KONINKRIJK BELGIE.

ROYAUME DE BELGIQUE.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, eerste kamer, de 4e februari 1974 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "tot vaststelling van het tarief van de gebruiks- en tonnegelden in de Autonome Haven van Charleroi", heeft de 21e februari 1974 het volgend advies gegeven :

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, première chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 4 février 1974, d'une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal "fixant le barème des redevances et des taxes du Port autonome de Charleroi", a donné le 21 février 1974 l'avis suivant :

Het ontwerp vindt zijn rechtsgrond in artikel 8 van de wet van 12 februari 1971 houdende oprichting van de Autonome Haven van Charleroi, waarbij onder meer aan de Koning opgedragen wordt het tarief te bepalen van "de havengelden, retributies, kadegelden, huurgelden voor de installaties en kunstwerken en andere opbrengsten uit de exploitatie" die de "Autonome Haven van Charleroi" gerechtigd is te innen.

Het ontwerp strekt tot vaststelling van het tarief van de "gebruiksgelden" en "tonnegelden" die de gebruikers van de onder het beheer van de Autonome Haven van Charleroi staande havens moeten betalen voor de ingebruikneming van tot die havens behorende "kaaiterreinen" en "industrieterreinen", respectievelijk voor het laden en lossen van schepen aan de kaden.

*

* *

Blijkbaar is in het opschrift uit het oog verloren dat de "Autonome Haven van Charleroi" geen territoriaal begrip is, doch een vereniging van overheidslichamen.

Verder is de benaming van de door de Autonome Haven van Charleroi te innen gelden, waarvan het tarief door het ontwerp vastgesteld wordt, naar luid van artikel 2.3 van de statuten en van artikel 8, tweede lid, van de wet van 12 februari 1971 onderscheidenlijk "retributie voor ingebruikneming" en "kadegelden".

.../...

Met een en ander rekening houdend, wordt voorgesteld het opschrift als volgt te lezen :

"Koninklijk besluit tot vaststelling van het tarief van de retributies voor ingebruikneming en van de kadegelden in het gebied onder het beheer van de Autonome Haven van Charleroi".

In het beschikkend gedeelte van het ontwerp zal dan ook telkens "retributies voor ingebruikneming" en "kadegelden" geschreven worden in plaats van "gebruiksgelden" en "tonnegelden".

*
* *

Artikel 1.

Het ontwerp maakt een onderscheid tussen "kaaiterreinen" en "industrieterreinen". "Kaaiterrein" wordt genoemd, de strook van 30 m die onmiddellijk achter de kademuur of -muren van elke haven gelegen is; "industrieterrein" wordt genoemd, de rest van de terreinen die bij de havens behoren en onder het beheer van de Autonome Haven van Charleroi geplaatst zijn.

Het woord "industrieterrein" heeft niet noodzakelijk de betekenis die daaraan door de wet op de stedebouw en de ruimtelijke ordening gegeven is. Het ontwerp strekt

.../...

er trouwens niet toe door een afbakening van de bedoelde terreinen enig plan van aanleg vast te leggen.

*
* *

Het tarief is niet uniform voor alle kaai- of industrieterreinen. Deze worden door artikel 1 van het ontwerp in klassen ingedeeld en gewoon met de vermelding van hun oppervlakte omschreven. Die indeling kan maar een toepasbare normatieve waarde hebben mits bij het besluit in ontwerp een duidelijk liggingsplan gevoegd wordt waarnaar in het besluit zal dienen verwezen te worden.

Artikel 2.

§ 1.

Artikel 2 van het ontwerp diversifieert het tarief ook naargelang van de duur van de ingebruikneming. Daartoe maakt het ontwerp een onderscheid tussen "langlopende concessies", dit is met een duur van meer dan drie jaar, en "kortlopende concessies", dit is met een duur van minder dan één maand. Naar de verklaringen van de gemachtigde ambtenaar is er bewust geen sprake van concessies voor de duur van één maand tot drie jaar omdat de Autonome Haven van Charleroi voorlopig geen concessies op middellange termijn wenst te verlenen.

.../...

Voor de concessies op langere termijn wordt de retributie uitgedrukt in jaargelden. Volgens de gemachtigde ambtenaar zullen zij per ondeelbare jaarperiode worden berekend omdat ook de concessies in die zin zullen worden verleend.

Beide verduidelijkingen in acht genomen, wordt voor de toepassing van het ontworpen besluit voorgesteld de concessies in te delen in, enerzijds, concessies van ten minste vier jaar en, anderzijds, concessies van kortere duur zonder nadere omschrijving van looptijd.

*
* *

Het ontwerp bevat geen modaliteiten omtrent de verplichting het bedrag in éénmaal dan wel in schijven te betalen; ook omtrent het tijdstip van betaling wordt gezwegen. Om betwistingen te voorkomen ware het wenselijk het ontwerp dienomtrent aan te vullen.

*
* *

Indien het de bedoeling van de Regering is dat voor concessies op korte termijn de minimum-retributie overeenkomt met het bedrag dat voor een ingebruikneming van vijf dagen verschuldigd is, worde het woord "forfaitair" beter voor het woord "minimum" ingevoegd.

*
* *

.../...

Voor § 1 wordt dan de volgende tekst in overweging gegeven :

"§ 1. Retributie voor ingebruikneming.

A. Voor concessies verleend voor een duur van ten minste vier jaar, hierna concessies op lange termijn genoemd, bedraagt de jaarlijkse retributie :

voor terreinen A1	39,53 F/m2
voor terreinen A2	22,59 F/m2 ... enz.

Gedurende het eerste concessiejaar wordt op die bedragen een vermindering van 50 % toegestaan.

De retributie wordt betaald ...

B. Voor concessies verleend voor een kortere duur is de retributie vastgesteld op 0,56 F/m2 per werkdag, met een forfaitair minimum van 5 dagen, tot welke klasse ook het in gebruik genomen terrein behoort".

§ 2.

Naar de gemachtigde ambtenaar heeft uiteengezet, wordt, wat betreft de laad- en losaktiviteit van de houders van een concessie op lange termijn, een onderscheid gemaakt tussen die waarbij de lading rechtstreeks uit het schip op een spoor- of vrachtwagen of van een spoor- of vrachtwagen in het schip overgeslagen wordt en die waarbij de lading op de kaai opgestapeld wordt vooraleer zij op

.../...

een spoor- of vrachtwagen of in het schip geladen wordt. Enkel voor de goederen die volgens de eerste methode gelost en geladen zijn, wordt het degressief tarief toegepast, met name op grond van het aantal op die manier geloste en geladen tonnen goederen in verhouding tot de lengte van de geconcedeerde kaai. Het tarief is degressief en wordt berekend per schijf van 0 tot 150 T., van 150 tot 300 T., van 300 T. en meer.

Voorgesteld wordt het tweede lid van § 2 als volgt te schrijven :

"Wat de concessies op lange termijn betreft, is voor het laden direct uit schepen op spoor- of vrachtwagens en omgekeerd het tarief van de kadegelden degressief volgens het per jaar en per strekkende meter kaai behandelde aantal tonnen :

voor de schijf van 0 tot 150 T. :	1,13 F/T.
voor de schijf van 150 tot 300 T. :	0,56 F/T.
voor de schijf boven 300 T. :	0,40 F/T.".

Blijkens de verklaring van de gemachtigde ambtenaar is, in de Franse tekst, aan de woorden "Au droit des (de ces mêmes) concessions" geen bijzondere betekenis gehecht. Beter ware het dan ook ze te vervangen door de woorden "En ce qui concerne les (ces mêmes) concessions".

§ 3.

In het opschrift van § 3, ware het korrekter "Indexering" in plaats van "Herziening" te schrijven.

L'arrêté projeté trouve son fondement légal dans l'article 8 de la loi du 12 février 1971 portant création du port autonome de Charleroi, lequel, notamment, charge le Roi de fixer "le barème des péages, redevances, droits de quai, produits de location et autres résultant de l'exploitation des installations et ouvrages" que le "Port autonome de Charleroi" est autorisé à percevoir.

Il a pour objet de fixer le barème des "redevances" et des "taxes", au paiement desquelles les usagers des ports gérés par le Port autonome de Charleroi sont tenus, du chef de l'occupation des "zones de quai" et des "terrains industriels", ainsi que pour le chargement et le déchargement des bateaux à quai.

*

* *

Dans l'intitulé il est perdu de vue, semble-t-il que le "Port autonome de Charleroi" ne répond pas à une notion territoriale, mais constitue une association de pouvoirs publics.

En outre, c'est par les termes "redevances d'occupation" et "droits de quai" que l'article 2.3 des statuts et l'article 8, alinéa 2 de la loi du 12 février 1971 désignent les sommes à percevoir par le Port autonome de Charleroi, dont le tarif est fixé par le projet.

.../...

Compte tenu de l'une et de l'autre observation, la rédaction suivante est proposée pour l'intitulé :

"Arrêté royal fixant le barème des redevances d'occupation et des droits de quai dans le ressort du Port autonome de Charleroi".

Par voie de conséquence, il conviendra de dire partout dans le dispositif du projet "redevances d'occupation" et "droits de quai" au lieu de "redevances" et "taxes" ou "taxe sur le tonnage manipulé".

*

* *

Article 1er.

Le projet distingue les "zones de quai" et les "terrains industriels". Il appelle "zone de quai" la bande d'une profondeur de 30 mètres située immédiatement à l'arrière du mur ou des murs de quai de chaque port et "terrains industriels", les autres terrains qui font partie des ports dont la gestion est assurée par le Port autonome de Charleroi.

Les mots "terrains industriels" n'ont pas obligatoirement le sens qu'y attache la loi organique de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. Le projet n'entend d'ailleurs pas, en ce qu'il procède à la délimitation des terrains visés, établir quelque plan d'aménagement.

*

* *

.../...

Le barème n'est pas uniforme pour l'ensemble des zones de quai ou des terrains industriels. L'article ler du projet subdivise ces zones et terrains en classes et les définit par la simple indication de leur superficie. Pareille subdivision ne saurait avoir de valeur normative susceptible d'application qu'autant que soit annexé à l'arrêté en projet un plan de situation clair auquel il devra se référer.

Article 2.

§ ler.

L'article 2 du projet diversifie, le barème également selon la durée d'occupation. Une distinction est établie, à cet effet, entre les "concessions à long terme", c'est-à-dire d'une durée supérieure à trois ans, et les "concessions à court terme", c'est-à-dire d'une durée inférieure à un mois. C'est délibérément, a affirmé le fonctionnaire délégué, qu'il n'est pas fait mention de concessions d'une durée d'un mois à trois ans parce que le Port autonome de Charleroi n'envisage provisoirement pas d'accorder des concessions à moyen terme.

Pour les concessions à long terme la redevance est exprimée en taux annuels. Aux dires du fonctionnaire délégué, ces redevances seront calculées par année indivisible parce que tel sera aussi le mode d'octroi des concessions.

.../...

Ces éclaircissements étant apportés, il est proposé en vue de l'application de l'arrêté en projet de parler, d'une part, de concessions d'au moins quatre ans et, d'autre part, de concessions à plus court terme, sans préciser leur durée.

*
* *

Le projet ne prévoit pas si le paiement se fera en une fois ou s'il pourra avoir lieu par tranches; il est tout aussi muet sur le moment du paiement. Par souci d'éviter des contestations il conviendrait de compléter le projet sur ces points.

*
* *

Si, dans l'esprit du Gouvernement, la redevance minimum pour les concessions à court terme doit correspondre au montant qui est dû pour une occupation de cinq jours, il serait opportun d'insérer le mot "forfaitaire" après le mot "minimum".

*
* *

.../...

Le texte suivant est proposé pour le § 1er :

"§ 1er. Redevance d'occupation.

A. Pour les concessions accordées pour une durée d'au moins quatre ans, appelées ci-après concessions à long terme, la redevance annuelle s'élève :

pour les terrains A1 à 39,53 F/m2
pour les terrains A2 à 22,59 F/m2 ...etc.

Une réduction de 50 % est consentie sur ces taux pendant la première année de concession.

La redevance est acquittée ...

B. Pour les concessions à plus court terme, la redevance est fixée à 0,56 F/m2 par jour ouvrable, avec un minimum forfaitaire de 5 jours, quelle que soit la classe dont relève la zone d'occupation".

§ 2.

D'après les explications du fonctionnaire délégué une distinction est faite, en ce qui concerne les opérations de chargement et de déchargement auxquelles procèdent les titulaires d'une concession à long terme entre, les chargements et déchargements qui se font directement du bateau dans des wagons ou des camions ou

.../...

vice-versa et, les opérations où les marchandises, avant d'être chargées sur un wagon, un camion ou un bateau sont entreposées sur les quais. Le barème dégressif ne s'applique qu'aux chargements et déchargements visés en premier lieu et est fonction du tonnage chargé ou déchargé proportionnellement à la longueur du quai concédé. Le barème dégressif est calculé par tranche de 0 à 150 T, de 150 à 300 T, de 300 T et plus.

La rédaction suivante est suggérée pour l'alinéa 2 du § 2 :

"En ce qui concerne ces concessions à long terme, le barème des droits de quai applicables aux chargements qui ont lieu directement des bateaux sur des wagons ou camions ou vice-versa est dégressif selon le tonnage manipulé par an et par mètre courant de quai :

pour la tranche de 0 à 150 T : 1,13 F/T.
pour la tranche de 150 à 300 T : 0,56 F/T.
pour la tranche supérieure à 300 T : 0,40 F/T".

Aux dires du fonctionnaire délégué, aucune portée spéciale ne s'attache aux mots "Au droit des (de ces mêmes) concessions". Mieux vaudrait dès lors les remplacer par les mots "En ce qui concerne les (ces mêmes) concessions".

§ 3.

Dans l'intitulé du § 3, le terme "Indexation" serait plus adéquat que "Révision".

De kamer was samengesteld uit

de Heren : F. LEPAGE, eerste voorzitter,
Messieurs : premier président,

Ch. SMOLDERS, staatsraden,
H. COREMANS, conseillers d'Etat,

J. LIMPENS, bijzitters van de afdeling wetgeving,
S. FREDERICQ, assesseurs de la section de législation,

R. VAN HAECKE, hoofdgriffier.
greffier en chef.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. Ch. SMOLDERS.

Het verslag werd uitgebracht door de H. Ch. TACQ, eerste auditeur.

La chambre était composée de

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. Ch. SMOLDERS.

Le rapport a été présenté par M. Ch. TACQ, premier auditeur.

DE GRIFFIER - LE GREFFIER,

R. VAN HAECKE.

DE VOORZITTER - LE PRESIDENT,

F. LEPAGE.