oorspronkelijk had de Regeering den Nederlandschen tekst overgenomen in zooverre alleen gesproken werd van verantwoordelijkheid voor de dagelijksche leiding en uitvoering van zaken door het College, wat in de Nederlandsche wet werd aangeduid met „het dagelijksch bestuur”. Bij afzonderlijke nota van wijziging heeft de Regeering de zooeven aangegeven toevoeging bij het artikel aangebracht. Zij achtte dit blijkens de toelichting daarbij noodzakelijk, omdat uit de Nederlandsche wet op zichzelf blijkt, dat voor medebestuur geen verantwoordelijkheid wordt gesteld, aangezien dit medebestuur niet is te brengen tot het „dagelijksch bestuur”, waarvan het vroegere artikel 183 der

Gemeentewet spreekt, immers in het vroegere artikel 179 der Gemeentewet werd van „dagelijksch bestuur” een limitatieve opsomming gegeven, waarin het medebestuur *niet* voorkomt; en vervolgens wordt in de Nederlandsche Gemeentewet over het medebestuur in een ander hoofdstuk gehandeld, dan waarin het dagelijksch bestuur regeling vindt. Kan dus zonder eenige toevoeging voor Nederland er geen twijfel aan bestaan dat de gestelde verantwoordelijkheid voor het dagelijksch bestuur niet omvat het medebestuur, voor de Indische wetgeving lag het geval anders, omdat in de Stadsgemeente-ordonnantie geen limitatieve omschrijving van het begrip „dagelijksch bestuur” voorkomt. Om deze reden achtte de Regeering het noodig uitdrukkelijk te bepalen, dat de verantwoordelijkheid alleen het dagelijksch bestuur omvat „voor zoover de huishouding der stadsgemeente betreffend”.

Het is dus duidelijk, dat de wetgever hiermede opzettelijk en expressis verbis de verantwoordelijkheid voor medebestuur aan den raad voor de stadsgemeente heeft uitgesloten.

Geheel anders ligt het nu met de Provincie-ordonnantie en de Regentschaps-ordonnantie, die, zooals bekend, gelijktijdig door de Regeering bij den Volksraad zijn ingediend. Bij het in het artikel van den heer Van Drunen Littel aangehaald artikel 76 der Provincie-ordonnantie is in de toelichting omtrent de werkingssfeer van de daar gestelde verantwoordelijkheid niet gesproken. Alleen wordt opgemerkt, dat met de voorgestelde redactie van het artikel een Nederlandsche twistvraag wordt opgelost, n.l. deze, of gedeputeerden alleen verantwoordelijk zijn als college dan wel of de gedeputeerden ook persoonlijk verantwoordelijk zijn. De Provincie-ordonnantie loste deze kwestie in laatstbedoelden zin op. Waar overigens ook hier de Nederlandsche bepalingen tot voorbeeld strekten en waar men in Nederland inderdaad algemeen van oordeel is, dat voor medebestuur geen verantwoordelijkheid aan den raad bestaat, daar zou men de conclusie moeten trekken, dat ook de Provincie-ordonnantie bedoelde de verantwoordelijkheid voor medebestuurshandelingen aan den raad uit te sluiten.

Deze conclusie blijkt echter onhoudbaar, indien men de toelichting leest op artikel 74 der Regentschapsordonnantie, dat geheel parallel loopt aan artikel 76 van de Provincie-ordonnantie. Om de gedachten beter te bepalen, moge ik hier den tekst van het eerste lid van dat artikel 74 nogmaals aanhalen. De bepaling luidt: „Zoowel „het college van gecommiteerden in zijn geheel „als de voorzitter en de leden daarvan zijn, voor „zooveel de dagelijksche leiding en uitvoering

„van zaken betreft, verantwoordelijk aan den regentschapsraad”.

In de toelichting tot deze bepaling leest men nu deze verrassende mededeeling: „Zooals reeds in de Inleiding werd uiteengezet, is hier duidelijk uitgedrukt, dat de Regent en de gecommiteerden ook persoonlijk verantwoordelijk kunnen zijn jegens den regentschapsraad voor hunne werkzaamheden ten opzichte van zoowel de huishouding van het regentschap *als van het medebestuur*”.

Aan duidelijkheid laat deze toelichting niets te wenschen over. Gezegd is dat de administratieve verantwoordelijkheid ook bestaat voor het medebestuur. Aangezien de Inleiding waarop hier bedoeld wordt, maar waarin over de verantwoordelijkheid voor medebestuur niet wordt gehandeld, zoowel betrekking heeft op de Provincie-ordonnantie, als op de Regentschaps-ordonnantie, kan geen andere gevolgtrekking gemaakt worden, dan dat de volkomen gelijklopende bepaling van artikel 76 van de Provincie-ordonnantie, ook de verantwoordelijkheid voor het medebestuur insluit.

Naar onze tegenwoordige wettelijke bepalingen wordt dus in de stadsgemeente de verantwoordelijkheid voor het medebestuur uitdrukkelijk uitgesloten, terwijl deze verantwoordelijkheid voor provincie en regentschap uitdrukkelijk is aanvaard. Ik zal hier niet in beschouwingen treden of een dergelijk afwijkende regeling op een belangrijk punt voor de zelfstandige gemeenschappen en de provincies onderling aanbeveling verdient; ik moge het feit slechts constateeren. Indien er een algemeene meening zou bestaan dat het college van gedeputeerden hier *niet* verantwoordelijk is aan den raad voor medebestuur, dan berust deze algemeene meening op een vergissing.

Thans kom ik tot een tweede conclusie van meergenoemden schrijver, waarvan ik meen dat zij in de practijk tot niet ongevaarlijke gevolgen zou kunnen leiden. Het betreft thans de financiële aansprakelijkheid. Schrijver deelt mede dat ten aanzien van de regeling, vervat in artikel 128 Provincie-ordonnantie, waarbij de verplichting tot schadevergoeding geregeld is van alle ambtenaren en bedienden van de provincie en van de ten behoeve van de provincie werkzame landsdienaren, die, niet als rekenplichtigen, door onrechtmatige handelingen of door het nalaten van de zorg, waartoe zij gehouden zijn, middellijk of onmiddellijk aan de provincie schade toebrengen, en waarbij verder de wijze van oplegging van de schadevergoeding wordt aangegeven, wel de stelling is verkondigd, dat dit een speciale regeling zou zijn, die derogeert aan de in het Burgerlijk Wetboek algemeen geregelde aansprakelijkheid voor door onrechtmatige daad toegebrachte schade.

Deze stelling maakt schrijver niet tot de zijne; waaruit dan voortvloeit, dat de lagere wetgever vrij zou zijn hier aanvullende regelingen te maken, zoodat de provinciale raad bevoegd zou zijn de financiële aansprakelijkheid van gedeputeerden tegenover de provincie nader te regelen. Tot dit standpunt komt schrijver door er op te wijzen, dat de Provincie-ordonnantie is tot stand gekomen voor 16 Mei 1927, datum waarop de bepalingen van de Indische Staatsregeling inzake de algemeene verordenende macht voor Nederlandsch-Indië in werking traden. Dit beteekent dat op het tijdstip van het tot stand komen van de Provincie-ordonnantie de bepaling nog niet gold, dat bij ordonnantie kunnen worden gewijzigd of aangevuld voorschriften nopens onderwerpen de inwendige aangelegenheden van Nederlandsch-Indië betreffend, voorkomende o. m. in algemeene maatregelen van bestuur; en aangezien het Burgerlijk Wetboek voor Nederlandsch-Indië bij Koninklijk Besluit (algemeene maatregel van bestuur) is vastgesteld, zou dus een afwijkende regeling voor de aansprakelijkheid ten aanzien van gedeputeerden niet kunnen vervat zijn in een ordonnantie, indien men voor de verantwoordelijkheid van de openbare besturen de bepalingen van het B.W. algemeen geldend acht, en dus in een speciale regeling (o.a. in de Provincie-ordonnantie) een afwijking zou moeten zien van de algemeene beginselen van het Burgerlijk Wetboek. Waar men nu niet mag aannemen dat de Provincie-ordonnantie en de verdere organieke ordonnanties, zoo zij op het punt van de financiële aansprakelijkheid van de ambtenaren zulk een bijzondere regeling inhouden, in strijd zouden zijn met de wet, moet *daaruit* de gevolgtrekking gemaakt worden dat de regeling van de aansprakelijkheid, zooals vervat in het Burgerlijk Wetboek, niet de materie van de financiële aansprakelijkheid van de ambtenaren der openbare gemeenschappen regelt. Ik meen tenminste dat dit de strekking is van schrijvers betoog.

Het lijkt mij een zeer gevaarlijke weg om tot een bepaalde conclusie te komen door voorop te stellen, dat hier geen fout kan gemaakt zijn. Een fout dan van den wetgever, die bij een lager product (de vroegere ordonnantie) een speciale regeling zou gegeven hebben van een materie, die in een hooger wetgevend product (K. B.) zou geregeld zijn, en waartoe die lagere wetgever geen bevoegdheid zou hebben. Het is een weinig klemmende bewijsvoering niet te onderzoeken of inderdaad moet worden aangenomen of deze materie in het algemeen door het B. W. wordt beheerscht, doch te zeggen: er is een algemeene regeling in het B.W.; aan die algemeene regeling mag de lagere wetgever niet tornen; de lagere

wetgever heeft er aan getornd; *dus* de algemeene regeling van het B.W. geldt hier niet. Vooral is dit weinig klemmend, omdat volstrekt niet kan worden toegegeven dat de wetgever nimmer een stelselfout maakt.

Ik moge in de eerste plaats er op wijzen, dat in Nederland met klem de meening verdedigd is, dat de verschillende wetten, die op het terrein der locale huishouding treden, zooals de Begraafwet, de Drankwet, de Leerplichtwet, de Woningwet, de Warenwet, de Distributiewet, enz. in strijd zijn met de Grondwet. Voor Nederland heeft een dergelijke opvatting alleen theoretische beteekenis, aangezien de wet, die in strijd is met de Grondwet practisch niettemin een volkomen wet is; immers de wetten zijn onschendbaar, en aan den rechter is het toetsingsrecht van de wetten aan de Grondwet ontnomen. Hier zouden wij er anders voorstaan, aangezien de rechter wel degelijk bevoegd is de ordonnantie aan de Indische Staatsregeling te toetsen. In den betoogtrant van den heer Van Drunen Littel zou echter het feit, dat de wet de regeling van onderwerpen, liggende op het terrein van de huishouding van de lagere openbare gemeenschappen tot zich trekt op zich zelf moeten meebrengen, dat die wetten *niet* zijn in strijd met de Grondwet. Immers, zoo zegt hij, een dergelijken strijd kan men niet aannemen, — dus bestaat er hier volkomen wettigheid. Ik wil hiermede aantoonen dat men niet voorop mag stellen, dat de wetgever ook in Indië zijn boekje nimmer te buiten gaat. Zelfs indien men zou moeten toegeven dat de ordonnantiëwetgever hier de bevoegdheid miste om ten aanzien van de financiële aansprakelijkheid van de ambtenaren der openbare gemeenschappen afwijkende regelen te stellen van het Burgerlijk Wetboek, dan volgt daar nog geenszins uit, dat die regeling niet inderdaad een afwijking van het algemeen geldend burgerlijk recht in wezen is. De hoogergenoemde stelling, dat wij hier met zulk een afwijking te maken hebben, wordt op zich zelf niet weerlegd door het feit, dat die afwijking geregeld werd bij een ordonnantie-oude stijl (de Provincie-ordonnantie).

Aanvaardt men dus dat de omstandigheid, dat bij een ordonnantie (van de vroegere orde) de aansprakelijkheid geregeld is, op zich zelf niet oplevert het bewijs, dat hiermede niet betreden is het terrein van den hooger wetgever, dan herleeft de vraag in hoeverre de lagere wetgever hier de bevoegdheid heeft om een aanvullende regeling te geven. Onbetwistbaar staat vast, dat het hier gaat om de regeling van schadevergoeding uit onrechtmatige daad, of ontstaan uit het nalaten van de zorg, waartoe ieder, die aan het verkeer deelneemt, gehouden is. Onbetwistbaar

is het ook, dat deze materie in het algemeen regeling vindt in artikel 1365 van het Burgerlijk Wetboek; nogmaals onbetwistbaar is het dat, zoo de organieke wetten geen bijzondere voorschriften omtrent schadevergoeding inhielden, de bepalingen van het burgerlijk recht zonder meer daarop van toepassing zouden zijn, als liggende deze materie geheel op burgerrechtelijk terrein. De vraag is dus in hoeverre voor Nederland de Grondwet en voor Indië de Indische Staatsregeling den lagere wetgever vrijheid laten om een dergelijk onderwerp, dat in het algemeen in het burgerlijk wetboek regeling vindt, op van dat wetboek afwijkende bijzondere wijze te regelen en hoever de lagere wetgever daarbij is gegaan. De bevoegdheid moet hiertoe voor Nederland voortvloeien ten aanzien van de provinciale staten uit artikel 133 en ten aanzien van de gemeentebesturen uit artikel 142 der Grondwet; en voor Indië uit de artikelen 119 lid 7, 121 lid 4 en 125 lid 2 der Indische Staatsregeling. In het kort gezegd komen al deze bepalingen hierop neer, dat de *wet* (ordonnantie) onder meer de *bevoegdheid* van de ingestelde besturen nader zal regelen.

De door Mr. Van Drunen Littel aangehaalde artikelen 124 van de Provinciale Wet en 263 (oud 226) van de Gemeentewet gaan niet verder dan aan te wijzen, voor welke administratieve handelingen Burgemeester en Wethouders, Gedeputeerde Staten en den Commissaris des Konings *persoonlijk* aansprakelijk worden, en daaraan de noodige bepaling toe te voegen dat Staten en raad iemand uit hun (zijn) midden benoemen om de rechtsvervolging tot schadevergoeding in te stellen. Deze rechtsvervolging geschiedt dus in Nederland voor den burgerlijken rechter.

Voor Indië is men bij deze regeling veel verder gegaan en wel doordien artikel 110 der Locale raden-ordonnantie voor de schadevergoeding een regeling inhoudt, die ontleend werd aan het toenmalige artikel 82 (nu 74) van de Indische Comptabiliteitswet. Het eerste ontwerp van dit artikel (ontwerp I. E. A. Rovers, artikel 56) sloot zich ten nauwste aan artikel 82 (oud) I. C. W. aan, onder meer door te bepalen, dat de vervolging en het verhalen der kosten zouden geschieden volgens bepalingen door den Gouverneur-Generaal vast te stellen. In het tweede voorontwerp (artikel 50 van het ontwerp-Van Dorssen) verdween deze bepaling en wordt opgenomen het opleggen van de schadevergoeding *door den raad*. De verdere bepalingen op dit stuk in onze organieke ordonnantie, zijn aan artikel 110 Locale raden-ordonnantie ontleend. Het eerste lid van dit artikel 110, waarin wordt vastgesteld dat alle ambtenaren en bedienden van het ressort en alle, ten behoeve van het ressort werkzame lands-

dienaren, die geen rekenplichtigen zijn, verplicht zijn de schade te vergoeden, ontstaan door onrechtmatige handelingen, of door het nalaten van de zorg, waartoe zij gehouden zijn, had *ongescreven* kunnen blijven. Immers deze bepaling is slechts een herhaling van wat artikel 1365 van het Burgerlijk Wetboek geeft; die aansprakelijkheid zou er dus ook zonder de bepaling zijn. De eenige voorschriften op publiekrechtelijk terrein van dit artikel zijn te vinden in het tweede en derde lid; het tweede lid geeft aan den raad de bevoegdheid om de schadevergoeding op te leggen en onttrekt hiermede, evenals de Comptabiliteitswet voor de landsdienaren doet, deze geheele materie aan de beoordeeling van den burgerlijken rechter. Het derde lid schenkt het recht van beroep van een beslissing van den raad.

Wat hier dus alleen gedaan wordt is: het regelen *van een bevoegdheid van den raad*. De hooger aangehaalde artikelen van de Indische Staatsregeling nu leggen de regeling van de bevoegdheden van den raad in handen van den ordonnantiegever. Ik vermag dus niet in te zien, hoe men kan volhouden dat hier de ordonnantiegever buiten zijn boekje zou zijn gegaan. Zelfs de ordonnantiegever-oude stijl is door de hier bedoelde bepalingen niet alleen bevoegd, doch ook verplicht de bevoegdheden van de besturen der lagere gemeenschappen te regelen. Maar geen andere lagere wetgever bezit deze bevoegdheid, die alleen aan een bepaling van de staatsregeling kan worden ontleend.

Wanneer dus de ordonnantiegever verzuimd heeft voor de wijze van opleggen van schadevergoedingen aan gedeputeerden regelen te stellen, dan ligt het zeer zeker *niet* binnen de kring van de bevoegdheid van den provincialen raad om hier met aanvullende bepalingen op te treden.

Omtrent de burgerrechtelijke aansprakelijkheid wegens schade door onrechtmatige daad bevatten onze organieke ordonnanties niets, wat naast de algemeene regeling in het Burgerlijk Wetboek nieuw of daarvan afwijkend zou zijn. Zij regelen alleen op van het burgerlijk recht geheel afwijkende wijze *het opleggen* van de vergoeding en *het beroep* (herziening) van de beslissing van den raad, en houden daarmede in een regeling van een bevoegdheid van de raden; waarmee de ordonnantie-gever geheel binnen de perken van zijn door de I S afgepaalde bevoegdheid blijft. Wat het verhaal der schade aangaat, gaan de organieke ordonnanties niet verder dan aan te geven dat, zoo het Landsdienaren betreft, dit kan geschieden door verhaal op hun inkomsten (Locale raden-ordonnantie artikel 118, Stads-gemeente-ordonnantie artikel 143, enz.) Zijn er zulke in-

komsten niet, of is er in andere gevallen geen inhouding op inkomsten mogelijk, dan kan de betrokken raad slechts den gewonen weg van rechten volgen, zoodat, ook op dit stuk dan de regelen van het gewone burgerlijk recht gelden. De plaatselijke (provinciale) wetgever kan aan geen enkele wetsbepaling de bevoegdheid ontleenen hier regelend op te treden; een opzettelijke bepaling zou noodig zijn, omdat de hoogere wetgeving de materie in haar geheel bestrijkt.

Middelen van verkeer.

Levendigheid van verkeer is één van de groote kenmerken van den tegenwoordigen tijd. Daar zijn de vliegende automobielen; de snel-, express- en bliksemtreinen, die geen vermoeyenis kennen; de reusachtige stoom- en motorschepen, die tientallen mijlen per uur afleggen; de snorrende vlieg-machines, die het luchtruim doorkruisen; de organisatie, die pers heet, welke met recht de koningin der aarde wordt genoemd; de posterijen en het bankwezen, die brieven en gelden verzenden en in ontvangst nemen; de marconigraaf, waarmee men spoedberichten kan zenden van het eene werelddeel naar het andere, van de eene boot naar een ander schip, ja van de aarde naar iemand in het luchtruim; daar is de installatie, die ons in staat stelt woorden en tonen van verre streken en landen te hooren, een gesprek te voeren met iemand, die zich in een ander werelddeel bevindt. En zoo meer, te veel om op te noemen.

Dat alles ziet men nu zonder zich bewust te zijn van het nieuwe, dat daarin gelegen is. Het is, alsof het altijd zoo geweest is, maar zooals het nu is, was het vroeger niet. Dat alles is een nieuw product van het menschelijk genie. Na te gaan, welke motieven geleid hebben tot het tot stand brengen daarvan, zou weinig nut hebben.

Het is niet zoo heel lang geleden, dat men hier op Java nog leefde in een als het ware primitieve samenleving. Men bekommerde zich niet om zaken buiten zijn eigen familiekring; verder dan tot de grenzen van zijn desa of kampong ging men niet. Men had toen zelfs geen behoefte aan een ander vervoermiddel dan de „pikoelan” — een lastdier was een zeldzaam voorwerp van weelde; aan een gemakkelijk begaanbaar voetpad had men al meer dan genoeg. Van de vele middelen van verkeer, die voor de tegenwoordige moderne maatschappij noodzakelijk zijn geworden, had men toen niet eens kunnen droomen. Wat men thans doorgewoon vindt voor een burger, was toen minstens vorstelijke luxe.

Zoo is het gebleven, totdat er vreemdelingen kwamen, die op een hoogere trap van ontwik-

keling en beschaving stonden. Zij brachten allerlei middelen mee, die zij noodig hadden zoowel ter bereiking van hun doeleinden als ter eigen verdediging. Toen zij de scepter over dit land overgenomen hadden, begonnen zij alles te regelen naar hun eigen inzichten en voerden alles in, wat zij wenschelijk achtten. Zoo kwam de eerste ingrijpende verandering, die een verbetering bleek te zijn in deze samenleving. En binnen enkele eeuwen is alles geworden zooals het nu is. Overal ziet men nieuwigheden, die niet inheemsch zijn. Het verkeer neemt hoe langer hoe meer in belangrijkheid toe, zoodat de Regeering onlangs een Commissie in het leven heeft geroepen, met de opdracht, Haar van raad te dienen o.a. omtrent de wenschelijkheid van de vorming van een apart Departement van Verkeerswezen.

Een der bovenbedoelde middelen van verkeer is de autobus.

Deze is thans algemeen bekend, tot in de binnenlanden toe. Zij is voor het reizend publiek een gemakkelijk, snel en goedkoop vervoermiddel. Gemakkelijk is zij, doordat zij den reiziger als het ware opzoekt in zijn woonplaats; men behoeft slechts aan den grooten weg voor zijn huis te staan om een autobus te pakken: een teekentje met de hand, de voorbijrijdende autobus stopt en men stapt er zoo in. Zij brengt den reiziger daar, waar hij wezen moet: op de groote markt in de stad, bij een vriend of een kennis, wáár deze ook woont (te verstaan: aan den grooten weg, waarlangs de autobus rijdt), bij een tramstation of -halte. En men betaalt slechts een paar dubbeltjes voor de tientallen kilometers, die men aldus aflegt. Een goedkoop tarief op den koop toe! Het is dus niet te verwonderen, dat de autobus binnen korten tijd zoo populair is geworden, zoowel in het lokaal als in het interlocaal verkeer. Hierom wordt de autobus door de spoor- en tramwegdiensten als een geduchte concurrent beschouwd met het gevolg, dat vele trammaatschappijen ook autobusdiensten onderhouden. De concurrentie is daardoor echter scherper geworden; tariefverlagingen zijn aan de orde van den dag, de zitplaatsen worden hoe langger hoe meer comfortabel, de bediening wordt met den dag coulanter, de zekerheid puhet reizen neemt toe. Hiervan profiteert het van blik, de bevolking. De communicatie tusschen het binnenland en de steden en tusschen de steden onderling is nu beter geworden.

Wij hebben boven gezien, dat de autobus voor het publiek een goedkoop vervoermiddel is. Hoe komt het, zou mijn lezer kunnen vragen, dat de onderneming nog rendabel is? Dat komt, doordat: *ten eerste* de bedrijfskosten gering zijn. Deskundigen hebben uitgerekend, dat de kosten van een autobus voor 20 a 30 personen met hun

bagage, bij gebruik van 1000 k.m. per maand, 14 a 20 cent per kilometer bedragen, *ten andere*: het bedrijf meestal in handen van particulieren is. Daarenboven, worden de machine en het chassis van de autobus in het buitenland gefabriceerd, de carrosserie wordt hier te lande gemaakt; in de groote steden, o.a. te Semarang en Soerabaja zijn er fabrieken voor.

De zucht, om meer te verdienen door geen tijd te verliezen, maakt dat velen van de autobusbestuurders minder goed beseffen, hoe groot de verantwoordelijkheid is, die op hen rust. Ondanks de strenge wettelijke bepalingen en het scherpe toezicht van de politie, rijden zij niet zelden met duizelingwekkende vaart over de openbare wegen, vooral langs de buitenwegen, niet meer denkende aan de gevaren, waaraan zij zich blootstellen, en er zich niet aan storende, dat het heele verkeer daardoor in gevaar wordt gebracht. Ongelukken, door de bekende „tjoekoer” manieren veroorzaakt, om niet te gewagen van aanrijdingen en botsingen, zijn niet zeldzaam. Door degelijker onderzoek naar de bekwaamheid en behendigheid en de lichamelijke geschiktheid van candidaatchauffeurs bij het verleen van rijbewijzen, door geregelde uitoefening van controle op de voorname onderdeelen van de bussen (deze worden n.l. vanwege de politie van tijd tot tijd gekeurd) en door verscherpt toezicht op het openbaar verkeer tracht de politie het aantal van deze ongevallen tot het minimum te beperken.

Ligt het — afgezien van de hierboven geschetste politionele zorgen — niet op den weg van de plaatselijke besturen, deze soort transportonderneming, door het particulier initiatief geëntameerd, aan te moedigen door haar de ruime gelegenheid te geven, zich verder en ongehinderd te ontwikkelen?

Biedt Java en Madoera weinig gelegenheid voor het verkeer te water door het ontbreken van bevaarbare stroomen, te land heeft men betere verkeersmogelijkheden. Daar zijn:

- a. de Staatsspoor en tramwegen, waarvan de stamlijn loop van Anjer naar Batavia — Soerabaja — Banjoewangi; zij hebben een totale lengte van meer dan 3000 k.m.
- b. de spoor- en tramwegen, geëxploiteerd door particuliere maatschappijen, met een totale lengte van niet minder dan 2500 km. (de stadstramwegen niet medegerekend). Die lijnen dienen veelal als voedingslijnen voor de hoofdverbindingen.
- c. de wegen, aangelegd op Daendels' grooten postweg als ruggegraat. Ze zijn over het geheele eiland in een uitgebreid net verspreid. Doch met dit uitgebreide wegennet valt helaas nog niet samen, dat de autobus

overal kan en mag komen. Verbetering, waar noodig vermeerdering, en openstelling voor zwaar verkeer van die wegen zal voorzeker ten goede komen aan de gezonde economische ontwikkeling van het binnenland; de bevolking zal dan nader worden aangesloten aan het wereldverkeer Dan „kan het nimmer verkeer“.

Loemadjang, Aug. 1932. M.A.K. TJONDROASMORO.

Decentraliana

Medebestuur, Zelfbestuur en (beperkte) Autonomie.

Er is een onmiskenbaar verschil te constateeren tusschen de in de historie wortelende autonomie der Nederlandsche Gemeenten en die der Indische Stadsgemeenten.

Ging het *ginds* om beteugeling van de onafhankelijkheids-aspiraties der oude steden, waarbij het centraal gezag in het algemeen landsbelang uit de tot toen lokaal gehouden sfeer *elimineerde* wat in verband met de ontwikkeling van het maatschappelijk verkeer beter aan eene algemeene regeling kon worden onderworpen, *hier* betrof het de *schepping* van locale huishoudinkjes, een gedeeltelijke ontruiming door het centraal gezag van het tevoren door dat gezag bewerkte gebied ten behoeve van locale activiteit, en eventueel latere inkrimping dier huishoudinkjes (de eliminatie als eerder bedoeld).

Maar bij alle verschil is er toch dit gemeen, dat zoowel in Nederland als in Indië en elders, het centraal gezag als drager van de Staatssouvereiniteit¹⁾ (beschouwd in hare werking naar binnen toe) in laatste instantie beoordeelt wat tot de locale autonomie mag worden gerekend.

Mr. Ten Brink maakt ook nog gewag van de historisch-philosophische zienswijze, volgens welke autonomie *niet* door de wet kan worden *verleend*, doch dat de wet de autonomie slechts als bestaand historisch instituut kan *erkennen* en organiseren. Is de historisch geworden autonomie afwezig dan blijft in den staat niet anders over dan het centraal gezag en de van dit gezag afgeleide bevoegdheden van de lagere gemeenschappen, die aldus niet anders ontvangen dan een taak in medebestuur (zooals dus in Indië).

Nu wordt bij historisch-philosophische rechtsbeschouwingen vaak — en in het onderwerpelijke

geval zeker — uit het oog verloren, dat het historische als zoodanig geen normatieve kracht heeft²⁾ en dat filosofie zoo dikwijls uitloopt in een ijdel begrippenspel of starre dogmatiek³⁾.

Men zal toch moeilijk kunnen ontkennen, dat autonomie eene verhouding uitdrukt tusschen hogere en lagere gemeenschap, waarbij de inzichten van den hooger wetgever domineeren en of nu die verhouding in het verleden wortelt dan wel in het heden plotseling wordt in het leven geroepen, een essentieel *begripmatig* verschil is *niet* aanwezig.

De Indische Regeering neemt het bestaan van autonomie aan ook voor de Indische Stadsgemeente, doch voegt hier direct aan toe, dat naar haar oordeel tusschen autonomie en medebestuur (ook volgens de Regeering = zelfbestuur) geen materieel doch alleen een formeel verschil is, omdat het ten slotte het zelfde centraal gezag blijft, dat uitmaakt, wat tot autonomie en wat tot medebestuur zal behooren.

Wij meenen hier bij de Regeering weer een verwarring te moeten constateeren van rechtspolitiek met rechtbegrips-onderscheiding.

Niemand zal immers twijfelen aan het materieel verschil tusschen rechtmatige en onrechtmatige daad, al blijft het in tal van gevallen aan den rechter overgelaten te beslissen, tot welke categorie eene handeling is te rekenen. In hunne gevolgen althans — en dit erkent ook de Regeering — zijn autonomie en medebestuur principieel onderscheiden. Schiet een lagere gemeenschap te kort in hare huishouding (autonomie) dan kan het hogere orgaan niet scheppend, maar alleen afwijzend optreden; betreft het echter een niet behoorlijke uitvoering van de in medebestuur opgelegde taak dan kan de hogere macht zich stellen in de plaats van de lagere en op haar kosten in de behoorlijke uitvoering voorzien, aldus de Regeering.

Hiermede zijn wij aan het slot van ons betoog gekomen. We hopen deugdelijke motieven te hebben aangevoerd voor onze meening, dat:

- 1e. naar de eraan verbonden gevolgen wel degelijk een materieel verschil bestaat tusschen autonomie en medebestuur.
- 2e. er geen steekhoudende argumenten zijn aan te voeren voor een nadere onderscheiding tusschen medebestuur.

(Onze Stem)

²⁾ Prof. R. Kranenburg: *Feit en Rechtsnorm in Studiën over recht en staat.*

³⁾ Begriffsjurisprudenz; zie Radbruch-Grundzüge der philosophie.

¹⁾ Deze term is niet gebezigd als tegenstelling tot „rechtssouvereiniteit“.

Uit den Volksraad.

Centraal geregelde motorvoertuigenbelasting voor Java en Madoera.

Aan de aan den Volksraad aangeboden ontwerpen van besluit (onderwerp 66) betreffende de invoering van een geunificeerde motorvoertuigenbelasting voor Java en Madoera ontleenen we het volgende :

Memorie van toelichting.

Naar aanleiding van het door den Volksraad te kennen gegeven verlangen, neergelegd in de in zijn vergadering van 12 Augustus 1930 zonder hoofdelijke stemming aangenomen, door de heeren Blaauw, Thamrin, Fruin, Monod de Froideville, Bruineman en Mandagie voorgestelde motie, om zoo spoedig mogelijk een centrale regeling in het leven te roepen voor het belasten van motorvoertuigen op uniforme basis over geheel Nederlandsch-Indië, met ingang van uiterlijk 1 Januari 1932 (Bijl. Hand. Volksraad, Zittingsjaar 1930 — 1931, Ond. 1 — Afd. III — Stuk 22) heeft de Regeering de sedert ontbonden Commissie voor de financieele verhouding tusschen het Land provincies, regentschappen, gemeenten en andere locale ressorten doen uitnoodigen, om bij hare verdere beraadslagingen en de uitwerking van de haar gestelde taak te trachten het daarheen te leiden, dat aan het tot standkomen van een uniforme, centraal geregelde motorvoertuigenbelasting en de invoering van deze heffing in het stelsel der financieele verhouding tusschen het Land en de locale ressorten voorrang zou worden gegeven boven de andere onderdeelen van het door de Commissie behandelde vraagstuk.

In voldoening aan deze uitnoodiging berichtte de Commissie aan het einde van het jaar 1930 dat zij meende te mogen adviseeren om in beginsel te beslissen, dat in afwachting van de in voorbereiding zijnde regeling van de financieele verhouding tusschen het Land en de lagere autonome ressorten zal worden overgegaan tot invoering van een centraal geregelde belasting op motorvoertuigen, welke in de plaats moet komen van de verschillende door onderscheidene gemeenschappen zelfstandig geheven autobelastingen en waarvan de opbrengst onder die ressorten zal worden verdeeld. Aangezien echter wegens gebrek aan gegevens destijds nog geen gefundeerd oordeel kon worden uitgesproken omtrent de vaststelling van een tarief en de grondslagen voor een billijke verdeling van de opbrengst der te heffen centrale motorvoertuigenbelasting, beval de Commissie aan, de verschillende locale ressor-

ten te verzoeken om bij de vaststelling van den aanslag voor 1931 in de bestaande locale autobelastingen voor de Commissie tevens de noodige gegevens te verzamelen, welke ter volledige uitvoering van de haar verstrekte opdracht niet konden worden ontbeerd.

Naar aanleiding hiervan zijn de verschillende locale raden vervolgens van Regeeringwege uitnoodigd de door genoemde Commissie verlangde gegevens te verzamelen. Eerst nadat deze gegevens door het Centraal Kantoor voor de Statistiek verwerkt en systematisch gerangschikt waren, heeft meergenoemde Commissie haar definitief standpunt inzake het vraagstuk van de invoering van een centrale motorvoertuigenbelasting kunnen bepalen.

De voorstellen van de Commissie voor de financieele verhouding tusschen het Land en de lagere autonome ressorten, zooals deze in het door haar sedert ingediende rapport harer werkzaamheden zijn geformuleerd, kwamen in hoofdzaak op het volgende neer.

Hoewel in de hooger besproken motie de wensch is te kennen gegeven, om een centrale regeling in het leven te roepen voor het belasten van motorvoertuigen op uniforme basis over geheel Nederlandsch-Indië, is de meergenoemde Commissie na ampele overweging tot de conclusie gekomen, dat het om verschillende redenen aanbeveling verdient de in te voeren regeling voorshands tot Java en Madoera te beperken.

Het spreekt van zelf, dat bij de overweging van dit vraagstuk mede volle aandacht is geschonken aan de beschouwingen van de „Commissie voor Motorverkeer”, zooals die zijn vervat in het in 1928 in druk verschenen rapport van deze Commissie. Tegen invoering van een motorvoertuigenbelasting geheel conform de denkbeelden, zooals die door de „Commissie voor Motorverkeer” in haar rapport zijn ontwikkeld, bestonden nochtans bij de Commissie voor de financieele verhouding bedenkingen. Zij was echter van oordeel, dat de tarieven, die de „Commissie voor Motorverkeer” in haar vaker aangehaald rapport heeft uitgewerkt alleszins doelmatig zijn, omdat bij het ontwerpen daarvan mogelijk rekening werd gehouden met de eischen, die de verschillende motorvoertuigen in verband met hun gewicht, bandensoort en wijze van gebruik aan den weg stellen, hetgeen een factor is, die uiteraard in nauw verband staat met de hoogte van de te heffen belasting.

Het door de „Commissie voor Motorverkeer” op blz. 57 van Deel I van haar in 1928 verschenen rapport aangegeven schema voor tarief van heffing, geeft aan wat per 100 kg en per jaar

verschuldigd is voor een motorvoertuig en luidt als volgt:

Motorrijwiel, auto of autobus op luchtbanden				voor		Vrachtauto op luchtbanden
				eigen gebruik	open- baar gebruik	
wegende :	0 t/m	500 kg.	f 7.-	f 14.-	f 12.-	
meer dan	500	" 1000	" 8.-	" 16.-	" 13.-	
" "	1000	" 1500	" 9.-	" 18.-	" 14.-	
" "	1500	" 2000	" 10.-	" 20.-	" 15.-	
" "	2000	" 2500	" 11.-	" 22.-	" 16.-	
" "	2500	" 3000	" 12.-	" 24.-	" 17.-	
" "	3000	" 3500	" 13.-	" 26.-	" 18.-	
" "	3500	" 4000	" 14.-	" 28.-	" 19.-	
" "	4000	" "	" 15.-	" 30.-	" 20.-	

Voor wagens voorzien van „cushion” en vulgummi-banden worden de belastingbedragen respectievelijk met 1.5 en 2 vermenigvuldigd.

Rekening houdende met de wenschelijkheid, om de toekomstige opbrengst zooveel moeilijk te doen aansluiten aan de opbrengst van de thans bestaande locale autobelastingen, meende de Commissie op grond van de door haar gemaakte becijferingen aan de hand van de gegevens, welke van de onderscheidene locale ressorten zijn ontvangen, dat de opbrengst volgens een tarief van 0.7 van het hiervoren aangegeven schema voldoende zou blijken om — behoudens eenige hierna te bespreken correcties — de inkomsten-derving uit de geldende locale autobelastingregelingen volledig te compenseeren.

Die opbrengst zou echter niet toereikend zijn om daaruit ook de regentschappen een aandeel uit de uniforme motorvoertuigenbelasting toe te kennen. Wilde men deze ressorten van den aanvang af een deel in de opbrengst der centrale autobelasting toekennen, dan zou de coëfficiënt van 0.7 moeten worden verhoogd tot 0.8.

De stadsgemeenten zouden naar het gevoelen der Commissie voor de financieele verhouding moeten worden verplicht een deel van de opbrengst der binnen haar ressort geheven belasting af te staan aan de provincies. Een percentage van 20% gaf naar het oordeel der meergenoemde Commissie een praktische oplossing, waardoor de aandeelen die de verschillende autonome ressorten uit de belasting zouden ontvangen den bestaanden toestand zooveel mogelijk zouden benaderen.

Bij de doorvoering van dit verdeelingschema zouden echter de meeste stadsgemeenten meer ontvangen — enkele zelfs belangrijk meer — dan

de opbrengst volgens de tegenwoordig geldende regelingen bedraagt. Twee provincies (nl. West- en Midden-Java) en sommige gemeenten zouden daarentegen geringer inkomsten uit de nieuwe belasting putten.

De Commissie voor de financieele verhouding beval daarom aan — bij wijze van overgangsmaatregel — aan de enkele — met name aan te duiden — ressorten, die in belangrijke mate hun inkomsten zouden verminderd zien als gevolg van de invoering van de nieuwe motorvoertuigenbelasting, toe te staan om boven het hooger voorgestelde tarief een beperkt aantal (maximum 25) opcenten te heffen, opdat die ressorten gelegenheid zouden hebben om hun begrotingen op de uit deze belasting te verwachten vermindering der inkomsten in te stellen.

Ongewijzigde opvolging van deze denkbeelden van de Commissie voor de financieele verhouding acht de Regeering niet raadzaam.

Komt het der Regeering eenzijdig *niet noodzakelijk* voor, als uitvloeisel van de doorvoering van de voorstellen van de Commissie voor de financieele verhouding aan meerdere ressorten *een bijzondere inkomstenvermeerdering te geven*, zonder dat is aangetoond, dat deze ressorten die inkomstenversterking werkelijk noodig hebben, anderzijds is sedert de indiening van de hooger besproken voorstellen van de Commissie voor de financieele verhouding de noodzaak gevoeld, deze inkomstenbron ook ter *versterking van de landsfinanciën* aan te wenden.

De moeilijke toestand van 's Lands financiën levert alleszins voldoende grond om heen te stappen over het bezwaar, dat de centrale overheid hiermede een belastingterrein betreedt, dat tot dusver — althans op Java en Madoera — aan den lokalen belastingheffer was overgelaten.

Bij de regeling van de financieele verhouding tusschen het Land en de lagere autonome ressorten zal later kunnen worden beslist, of dit deel van het belastingterrein in aanmerking komt om geheel aan de autonome ressorten te worden overgelaten.

Nadere overweging van de vraag, tot welke hoogte het tarief kan worden opgevoerd zonder dat op het motorverkeer, in vergelijking met de thans bestaande heffingen van gelijken aard overmatigen druk wordt opgelegd, heeft de Regeering tot de conclusie geleid, dat invoering van een tarief gelijk aan het *volle tarief* van de „Commissie voor Motorverkeer”, behoudens een na te noemen afwijking, onder de huidige financieele omstandigheden aanbeveling verdient. In het algemeen brengt die invoering een *verlaging van druk mede* voor het *vrachtautotransport*; voor

personenauto's, in het bijzonder van auto's voor openbaar verkeer, beteekent zij daarentegen een belastingverzwaring.

Aangezien echter de belastingverhooging voor gewone auto's, welke niet voor openbaar gebruik dienen, bij invoering van het tarief der motorverkeerscommissie slechts voor West-Java van eenige beteekenis is, is er alle aanleiding om het volle tarief dier Commissie aan de nieuwe heffing ten grondslag te leggen, met deze afwijking echter, dat het tarief voor personenauto's voor openbaar gebruik wordt gesteld op 1.5 maal, in stede van op 2 maal het tarief voor auto's voor eigen gebruik.

Gelijkmaking van de tarieven voor auto's voor openbaar en voor eigen gebruik komt niet wenschelijk voor, omdat het naar het oordeel der Regeering rationeel is de motorvoertuigen voor openbaar verkeer, die als regel meer gebruik van de wegen maken, zwaarder te belasten, dan auto's voor eigen gebruik. Daarbij valt bovendien in aanmerking te nemen, dat voor auto's voor eigen gebruik personeele belasting verschuldigd is, terwijl auto's voor openbaar gebruik hieraan niet zijn onderworpen. Bij toepassing van dit tarief zullen personenauto's voor openbaar gebruik derhalve niet hooger worden belast, dan het geval zou zijn geweest bij invoering van de door de Commissie voor de financieele verhouding ontworpen voorstellen.

Met inachtneming van de evenaangegeven beginselen wordt een aannemelijke oplossing verkregen, indien wordt uitgegaan van een Landsheffing met een coëfficiënt van 0.4 van het tarief van de „Commissie voor Motorverkeer” en dat op dit tarief Landsopcenten ten behoeve van de provincies worden geheven, voor de motorvoertuigen, welke buiten de stadsgemeenten zijn gestationeerd tot een aantal van 150 en voor de motorvoertuigen, welke binnen de stadsgemeenten zijn gestationeerd tot een aantal van 50, terwijl ten behoeve van de stadsgemeenten worden geheven 100 Landsopcenten voor de binnen het ressort dier gemeenten gestationeerde motorvoertuigen.

Als gevolg van de unificatie van de verschillende heffingen op het motorverkeer zullen enkele gemeenten meer, andere minder uit de nieuwe belasting ontvangen, dan de opbrengst uit de thans geldende verordeningen bedraagt. De meeste gemeenten zullen echter uit de nieuwe belasting een ongeveer gelijk bedrag ontvangen als uit de thans bestaande locale verordeningen. Alleen de gemeente Semarang zal vrij aanzienlijk minder ontvangen. Hoewel de Regeering meent, dat in het algemeen eene wijziging aan inkomsten als noodzakelijk gevolg van de unificatie moet wor-

den aanvaard, komt het Haar voor, dat de gemeente Semarang wellicht een te groot bedrag zal moeten missen, in verband waarmede Zij het voornemen heeft voor het door deze gemeente te derven bedrag voor zooveel noodig een compensatie te zoeken in de op haar toe te passen kortingen.

De provincie Oost-Java zal uit de nieuwe belasting een hooger bedrag putten, dan zij uit haar tegenwoordige heffingen op het autoverkeer put. Neemt men echter in aanmerking, dat er alle aanleiding zal bestaan voor de provincie om na invoering der nieuwe motorvoertuigenbelasting de thans geheven provinciale wegenbelasting geheel of gedeeltelijk prijs te geven, dan komt de opbrengst van de nieuwe heffing voor Oost-Java nagenoeg overeen met de opbrengst der tegenwoordige provinciale heffingen op het motorverkeer.

De provincies West- en Midden-Java komen resp. ruim f 140.000 en f 226.000 te kort. Aangezien dit o.a. een gevolg is van het feit, dat aan de provincies slechts 50 Landsopcenten van de belasting van motorvoertuigen binnen de stadsgemeenten worden toegewezen, meent de Regeering deze ressorten te moeten tegemoet komen, door van het Landsaandeel een bedrag als subsidie beschikbaar te stellen voor deze ressorten. Voorts komt het der Regeering billijk voor, dat van de Landsbelasting mede een bedrag wordt beschikbaar gesteld ten behoeve van de regentschappen, die in afwachting van de regeling van de belasting op het motorverkeer op uniforme basis opzettelijk van dit belastingterrein zijn teruggehouden.

Voor de toekenning van subsidies aan de beide genoemde provincies en van een aandeel aan de regentschappen in de opbrengst der centrale motorvoertuigenbelasting meent de Regeering een vierde gedeelte van het Landsaandeel beschikbaar te moeten stellen.

Op grond van de gegevens, welke in den aanvang van het vorige jaar zijn verzameld, kan de opbrengst van de nieuwe motorvoertuigenbelasting over geheel Java en Madoera geraamd worden op rond f 5.5 miljoen, zoodat het Landsaandeel gesteld kan worden op $0.4 \times f 5.5$ mm, of f 2.200.000. Wordt hiervan een vierde gedeelte bestemd voor subsidies aan de beide meergenoemde provincies en voor uitkeeringen aan de regentschappen, dan bedraagt de netto-opbrengst voor 's Lands schatkist rond f 1.650.000.

De strekking van het onderwerpelijke begrotingsvoorstel voor 1932 is om in verband met het voorschrift in artikel 16 van de Indische Comptabiliteitswet zóó tijdig de goedkeuring van den begrotingswetgever te erlangen, dat de nieuwe belasting met ingang van 1 Januari 1933

in werking kan treden. Voor de aanvullingsbegroting 1932 wordt daartoe een memoriepost op de middelenbegroting opgebracht; voor 1933 is het noodig om naast een middelenpost op de IIIde afdeeling tot een bedrag van f 5.500.000, te rekenen op enkele uitgaafposten bij de IVde begrotingsafdeeling tot een gezamenlijk bedrag van f 3.850.000.

Afdeelvingsverslag

§ 1. Opzet der Regeling.

De voorgestelde regeling achtten verschillende leden slechts ten deele in overeenstemming met het doel dat den voorstellers der motie Blaauw c. s. (zitt. 1930-1931, Ond. 1-Afd. III-st. 22) voor oogen stond, toen zij aandrongen op de spoedige invoering van een centrale motorvoertuigenbelasting. Zij beoogden, behalve gelijkmatigheid van belastingdruk over geheel Indië, een zoo groot mogelijke beperking van overlast voor de autobezitters en van administratieven arbeid voor de provinciale en gemeentelijke belastingdiensten. Zal het eerste doel, althans voor zoover Java en Madoera betreft, door de plannen der Regeering worden verwezenlijkt, of daar nevens de gewenschte vereenvoudiging van administratie bereikt zal worden, valt uit de toelichting niet op te maken.

Voorts hadden de hier aan het woord zijnde leden er ernstig bezwaar tegen, dat de Regeering op belastinggebied met dit ontwerp een terrein, dat tot dusverre uitsluitend voor de autonome ressorten was gereserveerd. Hiermede wordt eenzijdig vooruitgelopen op de regeling van de financiële verhouding tusschen het Land en de lagere autonome ressorten, en bovendien het karakter der motorvoertuigenbelasting miskent. Deze heffing is immers een zuivere doelbelasting, welke slechts gerechtvaardigd is zolang de opbrengst wordt besteed voor aanleg en onderhoud van wegen. Aangezien het Land evenwel op Java en Madoera geen autowegen onderhoudt, mag het ook geen aanspraak maken op een deel der autobelasting buiten de personeele belasting op automobielen.

Ook had het de aandacht van deze leden getrokken dat de Regeering eenzijdig een bijzondere inkomstenvermeerdering van locale ressorten van de hand wijst, indien niet is aange-

Met inachtneming van de evenaangegeven beginselen wordt een aannemelijke oplossing verkregen, indien wordt toond, dat deze ressorten die inkomstenversterking werkelijk noodig hebben, anderzijds aan de regentschappen die thans uit deze belastingbron in het geheel niets ontvangen een deel der verwachte hoogere opbrengst zal uitkeeren. Zij zagen hier niet voorbij, dat de regentschappen t. z. t. wanneer de

financiële verhouding tusschen het Land en de lagere autonome ressorten eenmaal is geregeld, voor een deel der opbrengst in aanmerking zullen komen. Met name werd de uitkeering aan de regentschappen onder de huidige omstandigheden niet billijk geacht, omdat die ressorten de extra te ontvangen gelden zullen kunnen bestelen tot uitbreiding van hun taak, terwijl de provincies en gemeenten de belastingopbrengst behoeven om haar arbeid in zijn huidige omvang in stand te kunnen houden. Gaarne zouden de hier aan het woord zijnde leden vernemen, welk bedrag aan de regentschappen zal worden toegekend en naar welken maatstaf de verdeling zal geschieden. Voorts vroegen zij, welke tegemoetkomingen de provincies West- en Midden-Java hebben te wachten ter compensatie van het feit, dat aan de provincies slechts 50 Landsopcenten van de belasting van motorvoertuigen binnen de stadsgemeenten worden toegewezen (vergl. Memorie van Toelichting blz. 5).

Andere leden — die zich overigens met bovenstaand betoog konden vereenigen — betuigden hun instemming met het voornemen der Regeering een deel van de opbrengst der belasting aan de regentschappen af te staan. Deze lichamen kunnen zonder versterking van middelen hun steeds in omvang toenemende taak niet naar behooren vervullen.

Naar de meening van sommige leden gaat het centrale karakter der voorgestelde regeling der motorvoertuigenbelasting nog niet ver genoeg. Zij zouden in die centrale regeling ook de personeele belasting voor motorvoertuigen betrokken willen zien.

Andere leden voerden hiertegen aan, dat de personeele belasting van een geheel ander beginsel uitgaat dan een motorvoertuigenbelasting en dat deze belastingen bezwaarlijk te combineeren zullen zijn.

Enkele leden zouden de voorkeur geven aan een centrale regeling der motorvoertuigenbelasting voor geheel Nederlandsch-Indië. Waarom werd ervan af gezien eene regeling op uniforme basis ook in te voeren in de buitengewesten?

Andere leden achtten het echter wenschelijk hiermede te wachten tot een eventuele doorvoering der bestuurshervorming.

De grondslagen waarnaar de voorgestelde belasting zal worden geheven, werden door meerdere leden onjuist geacht, omdat deze niet in verband staan tot het *gebruik*, dat van het motorvoertuig gemaakt wordt.

Zij achtten het niet billijk, dat de auto's, welke een zeer beperkt gebruik van de wegen maken even zwaar zullen worden belast als de auto's, waarmee veelvuldig wordt gereden. Aan andere grondslagen voor de heffing zouden zij de voor-

keur geven. Zij dachten o. a. aan een heffing van het benzineverbruik of aan een omzetbelasting bij den verkoop van motorvoertuigen of onderdeelen daarvan.

Uitdrukkelijk wenschten enkele leden naar voren te brengen dat zij — alhoewel het begrootingsvoorstel zullende aanvaarden — zich niet gebonden zullen achten met de regeling, zooals de Regeering die op den basis van het onderwerpelijke voorstel zal ontwerpen, in te stemmen.

§ 2 Verdere bezwaren tegen en instemming met het voorstel.

Zeër vele leden, die met eene centrale regeling konden instemmen, verklaarden ernstig bezwaar tegen de voorgestelde uniforme heffing. De belastingverzwaring, welke deze regeling brengt en die door hen op 40% tot 60% werd becijferd van de thans geldende tarieven, werd veel te hoog geoordeeld. Dat het Land zoo'n belangrijk deel der opbrengst voor zich opeischt, zouden zij uit de regeling willen laten vervallen.

Het auto-transport, dat hier te lande slechts bij uitzondering als een luxe, in den regel daarentegen als economisch nuttig moet worden beschouwd, wordt reeds zwaar belast door de huidige heffingen der locale ressorten, den benzine-accijns en de personeele belasting.

Reeds zagen vele eigenaars zich genoodzaakt, hun autobusschen of auto's buiten gebruik te stellen, ten einde aan de belastingen te ontkomen, en de vrees is gewettigd, dat zulks bij aanvaarding van de voorstellen der Regeering nog in de hand zal worden gewerkt.

De hooge vervoerstarieven van het vracht-autotransport, welke als gevolg van deze regeling niet kunnen uitblijven, zullen — aldus meerdere leden — de bevolking treffen en eene belemmering opleveren voor een economischen opbloei. Lagere ontvangsten uit benzine-accijns en invoerrechten zijn te duchten.

Van andere zijde werd toegegeven, dat het ontworpen tarief zeer hoog en ongetwijfeld een nadeelige invloed zal hebben op de economische ontwikkeling. Toch meenden deze leden, dat de voorgestelde regeling gelet op het nog steeds onrustbarend groot begrootingstekort, moet worden aanvaard.

Eenige leden betreurden, dat de voorstellen van de „Commissie voor Motorverkeer" inzake de tarieven niet zijn overgenomen. Met name achtten zij het onjuist, dat de heffing van automobielen voor openbaar gebruik minder zou bedragen dan het dubbele van de voor particuliere voertuigen verschuldigde belasting. Zij wezen er op, dat de

voor openbaar gebruik bestemde voertuigen, waarvoor toch al geen personeele belasting wordt betaald, gemiddeld aanmerkelijk grootere afstanden afleggen dan andere automobielen, zoodat eerder tot verhooging van het door de Commissie voorgesteld bedrag aanleiding zou bestaan. Nu bedoelde commissie, waarin vooraanstaande deskundigen op het gebied van het motorverkeer zitting hadden, eenmaal is ingesteld, behoort van hare adviezen, vooral waar het hier een bij uitstek technisch onderwerp betreft, zoo min mogelijk te worden afgeweken.

§ 3. Afzonderlijke opmerkingen.

De vraag werd gesteld, of hetgeen aanbeveling verdient het onderwerpelijke voorstel tegelijk in beschouwing te nemen met de binnenkort te verwachten ordonnantie tot vaststelling van een motorverkeersreglement. Gaarne zou worden vernomen, wanneer de indiening van die ordonnantie kan worden tegemoet gezien. Aangedrongen werd op tijdige overlegging, opdat geen overhaaste behandeling noodig is.

Gevraagd werd of onder de nieuwe regeling de auto's welke dienen voor vervoer op het terrein eener onderneming en uitsluitend van ondernemingswegen gebruik maken, ook van belasting zullen worden vrijgesteld. Zullen voor de auto's binnen de stadsgemeente, welke provinciale of regentschapswegen niet zullen berijden, de opcenten ten behoeve van de provincie ook verschuldigd zijn? Bij voorbaat verklaarden vele leden hiertegen ernstig bezwaar te hebben. Andere leden daarentegen zouden bezwaren hebben indien een onderscheid als hier bedoeld zou worden gemaakt. Dit zou weer een uitgebreid contrôle-systeem en daarmee gepaard gaande administratieve moeilijkheden met zich brengen.

De vrees werd uitgesproken dat het taxibedrijf in de groote steden, althans het bedrijf der „wilde" taxi's, totaal onrendabel wordt gemaakt; immers voor de taxi's beteekent het uniforme-tarief een verzwaring met 125%.

Andere leden achtten een zekere verzwaring niet ongemotiveerd, omdat juist de taxi's de openbare wegen het veelvuldigst gebruiken en deze niet worden aangeslagen in de personeele belasting.

De juistheid van de mededeeling, dat de regeling in het algemeen een verlaging van druk medebrengt voor het vrachtauto-transport, werd in twijfel getrokken. Naar men meende kan van een verlaging van druk bij een coëfficiënt van 1.5 en 2, resp. voor wagens met „cushion" en vol-gummibanden, geen sprake zijn.

De vraag werd gesteld of het de provincie Oost-Java ook vrij zal staan, hare wegenbelasting nog naast de nieuwe heffing te handhaven.

Nog werd gevraagd, of de voorgenomen regeling mede van toepassing zal zijn op de Zelfbesturen. Met verwijzing naar hetgeen nopens de heffing van algemeene belastingen binnen Zelfbesturend gebied werd opgemerkt in het Afdeelvingsverslag betreffende de tabaksaccijns-ordonnantie (zitt. 1932-1933, Ond. 61-st. 3, § 3) betoogden eenige leden, dat invoering der belasting in de Zelfbesturen niet mogelijk kan zijn zonder dan de volledige instemming en medewerking der Zelfbestuurders is verkregen.

Verzocht werd om overlegging van een vergelijkende opgaaf, waaruit blijkt welke bedragen thans in de voornaamste plaatsen op Java en Madoera aan provinciale en gemeentelijke motorvoertuigenbelasting vóór motor-rijwielen, auto's of autobussen zijn verschuldigd en welke bedragen voor deze vervoermiddelen van gelijk gewicht onder de nieuwe regeling zal moeten worden betaald.

Om verder een juist oordeel over de voorgestelde regeling te verkrijgen zou men gaarne de door het centraal Kantoor voor de Statistiek verwerkte en systematisch gerangschikte gegevens, waarvan in de M. v. T. sprake is, zien overgelegd.

Gevraagd werd waaronder het nieuwe motorvoertuig „Demmo” voor de toepassing van de nieuwe regeling zal worden gerangschikt.

Memorie van antwoord.

§ 1 Opzet der regeling.

Dat de voorgestelde regeling slecht ten deele in overeenstemming is met het doel, dat den voorstellers der motie-Blaauw c. s. (zitt. 1930-1931, Ond. 1-Afd. III: stuk 22) voor oogen stond, is naar het oordeel der Regeering alleen in zoverre juist, dat geen uniforme regeling wordt voorgesteld voor *geheel Nederlandsch Indië*. De redenen waarom de Regeering meent de onderhavige regeling voorshands tot Java en Madoera te moeten beperken zullen naar aanleiding van de desbetreffende vraag in het afdeelvingsverslag hierna worden uiteengezet. Wat Java en Madoera betreft zal bij aanvaarding der voorgestelde regeling niet alleen de verlangde gelijkmatigheid van belastingdruk worden bereikt, doch zal ook de overlast voor de autobezitters beperkt en een zoo eenvoudig mogelijke belastinginning verkregen kunnen worden. Het ligt nl. in de bedoeling, de uitvoering van de regeling in medebestuur in handen te leggen van de provinciale besturen, zoodat in elke provincie slechts een belastingheffer(-inner) zal optreden.

In de omstandigheid dat de centrale overheid met het ingediende ontwerp op belastinggebied een terrein betreedt, dat — althans op Java en Madoera — tot dusver aan den lokalen belastingheffer was overgelaten, ziet de Regeering, zooals in de memorie van toelichting (blz. 4) reeds is uiteengezet, geen bezwaar om een deel der opbrengst van de motorvoertuigenbelasting ter versterking van de Landsmiddelen aan te wenden. In aanmerking nemende den moeilijken toestand van 's lands financiën acht Zij alleszins voldoende grond aanwezig om, waar overeenkomstig het advies der „Commissie voor Motorverkeer” een belasting tot een hoogte als wordt voorgesteld redelijk is te achten, daartoe over te gaan en hetgeen de belasting meer opbrengt dan hetgeen noodig is om de autonome ressorten een aandeel, aansluitend bij de totaal-opbrengst van de thans bestaande heffingen te geven, te bestemmen voor de algemeene geldmiddelen van het Land. Hierdoor wordt niet eenzijdig vooruitgelopen op de regeling der financieele verhouding, omdat t. z. t. bij invoering dier regeling zal kunnen worden beslist of dit deel van het belastingterrein in aanmerking komt om geheel aan de autonome ressorten te worden overgelaten. Van een miskenning van het karakter der motorvoertuigenbelasting kan bezwaarlijk sprake zijn, omdat, naar het oordeel der Regeering, bij de toestanden, welke hier te lande bestaan deze belasting niet moet worden gezien als een zuivere doelbelasting, doch als een der bronnen waaruit de overheid de middelen put, welke zij voor de uitvoering van haar taak behoeft. Ook de Commissie voor de financieele verhouding heeft zich, in tegenstelling met de „Commissie voor Motorverkeer”, op dit standpunt gesteld.

Naar aanleiding van de opmerking, dat het de aandacht had getrokken, dat de Regeering enerzijds een bijzondere inkomstenvermeerdering van locale ressorten van de hand wijst, indien niet is aangetoond, dat deze ressorten die inkomstenversterking werkelijk noodig hebben, anderzijds aan de regentschappen, die thans uit deze belastingbron in het geheel niets ontvangen een deel der verwachte hoogere opbrengst zal uitkeeren, zij aangeteekend, dat de beperktheid van het belastingterrein waaruit de overheid hier te lande in het algemeen de voor de uitvoering van haar taak benodigde inkomsten putten kan, het noodzakelijk maakt de beschikbare middelen in de eerste plaats te doen aanwenden, waar daaraan het meest behoefte bestaat. In verband hiermede ligt het — vooral in financieele moeilijke tijdsomstandigheden als de tegenwoordige — voor de hand om bijzondere en onvoorziene inkomstenvermeerdering van enkele ressorten zooveel

mogelijk tegen te gaan, zoolang de dringende behoefte aan deze versterking niet is aangetoond. Ten aanzien van de regentschappen staat de zaak echter eenigszins anders, omdat deze ressorten tot nu toe opzettelijk in afwachting van de regeling van de belasting op het motorverkeer op uniforme basis van dit belastingterrein zijn teruggehouden, zoodat de Regeering het billijk acht, thans aan deze ressorten een deel van de opbrengst dezer belasting toe te wijzen. Voor de in het afdeelvingsverslag uitgesproken vrees, dat de regentschappen de extra te ontvangen gelden zullen kunnen besteden tot uitbreiding van hun toegewezen taak, bestaat naar het oordeel der Regeering geen voldoende grond, omdat het voor de meeste regentschappen zeer veel overleg vereischt om tot een sluitende begroting te komen. De Regeering nam dan ook met voldoening kennis van de door andere leden uitgesproken instemming met het voorneemen om een deel van de opbrengst der belasting aan de regentschappen af te staan. Aan alle regentschappen samen zal een bedrag worden toegewezen dat in verband met de verwachte opbrengst dezer belasting op rond f 200.000 kan worden geraamd, waarvan de verdeling z. v. m. zal plaats hebben in verhouding tot de opbrengst van de motorvoertuigenbelasting binnen elk regentschap. Het ligt in de bedoeling de provincies West- en Midden-Java een zoodanige compensatie te verleenen, dat zij de verwachte inkomstenderving zonder te groote budgetaire moeilijkheden te boven kunnen komen, met dien verstande echter, dat de tegemoetkomingen in geen geval de in de memorie van toelichting genoemde bedragen te boven gaan.

De Regeering kan niet inzien, dat het centrale karakter der voorgestelde regeling aanleiding zou moeten zijn om ook de personeele belasting voor motorvoertuigen met deze motorvoertuigenbelasting samen te smelten. Terecht wordt tegen het door sommige leden dienaangaande geopperde bezwaar door andere leden opgemerkt dat de personeele belasting van een ander beginsel uitgaat dan de motorvoertuigenbelasting.

Het verschil in beteekenis, dat aan het motorverkeer op Java en Madoera eenerzijds en in de Buitengewesten anderzijds valt toe te kennen, heeft de Regeering er toe doen besluiten, om, overeenkomstig het voorstel van de Commissie voor de financieele verhouding, vooralsnog af te zien van

verwezenlijking van het denkbeeld om de thans voor Java en Madoera voorgestelde regeling der motorvoertuigenbelasting ook tot de Buitengewesten uit te strekken.

Na een verdere doorvoering der bestuurshervorming kan deze vraag opnieuw onder de oogen worden gezien. Hieraan is bovendien het voordeel verbonden, dat alsdan beschikt wordt over meer gegevens omtrent de werking van de sedert 1 Januari 1932 voor de Buitengewesten geldende Landsheffing op het motorverkeer.

De Regeering acht het niet gewenscht en praktisch ook niet uitvoerbaar aan de motorvoertuigenbelasting zoodanige andere grondslagen aan te leggen, dat daardoor in het belastingtarief in nog sterker mate dan bij verwezenlijking van de voorgelegde plannen het geval is, het meerdere of mindere gebruik, dat van het motorvoertuig wordt gemaakt tot uitdrukking wordt gebracht. De suggesties van een heffing van het benzineverbruik of van een omzetbelasting bij verkoop van motorvoertuigen of onderdeelen daarvan leenen zich slecht tot praktische verwezenlijking

§ 2. Verdere bezwaren tegen en instemming met het voorstel.

Hoewel de ontworpen regeling in het algemeen — behoudens ten aanzien van het vrachtautoverkeer — een belastingverhoging brengt, in vergelijking met hetgeen thans volgens provinciale en gemeentelijke verordeningen verschuldigd is, acht de Regeering die belastingverzwaring in verband met den moeilijken toestand van 's Lands financiën alleszins verdedigbaar. De belastingverzwaring is, naar de meening van de Regeering, niet van dien aard, dat als gevolg van de nieuwe regeling een belangrijke teruggang van het autoverkeer — met daaruit voortvloeiende lagere ontvangsten uit den benzine — accijns en de invoerrechten — te duchten valt. Het ondervolgende staatje geeft een — ook in het afdeelvingsverslag gevraagde — de werkelijkheid zooveel mogelijk benaderende, vergelijkende opgaaf van de bedragen, welke bij de daarbij nader aan te duiden gewichtsgrenzen thans in de voornaamste plaatsen op Java en Madoera aan provinciale en gemeentelijke motorvoertuigenbelasting verschuldigd zijn en de bedragen, welke voor deze vervoermiddelen van gelijk gewicht onder de nieuwe regeling moeten worden betaald.

Personenauto's met 4 à 5 zitplaatsen en een gewicht van ± 1100 kg.						
Voorgestelde tarief voor auto's voor		West-Java en de gemeente Batavia	Midden-Java en de gemeente Semarang	Oost-Java en de gemeente Soerabaja		
eigen	openbaar					
gebruik						
99	148.50	77	116	91		
Autobus met 22 zitplaatsen en een gewicht van 1800 à 1900 kg.						
180	270	216	352	264		
Vrachtauto met een gewicht van gewicht van ± 1600 kg.						
240		396	280	115		
Motorrijwiel met een gewicht van 300 kg.						
21		30	16	12		

De door de Regeering voorgestelde afwijking van de door de „Commissie voor Motorverkeer” ontworpen tarieven acht de Regeering noodzakelijk, omdat bij heffing van en $2 \times$ zoo hoog tarief voor auto's voor openbaar gebruik, als voor auto's voor eigen gebruik. eerstbedoelde vervoermiddelen naar Haar oordeel te zwaar zouden worden belast.

§ 3. Afzonderlijke opmerkingen.

Voor het in beschouwing nemen van het onderwerpelijke voorstel tegelijk met de ordonnantie tot vaststelling van een motorverkeersreglement, ziet de Regeering geen aanleiding. De indiening van de hierbedoelde ordonnantie kan spoedig worden tegemoetgezien.

De Regeering is bereid te overwegen bij het ontwerpen der ordonnantie vrijstelling te verleen voor auto's, welke dienen voor vervoer op het terrein eener onderneming en uitsluitend van ondernemingswegen gebruik maken.

Het karakter van de thans voorgestelde regeling brengt mede, dat ook voor motorvoertuigen binnen de stadsgemeenten, welke provinciale of regentschapswegen niet zullen berijden, de op-

centen ten behoeve van de provincie verschuldigd zullen zijn. Tegen het maken van een onderscheid als hierbedoeld, dat in verband met de locale omstandigheden praktisch nagenoeg alleen voor de bezitters van auto's in de gemeente Batavia beteekenis zou hebben, zijn in het afdeelvingsverslag bezwaren geopperd, welke de Regeering onderschrijft.

Voor de uitgesproken vrees, dat het taxibedrijf in de groote steden, althans het bedrijf der „wilde” taxi's, totaal onrendabel wordt gemaakt, bij doorvoering van het door de Regeering voorgestelde tarief voor deze motorvoertuigen, bestaat naar Haar oordeel geen grond. De van andere zijde te kennen gegeven meening, dat een zekere verzware van het tarief voor taxi's niet ongemotiveerd is, kan de Regeering om de door de hier aan het woord zijnde leden aangegeven redenen deelen.

Uit het hoogerweergegeven staatje van vergelijking der belastingbedragen, verschuldigd volgens de geldende locale (provinciale en gemeentelijke) verordeningen, met die, welke volgens de nieuwe regeling zullen moeten worden opgebracht, kan blijken, dat de mededeeling in de memorie van toelichting, dat de regeling in het algemeen een verlaging van druk medebrengt voor het vracht-autotransport, juist is.

De Regeering zal over het doen vervallen van de thans door de provincie Oost-Java geheven bijzondere wegenbelasting met haar nog nader overleg plegen. De Regeering verwacht, dat de provincie tegen het geheel of gedeeltelijk doen vervallen van de hierbedoelde wegenbelasting geen bezwaar zal hebben, indien blijkt, dat de provinciën de hieruit voortvloeiende inkomstenderving kunnen dragen.

Bij het ontwerpen van de ordonnantie op de motorvoertuigenbelasting zal nader de vraag onder oogen worden gezien in hoeverre het wenschelijk is — v.z.n. in overleg met de Zelfbesturen — een wijziging in overweging te nemen van de thans in zelfbestuursgebieden in de Vorstenlanden te dezer zake geldende regelingen.

Daar voor een juist oordeel over de voorgestelde regeling de beschikking over de door het Centraal Kantoor voor de Statistiek verwerkte gegevens niet noodig schijnt, heeft de Regeering geen aanleiding gevonden die gegevens over te leggen.

Het nieuwe motorvoertuig „Demmo” zal, al naar gelang het voor eigen, dan wel voor openbaar gebruik bestemd is, voor de toepassing van de nieuwe regeling worden gerangschikt onder personenauto's voor eigen of voor openbaar gebruik.

Maleisch Gedeelte.

Motie-motie Raad-raad Kaboepaten Pasal 17 dan 21 O. K.

Betapa banjaknja motie-motie jang pada waktow terachir ini dibitjarakannja didalam persidangan-persidangan dari beberapa raad-raad kaboepten, maka dapatlah diketahoei dari oraian dibawah ini, jang boleh dihanggap samboengan karangan kami, jang telah dimoeatkan dalam madjallah Locale Belangen tertanggal 16 Juni j.t.l.

5. Pada persidangan tertanggal 30 Maart 1932 maka Dewan Kaboepten Garoet telah menetapkan soeatow motie jang bermaksoed mohon kepada Pemerintah soepaja pasal 17 dan 21 dari Ordonnansi Kaboepten ditambah boenjinja, demikianlah soepaja adalah kesempatan agar pemberian wang perdjalan dan pemondokan itow lain dari pada oentoek mengoendjoengi persidangan-persidangan djoega diberikan oentoek perdjalan-perdjalan jang diperboeat oleh lid-lid dewan, madjelis koemetir dan commissie-commissie menoeroet perintah dewan, madjelis koemetir atau voorzitter.

Adapoen motie ini ditetapkannja ialah oleh sebab dewan terseboet telah menerima soerat dari Goebornoer Provincie Pasoendan, jang menjatakan, bahwa dalam beberapa peratoeran jang diperboeat oleh dewan-dewan kaboepten tentang pemberian wang perdjalan dan pemondokan kepada lid-lid dewan koemetir dan lid-lid commissie dari dewan, termoeat djoega beberapa ketentoean, dalam mana penggantian ongkos-ongkos itow diberikan djoega, boekan oentoek mengoendjoengi persidangan-persidangan dewan, madjelis atau commissie, hal mana tidak berpadan dengan boenjinja pasal 17 dan 21 dari Ordonnansi Kaboepten (Stbl. 1924 No. 70/c.a.)

Dewan Kaboepten terseboet menimbang, bahwa soedah lebih dari patoet jang ketentoean-ketentoean tentang pemberian wang perdjalan dan pemondokan kepada lid-lid dewan, madjelis koemetir dan lid-lid commissie dari dewan itow boekan sadja dilakoekan oentoek mengoendjoengi persidangan-persidangan dewan, madjelis koemetir atau commissie dari dewan, akan tetapi djoega oentoek perdjalan-perdjalan jang di perintahkan oleh dewan, madjelis koemetir atau voorzitter.

Baiklah maksoednja motie ini kami selidiki lebih dalam.

Soenggoehpoen benar, bahwa pasal 17 dan 21 dari Ordonnansi Kaboepten memberi kesempatan pada raad oentoek mengadakan soeatow pelatoeran, dimana ditetapkan bahwa oentoek mengoendjoengi persidangan-persidangan, baik

dari raad, biarpow dari commissie dewan dan dari madjelis koemetir, pada lid-lid dewan dan lid-madjelis koemetir hendaklah diberi penggantian wang perdjalan dan pemondokan.

Pelatoeran-pelatoeran ini haroeslah dapat disahkan oleh madjelis gedeputeerden, ketentoean mana diadakannja ta'lain oentoek mendjaga *per-tama* djangan sampai adalah soeatow pelatoeran jang begitow loeas maksoednja, sehingga mengganggoe atawowen berbahaya akan wang kaboepten, *kedoea* agar soepaja pelatoeran² boeat seloeroeh kaboetaten-kaboepten dalam wengkon soeatow Provincie satow sama lain ta'akan berbeda banjak.

Pelatoeran jang sematjam itow tertampak djoega dalam Provincie-oordonnantie. Dalam pasal 19 dari ordonnantie ini ditentoean poela, bahwa pada lid-lid raad provincie djoeglah haroes dapat penggantian wang perdjalan dan pemondokan oentoek mengoendjoengi persidangan - persidangan raad dan commissie dari raad.

Bagaimanakah atowannja boeat lid-lid madjelis gedeputeerden? Dalam pasal 24 ayat 2 Provincie-oordonnantie dinjatakan dengan seterang-terangnja bahwa oentoek mengoendjoengi persidangan-persidangan raad atawowen madjelis gedeputeerden mereka ini *tidak* dapat wang penggantian perdjalan dan pemondokan.

Adapoen maksoednja wetgever tidak lain hanja akan mendjaga djangan sampai gadjih jang diberikan padanja (liatlah boenjinia pasal 24 ayat 1) dengan lain djalan dinaekkan poela.

Kendati demikian boenjinja oendang-oendang maka raad provincie poen tidak dapat serangan dari Pemerintah Agoeng, apabila raad memberi wang penggantian perdjalan dan pemondokan pada lid-lid gedeputeerden jang haroes bersidang ditempat diloeat ibow kota provincie.

Boektinja dalam tiap-tiap anggaran Raad Provincie Djawa-Tengah telah menjediakan wang oentoek penggantian wang perdjalan dan pemondokan bagai lid-lid Madjelis Gedeputeerden jang haroes bersidang diloeat ibow kota Semarang atawowen haroes mengoendjoengi soeatow tempat oentoek mengadakan roepa-roepn pembijtaraan, pendek kata oentoek memboeat perdjalan dienst (dienststreizen).

Meskipun dengan sekedjap mata persediaan wang itow terliatnja adalah bertentangan dengan boenjinja pasal 24 ayat 2 tadi, Pemerintah poen merasa tidak keberatan soeatow apa atas persediaan itow.

Memang soedah sepatoetnja, dan seadilnja. Penganggapan jang demikian itow adalah sepadan dengan maksoednja (geest) wetgever, maka wetgever tentoelah tidak akan menghalang-halangi.

Lain dari itoe hendaklah djoega diketahoei oendang-oendang seperti didalam stadsgemeente-ordonnantie pada mana tidak terliat soeatoe pasal, jang menyatakan, bahwa oentoek perdjalanen dienst pada lid-lid raad boleh di berikan penggantian wang perdjalanen dan pemondokan. Akan tetapi didalam anggaran stadsgemeenten senantiasa di sediakan wang oentoek keperloean itoe, dan sepanjang pengalaman kami anggaran-anggaran jang memoeat persediaan wang itoe tidak ditolak oleh jang wadjib.

Inilah boeat kami soeatoe boekti poela, bahwa pemberian penggantian wang perdjalanen pada lid-lid oentoek keperloean selainnja mengoendjoengi persidangan raad ataupun commissie dari raad sekalipoen tidak boleh di hanggap bertentangan ataupun tidak berpadan dengan kehendak wetgever. Baiklah hal ini kami terangkan poela dengan soeatoe tjonto.

Sebagaimana telah diketahoei, maka tiap-tiap taoen oleh perhimpoean Locale Belangen diadakan Decentralisatiecongres, pada congres mana soedah tentoe berhadlir djoega beberapa wakil-wakil, kebanyakan lid-lid dari raad, baik dari raad kaboepaten, biarpoe dari stadsgemeenteraad dan provinciale raad.

Apakah wakil-wakil tadi haroes mengloearkan wang dari kantongnja sendiri. Tidak, boekan? Senantiasa mereka dapat wang gantian perdjalanen dan menginap dari raad, jang mewakilkanja. Memang hal jang seroeпа itoe soedah sepatoenja dan seadil-adilnja.

Apakah raad jang telah mengirimkan oetoesan tadi dan memberi wang perdjalanen dan menginap telah dapat sangkalan dari fihak atas? Sepanjang pengetahoean kami hal sedemikian itoe beloe pernah kedjadian. Sebab, tidak lain hal jang sedemikian itoe terasa soedah selajaknja dan djoepoen seadil-adilnja, serta lagi poela adalah dalam kekoeasaan raad masing-masing sendiri.

Oleh karena itoe maka kami tidak mengarti benar tjelaan dari madjelis Gedeputeerden Provincie Pasoendan atas perboeatan-perboeatan jang telah dilakoekan oleh Dewan Kaboepaten Garoet.

Dengan alesan-alesan terseboet diatas ini, maka kami bersikap, bahwa permohonan oentoek merobah ataupun menambah pasal 19 dan 21 Ordonnansi Kaboepaten seperti jang dimaksoedkan dalam motie terseboet diatas itoe sesoenggoehnja tidak begitoe bergoena (overbodig).

Kami rasa soedah tjoekoop tentang hal itoe dimintakan poetoesan jang lebih tinggi dari Pemerintah Agoeng. Lagi poela hendaklah diperingati bahwa merobah oendang-oendang dalam soeatoe ordonnansi itoe tidak moedah, tidak bisa dilakoekan dengan tjepat, sebab beberapa fihak

oempama Dewan Rajat haroes diminta pertimbanganja ataupun kesetoedjoeannja.

Apabila dalam hal tadi Pemerintah memoetoeskan bahwa apa jang diperboeatkan oleh Raad Kaboepaten Garoet itoe dipandangnja tidak bertentangan dengan maksoednja pasal 17 dan 21 Ordonnansi Kaboepaten, maka tambahan jang dioesoelkan tadi tidak perloe diadakan ataupun bilamana oentoek technieknja terasa lebih baik pasal-pasal tadi dirobak, robahan-robahan itoe sepanjang fikiran kami tidak perloe dengan tergesa-gesa diadakan dan hal ini boleh toenggoe sampai diwaktoe sekalian ordonnansi-ordonnansi tentangan raad-raad dirobah segenapnja seperti telah dikehendakan oleh Pemerintah Agoeng sendiri.

Moedah-moedahan pemandangan ini dapat perhatiannja lain-lain raad, jang diminta soepaja memberi kesetoedjoeannja atas motie tadi.

Sm.

Personalia.

Benoemd:

tot lid van den gemeenteraad van Tandjong Balai, H. G. Kromsigt.

Verkozen:

tot lid van den stadsgemeenteraad van Salatiga, Mr. H. J. J. M. Dorbeck en Dirdjan Dirdjosoekarto.

tot lid van den stadsgemeenteraad van Modjokerto, Mr. J. M. Rijkee.

Officieele Mededeelingen.

Onder dagteekening van 9 dezer richtte het Dagelijksch Bestuur het volgende verzoekschrift aan de Regeering:

De ondergeteekenden G. de Raad, H. J. Drost en F. W. M. Kerchman respectievelijk Voorzitter, Secretaris en Penningmeester van de Vereeniging voor Locale Belangen, gevestigd te Semarang, als rechtspersoon erkend bij Gouvernementsbesluit van 1 Juli 1922 No. 75, geven, handelend als zodanig voor en namens genoemde vereeniging, met verschuldigden eerbied te kennen,

dat hunne vereeniging, die zich ten doel stelt de ontwikkeling van het gewestelijk en plaatselijk zelfbestuur en de algemeene belangen van locale ressorten te bevorderen, op het negentiende Decentralisatiecongres, gehouden te Semarang in 1929, aan de orde heeft gesteld de gemeentelijke rooilijnpolitiek,

dat bij de behandeling van dit onderwerp op

het genoemde decentralisatiecongres door de vertegenwoordigers van de decentralisatie blijkt werd gegeven, dat men zich ten volle bewust was van het belang eener behoorlijke stedenbouw-wetgeving, doch tevens besepte de moeilijkheden, welke aan de totstandkoming van een theoretisch en practisch deugdelijke wettelijke regeling der bouwbeperkingen voorloopig in den weg stonden.

dat deze moeilijkheden voor een belangrijk deel voortsproten uit het feit, dat de Regeeringsorganen in het algemeen niet op de hoogte zijn en, gegeven, dat de groote groei der steden hier nog betrekkelijk jong is ook nog moeilijk op de hoogte kunnen zijn van de nooden dier stadsontwikkeling, die zich immers eerst laten kennen uit de praktijk der plaatselijke grond- en rooilijnpolitiek, waardoor gevreesd werd de totstandkoming van een wellicht wel met de hier geldende juridische opvattingen strookende, en in dien zin theoretisch juiste, doch niet aan de eischen van de praktijk voldoende wettelijke regeling,

dat toch een wettelijke regeling van de bevoegdheden en verplichtingen der autonome gemeenschappen (bij voorbeeld in een stedenbouw- of bouw-ordonnantie) slechts dan gewenscht zou zijn, wanneer zij wel eenerzijds ten volle rechtszekerheid tot stand brengt en een effectieve rechtsbescherming geeft tegen willekeur, doch toch anderzijds een goede stadsontwikkeling bepaaldelijk zou bevorderen,

dat in verband met de bovenbedoelde moeilijkheden in decentralisatiekringen met voldoening vernomen werd, dat in de bij Gouvernementsbesluit van 25 Maart 1930 No. 37 ingestelde commissie, de z.g. Bouwbeperkingscommissie, benoemd werden eenige personen, die uit hoofde van de door hen bekleede functies geacht konden worden geheel op de hoogte te zijn van de eischen, welke gesteld worden door deugdelijke en stelselmatige stedenbouw en stadsuitbreiding.

dat aan de genoemde commissie is opgedragen het instellen van een onderzoek naar, zoowel uit algemeene als locale verordening voortspruitende bouwbeperkingen' alsmede om de Regeering van advies te dienen nopens de vraag of het wenschelijk is om ten aanzien van die beperkingen wettelijke regelingen in het leven te roepen en om, voorzoover deze vraag bevestigend wordt beantwoord, zoodanige regelingen te ontwerpen,

dat de aan de commissie gegeven opdracht derhalve te recht zoo ruim is, dat zij niet alleen omvat een studie van alle bouwbeperkingen zelve, doch evenzeer een onderzoek naar al hetgeen met een regeling dier bouwbeperkingen in eenig verband staat, daar toch zoowel de al of niet wen-

schelijkheid hunner wettelijke regeling als de eventuele inhoud daarvan eerst op grond van een dergelijk ruim opgezet onderzoek kunnen worden vast- en voorgesteld,

dat uiteraard bij de bestudeering van de vraag tot hoeverre de autonome gemeenschappen met het opleggen van bouwbeperkingen mogen gaan, tegelijkertijd in beschouwing behoort te worden genomen het vraagstuk der vergoedingen,

dat de vraag toch immers niet alleen is wat men onder bouwbeperkingen moet verstaan, noch alleen of en hoe deze wettelijk moeten worden geregeld, doch ook wel tot hoever zulke beperkingen mogen gaan zonder dat de autonome gemeenschap verplicht is vergoeding voor verlies van rechten aan den rechthebbende te betalen, respectievelijk, indien zij verder gaan, hoe groot deze vergoeding moet zijn en hoe zij moet worden bepaald,

dat ook de Regeering zelve bij de instelling van de commissie van meening geweest moet zijn, dat het *geheele* vraagstuk der schadevergoeding tot haar competentie behoort, hetgeen o. a. blijkt uit de nota over de „Rooilijnpolitiek van de gemeenten”, opgesteld door Mr. Maassen als Adjunct-Inspecteur voor de Agrarische Zaken, welke nota de aanleiding is geweest tot de instelling der commissie en in haar instellingsbeluif dan ook in het bijzonder wordt genoemd, en waarin (vide o. m. de punten 16, 17 en 19 tot 27 harer samenvatting) dat vraagstuk *in zijn geheel* aan de orde is gesteld,

dat thans echter tegen de verwachting in door de Regeering aan den Volksraad ter vaststelling is aangeboden een ontwerp-ordonnantie tot afstand in beheer aan de zelfstandige gemeenschappen van de in die gemeenschappen tusschen de erfrooilijnen gelegen, tot het vrijlandsdomein behorende gronden (onderwerp 168), waarin regeling vindt de verplichting van de autonome gemeenschappen tot vergoeding wegens verlies van grondstrooken, uitgesplitst bij eigendoms-toewijzing,

dat nu de afsnijding van grondstrooken door erfrooilijnen van perceelen, welke — blijkens die vaststelling van erfrooilijnen — als regel voor bebouwing zullen zijn bestemd, toch moet worden opgevat als een bouwbeperking, immers als een bouwverbod,

dat bovendien in de artikelen 2, 3 en 4 der ontwerp-ordonnantie voorgesteld wordt een wettelijke regeling van de voor die bouwbeperking te betalen schadeloosstelling, welke regeling na hare vaststelling, als zijnde de eerste van dien aard, ongetwijfeld zou beïnvloeden voorschriften ten aanzien van andere bouwbeperkingen, daar

toch een uniforme regeling dier materie uiteraard zooveel mogelijk moet worden nagestreefd,

dat derhalve de ordonnantie één bepaalde, zij het beperkte bouwbeperking en de daaruit voortvloeiende consequenties regelt, voordat de Bouwbeperkingscommissie de gelegenheid gehad heeft haar onderzoek in te stellen naar en zich uit te spreken over de bouwbeperkingen en de daaruit voortvloeiende schadevergoedingsplicht in het algemeen,

dat het aan den Volksraad overgelegde ontwerp-ordonnantie derhalve vooruitloopt op het rapport van de Bouwbeperkingscommissie,

dat om die reden gegrond voorkomt het rekest van eenige leden van de Bouwbeperkingscommissie aan den Volksraad, houdende verzoek om het daarheen te leiden, dat de voorgestelde ordonnantie geen rechtskracht krijgt alvorens de Bouwbeperkingscommissie daarover gehoord is (afgedrukt in *Locale Belangen* van 1 Juli 1932 blz. 222),

Redenen waarom de ondergeteekenden Uwe Excellentie eerbiedig verzoeken het ontwerp-ordonnantie tot afstand in beheer aan de zelfstandige gemeenschappen van de in die gemeenschappen tusschen de erfrooilijnen gelegen, tot het vrij landsdomein behorende gronden, alvorens de Volksraad zich daarover uitspreekt, alsnog aan de Bouwbeperkingscommissie te zenden om advies, opdat dit deskundig college de gelegenheid krijgt bedoeld ontwerp te toetsen aan de eischen van de praktijk der decentralisatie.

't Welk doende,

Artikelen voor het orgaan. Het bestuur heeft het honorarium der artikelen in het orgaan vastgesteld op: f 10,— voor de eerste bladzijde druks, f 8,— voor de volgende bladzijde druks, f 6,— voor de daarop volgende bladzijde druks en voor elke bladzijde druks meer f 5,—. Gedeelten eener bladzijde zullen naar evenredigheid worden gehonoreerd.

Voor correspondenties, waarbij van raadspublicaties gebruikt gemaakt wordt, stelt het bestuur het honorarium vast.

Copy voor elk nummer van dit tijdschrift, dat op den 1sten der maand verschijnt, wordt ingewacht uiterlijk op den 20en der voorafgaande maand, copy voor het nummer van den 16en uiterlijk op den 5en der maand.

Het Bestuur der vereeniging voor Locale Belangen is samengesteld als volgt: G. de Raad, Voorzitter, H. J. Drost, Secretaris, F. W. M. Kerchman, Penningmeester, allen te Semarang; H. J. Bussemaker te Soerabaja, Mr. A. Meyroos te Batavia, R. Slamet te Semarang, M. Soetedjo te Batavia (c), Mr. J. M. Wesselink, te Medan, R. A. A. Wiranata Koesoema en Ir. J. E. A. von Wolzogen Kühr, beiden te Bandoeng.