KONINKRIJK BELGIË

ADVIES 44.542/3
VAN 27 MEI 2008

VAN DE AFDELING WETGEVING
VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, derde kamer, op 14 mei 2008 door de Voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorstel van wet "betreffende de instelling van milieuzones in steden en gemeenten" (*Parl. St.*, Kamer, DOC 52 1108/001), heeft het volgende advies gegeven:

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond [1], alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Daarnaast bevat dit advies ook een opmerking over een ander punt. Daaruit mag echter niet worden afgeleid dat de afdeling wetgeving binnen de haar toegemeten termijn een exhaustief onderzoek van het ontwerp heeft kunnen verrichten.

*

* *

STREKKING VAN HET VOORSTEL

2. Het om advies voorgelegde voorstel van wet strekt ertoe de luchtvervuiling in steden en gemeenten terug te dringen teneinde de leefbaarheid van de steden en gemeenten te verbeteren.

De steden en gemeenten worden daarom gemachtigd om milieuzones af te bakenen waarin uitsluitend milieuvriendelijke wagens worden toegelaten (artikel 3). Wat de toegang tot die milieuzones betreft, wordt in enkele uitzonderingen voorzien, onder meer voor de bewoners van de milieuzone. Ook wordt de Koning gemachtigd om andere types van voertuigen aan te wijzen waarvoor een uitzondering kan worden toegestaan (artikel 5).

Aan de Koning wordt opgedragen om de criteria te bepalen op basis waarvan voertuigen als milieuvriendelijk worden beschouwd, om het herkenningsteken te bepalen dat op milieuvriendelijke voertuigen wordt aangebracht, om de diensten aan te wijzen die gerechtigd zijn om dit kenteken uit te reiken en om het model van het verkeersbord vast te stellen waarmee deze zones worden afgebakend (artikel 4).

De overtreding van de bepalingen van de wet wordt strafbaar gesteld (artikel 6).

---

(1) Aangezien het om een voorstel van wet gaat, wordt onder "rechtsgrond" verstaan de overeenstemming met de hogere rechtsnormen.

.../...

Ten slotte wordt de inwerkingtreding geregeld (artikel 7).

BEVOEGDHEID VAN DE FEDERALE OVERHEID

3. Het voorstel van wet doet de vraag rijzen naar de bevoegdheid van de federale overheid in deze aangelegenheid.

3.1. Zoals in de toelichting wordt aangegeven is "de bedoeling van dit wetsvoorstel (...) om gemeenten de concrete mogelijkheid te bieden om de strijd aan te binden tegen de luchtvervuiling op hun grondgebied" [2].

Gelet op die toelichting, rijst de vraag of de voorgestelde regeling niet eerder tot de bevoegdheid van de gewesten behoort, aangezien die op grond van artikel 6, § 1, II, eerste lid, 1/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen bevoegd zijn inzake "de bescherming van het leefmilieu, onder meer die van (...) de lucht tegen verontreiniging en aantasting".

Die vraag dient evenwel ontkennend te worden beantwoord.

Zoals de algemene vergadering van de Raad van State, afdeling wetgeving, er in zijn advies 42.892/AV van 18 september 2007 over een voorstel van ordonnantie "betreffende gratis parkeren voor weinig vervuilende wagens" heeft aan herinnerd:

> "[zijn] de gewestelijke bevoegdheden (...) in beginsel in termen van aangelegenheden bepaald en niet in termen van doelstellingen. Overigens vermag de doelstelling van een norm uit zichzelf niet te bepalen of die norm binnen de bevoegdheidssfeer valt van de wetgever van wie hij uitgaat [3].
>
> Wanneer het de bedoeling is met een bepaling een bepaalde aangelegenheid te regelen, gaat het dus niet (...) dat, om de bevoegde overheid te bepalen, in hoofdzaak gekeken wordt naar de doelstellingen van de geplande maatregel."

De omstandigheid dat regelgeving die ertoe strekt een stelsel van milieuzones in te voeren waarbinnen enkel milieuvriendelijke wagens toegelaten worden,

---

(2) *Parl. St.*, Kamer, DOC 52 1108/001, blz. 7.

(3) *Voetnoot 29 uit het geciteerde advies*: Arrest van het Grondwettelijk Hof, nr. 1/89 van 31 januari 1989, 8.B.4.

zou kunnen worden opgevat als een regeling met een directe doelstelling van milieubeleid, laat niet toe om te besluiten dat de gewesten bevoegd zouden zijn om zulke regels uit te vaardigen op basis van hun bevoegdheden inzake milieubescherming.

Derhalve kan niet naar de doelstelling alleen van de ontworpen regeling worden gekeken om de bevoegdheidsvraag op te lossen.

3.2. Het voorstel van wet lijkt daarentegen te kunnen worden ondergebracht bij de bevoegdheid die de federale overheid heeft inzake de algemene politie en de reglementering op het verkeer en het vervoer (artikel 6, § 4, 3/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980) [4].

Die bevoegdheid omvat volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, onder meer "de regels (...) die de openbare wegen definiëren, die waarbij de categorieën van gebruikers worden gedefinieerd die al dan niet de openbare wegen mogen gebruiken, alsmede de regels die betrekking hebben op de verkeerstekens in verband met de voormelde onderwerpen" [5].

Nu het voorstel een regeling omvat waarbij milieuzones kunnen worden afgebakend en waarbij de voertuigen zullen worden bepaald die al dan niet toegang hebben tot die milieuzones, moet worden aangenomen dat die regeling regels omvat die tot de algemene politie over het wegverkeer behoren.

3.3. Blijft dan nog de vraag of die machtiging voor de steden en gemeenten om milieuzones af te bakenen, niet kan worden aangemerkt als het verlenen van een bevoegdheid aan die overheden om terzake aanvullende verkeersreglementen vast te stellen, aangelegenheid waarvoor niet uitsluitend de federale overheid bevoegd is, gelet op het arrest nr. 174/2004 van 3 november 2004 van het Grondwettelijk Hof.

Zoals de Raad van State, afdeling wetgeving, zitting houdend in algemene vergadering, in onder meer zijn advies 43.437/AV van 18 september 2007 heeft opgemerkt, moet uit het voormelde arrest nr. 174/2004 worden afgeleid dat de gewesten

---

(4) Vgl. Advies 18.530/9 van 3 oktober 1990 over een voorstel van wet "houdende beperkingen op het gebruik van motorvoertuigen", *Parl. St.*, Kamer, 1988, nr. 280/2.

(5) Grondwettelijk Hof, nr. 68/96, 28 november 1996, B.10.4.

slechts een bijkomende bevoegdheid inzake aanvullende verkeersreglementen hebben wanneer ze betrokken kunnen worden bij een aangelegenheid waarvoor ze bevoegd zijn [6]. Daaruit volgt dat de federale overheid bevoegd is gebleven betreffende de aanvullende verkeersreglementen die betrekking hebben op federaal gebleven bevoegdheden. De bevoegdheid om aanvullende verkeersreglementen uit te vaardigen, is bijgevolg een bijkomende bevoegdheid die steeds moet kunnen worden gekoppeld aan een hoofdbevoegdheid [7].

Nu moet worden aangenomen dat het voorstel regels omvat die tot de algemene politie over het wegverkeer behoren, behoort de machtiging voor de steden en gemeenten om milieuzones af te bakenen, eveneens tot de bevoegdheid van de federale overheid.

VORMVEREISTEN

4. Het voorstel van wet dat de Voorzitter van de Kamer van volksvertegenwoordigers om advies aan de afdeling wetgeving heeft voorgelegd, bevat regels bij het ontwerpen waarvan de gewestregeringen moeten worden betrokken zoals wordt vereist bij artikel 6, § 4, 3/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

Artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 bepaalt onder andere dat, indien een voorstel van wet een materie betreft zoals vermeld in die paragraaf 4, de betrokkenheid van de gewestregeringen plaatsvindt volgens de regels bepaald in het reglement van de wetgevende kamer waarbij het voorstel van wet wordt ingediend.

Artikel 97, punt 1, eerste lid, van het reglement van de Kamer van volksvertegenwoordigers bepaalt dienaangaande, dat "indien (...) een procedure van

---

(6) De bevoegdheden waarop die aanvullende verkeersreglementen betrekking kunnen hebben en die door het Grondwettelijk Hof worden vermeld, zijn die welke worden bedoeld in artikel 6, § 1, III, 4/, V en X, eerste lid, 1/, 2/*bis* en 8/, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen.

(7) Advies 43.437/AV van 18 september 2007 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Vlaamse Gewest van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens, *Parl. St.*, Vl. Parl., 2007-2008, nr. 1596/1, blz. 41, alsook het hiervoor geciteerde advies 42.892/AV van 18 september 2007.

.../...

samenwerking met de gewest- of [de] gemeenschapsregeringen is voorgeschreven (...) de voorzitter van de Kamer de eerste minister [verzoekt] de tekst over te zenden aan de voorzitter(s) van de betrokken gewest- en/of gemeenschapsregering(en)".

Krachtens artikel 97, punt 1, tweede lid, van het genoemde reglement dient de, *in casu* bij artikel 6, § 8, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980, gelezen in samenhang met artikel 6, § 4, 3/, van diezelfde bijzondere wet voorgeschreven betrokkenheid, plaats te vinden op het ogenblik dat het om advies voorgelegde voorstel van wet op de agenda van de bevoegde commissie van de Kamer van volksvertegenwoordigers wordt geplaatst.

ALGEMENE OPMERKING

5. Gelet op de inhoud van de voorgestelde regeling, die regels omvat die tot de algemene politie over het wegverkeer behoren, rijst de vraag hoe die regeling zich verhoudt tot de regels vervat in of genomen ter uitvoering van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, zoals moge blijken uit wat hierna volgt.

Luidens artikel 3 van het voorstel kunnen de steden en gemeenten milieuzones afbakenen waarin uitsluitend milieuvriendelijke voertuigen worden toegelaten.

Vraag is welke draagwijdte dat artikel heeft in het licht van artikel 2 van de voormelde gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 [8] en artikel 3 van de wet van 12 juli

---

(8) Artikel 2, eerste lid, eerste volzin, van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 luidt:
"Onder voorbehoud van artikel 3 van deze gecoördineerde wetten en van [de] artikelen 2 en 3 van de wet van 12 juli 1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen, stellen de gemeenteraden aanvullende reglementen vast betreffende de op het grondgebied van hun gemeente gelegen openbare wegen."

1956 tot vaststelling van het statuut der autosnelwegen [9], nu artikel 3 van het voorstel, door zijn algemeenheid, ook betrekking lijkt te kunnen hebben op de autosnelwegen.

Het is dan ook niet duidelijk of het toepassingsgebied van artikel 3 van het voorstel zo ver reikt dat het ook betrekking kan hebben op de autosnelwegen, in acht genomen het gegeven dat aanvullende reglementen van de gemeenten geen betrekking kunnen hebben op de autosnelwegen.

Gelet op het voorgaande, geeft de Raad van State daarom de indieners van het voorstel ter overweging, met het oog op de coherentie en de rechtszekerheid inzake de regels betreffende de politie over het wegverkeer, om de voorgestelde regeling minstens te integreren in de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968.

---

(9) Artikel 3, van de wet van 12 juli 1956 luidt:
"Onverminderd de macht hem verleend bij artikel 1 van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen omtrent de politie op het rijverkeer, gewijzigd bij de wetten van 1 augustus 1924 en 16 december 1935, stelt de Koning de verordeningen vast om in de veiligheid en het gemak van het verkeer op de autosnelwegen en de instandhouding van deze wegen te voorzien.
Hij bepaalt onder meer de voorwaarden waaraan de sportwedstrijden zijn onderworpen.
De provincieraden en de gemeenteraden mogen geen aanvullende verordeningen vaststellen betreffende de politie van het verkeer op de autosnelwegen."

De kamer was samengesteld uit

de Heren	J. SMETS,	staatsraad, voorzitter,
	B. SEUTIN, W. VAN VAERENBERGH,	staatsraden,
	H. COUSY,	assessor van de afdeling wetgeving,
Mevrouw	A.-M. GOOSSENS,	griffier.

Het verslag werd uitgebracht door Mevr. K. BAMS, auditeur.

DE GRIFFIER, DE VOORZITTER,

A.-M. GOOSSENS J. SMETS

ROYAUME DE BELGIQUE

AVIS 44.542/3
DU 27 MAI 2008

DE LA SECTION DE LÉGISLATION
DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, troisième chambre, saisi par le Président de la Chambre des représentants, le 14 mai 2008, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un proposition de loi "concernant l'instauration de zones écologiques dans les villes et communes" (*Doc. Parl.*, Chambre, DOC 52 1108/001), a donné l'avis suivant:

1. En application de l'article 84, § 3, alinéa 1er, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique [1] et l'accomplissement des formalités prescrites.

Par ailleurs, le présent avis comporte également une observation sur un autre point. Il ne peut toutefois s'en déduire que, dans le délai qui lui est imparti, la section de législation a pu procéder à un examen exhaustif du projet.

*
* *

PORTÉE DE LA PROPOSITION

2. La proposition de loi soumise pour avis entend réduire la pollution atmosphérique dans les villes et communes afin d'améliorer la qualité de vie qu'elles offrent.

Dès lors, les villes et communes sont habilitées à délimiter des zones écologiques qui sont exclusivement accessibles aux véhicules respectueux de l'environnement (article 3). En ce qui concerne l'accès à ces zones écologiques, des exceptions sont prévues, entre autres pour leurs habitants. Le Roi est également habilité à désigner d'autres types de véhicules qui pourront faire l'objet d'une exception (article 5).

Le Roi est chargé de fixer les critères sur la base desquels les véhicules peuvent être considérés comme respectueux de l'environnement ainsi que le modèle du signe distinctif apposé sur ces véhicules, de désigner les services autorisés à délivrer ce signe distinctif et de fixer le modèle du panneau de signalisation délimitant ces zones (article 4).

Les infractions aux dispositions de la loi sont sanctionnées pénalement (article 6).

---

(1) S'agissant d'une proposition de loi, on entend par fondement juridique la conformité aux normes supérieures.

Enfin, la proposition règle l'entrée en vigueur (article 7).

COMPÉTENCE DE L'AUTORITÉ FÉDÉRALE

3. La proposition de loi soulève des questions quant à la compétence de l'autorité fédérale en la matière.

3.1. Comme le précisent les développements, "la présente proposition de loi vise à mettre à la disposition des communes une solution concrète pour lutter contre la pollution atmosphérique sur leur territoire" [2].

Dès lors, la question se pose de savoir si le régime proposé ne relève pas plutôt de la compétence des régions, l'article 6, § 1er, II, alinéa 1er, 1/, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles leur attribuant des compétences concernant "la protection de l'environnement, notamment celle (...) de l'air contre la pollution et les agressions".

Il faut toutefois répondre à cette question par la négative.

Comme l'assemblée générale du Conseil d'État, section de législation, l'a rappelé dans son avis 42.892/AG du 18 septembre 2007 sur une proposition d'ordonnance "visant la gratuité du parking aux voitures peu polluantes":

> "les compétences régionales sont en principe définies en termes de matières, et non pas d'objectifs. L'objectif d'une norme ne permet du reste pas, par lui-même, de déterminer si celle-ci entre dans la sphère de compétence du législateur dont elle émane [3].
>
> Quand une disposition a pour objet de régler une matière donnée, il n'y a donc pas lieu, pour déterminer l'autorité compétente, de s'attacher de manière prépondérante aux objectifs poursuivis par la mesure envisagée."

---

(2) *Doc. parl.*, Chambre, DOC 52 1108/001, p. 7.

(3) *Note 29 de l'avis cité*: Arrêt de la Cour constitutionnelle, n/ 1/89 du 31 janvier 1989, 8.B.4.

La circonstance que des règles dont l'objet consiste à instaurer un système de zones écologiques où seuls sont autorisés des véhicules respectueux de l'environnement, pourraient être conçues comme poursuivant un objectif direct de politique de l'environnement, ne permet pas de soutenir que les régions auraient le pouvoir de prendre de telles règles sur la base de leurs compétences en matière de protection de l'environnement.

Dès lors, on ne peut pas uniquement tenir compte de l'objectif du régime en projet pour résoudre la question des compétences.

3.2. La proposition de loi semble par contre pouvoir s'inscrire dans la compétence dont jouit l'autorité fédérale en matière de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports (article 6, § 4, 3/, de la loi spéciale du 8 août 1980) [4].

Selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, cette compétence inclut notamment "les règles qui définissent les voies publiques, celles qui précisent les catégories d'usagers pouvant ou ne pouvant emprunter les voies publiques ainsi que les règles qui ont trait à la signalisation relative aux objets précités" [5].

Comme la proposition comporte des dispositions permettant de délimiter des zones écologiques et de déterminer les véhicules qui y auront ou non accès, force est d'admettre que ces dispositions comportent des règles qui relèvent de la police générale de la circulation routière.

3.3. Reste ensuite la question de savoir si cette attribution de compétences aux villes et communes pour délimiter des zones écologiques, ne peut être regardée comme habilitant ces autorités en la matière à fixer des règlements complémentaires de circulation routière, une matière qui ne relève pas de la compétence exclusive de l'autorité fédérale, vu l'arrêt n/ 174/2004 de la Cour constitutionnelle du 3 novembre 2004.

Comme l'a observé le Conseil d'État, section de législation, siégeant en assemblée générale, entre autres dans son avis 43.437/AV du 18 septembre 2007, il se déduit de l'arrêt précité n/ 174/2004 que les régions n'ont une compétence accessoire en

---

(4) Comp. l'avis 18.530/9 du 3 octobre 1990 sur une proposition de loi "limitant l'utilisation des véhicules à moteur", *Doc. parl.*, Chambre, 1988, n/ 280/2.

(5) Cour constitutionnelle, n/ 68/96, 28 novembre 1996, B.10.4.

matière de règlements complémentaires de circulation routière que lorsqu'ils peuvent être associés à une matière pour laquelle elles sont compétentes [6]. Il en résulte que l'autorité fédérale est restée compétente pour les règlements complémentaires de circulation routière qui concernent des compétences demeurées fédérales. Dès lors, la compétence d'adopter des règlements complémentaires de circulation routière est une compétence accessoire qui doit toujours pouvoir être liée à une compétence principale [7].

Étant donné qu'il faut admettre que la proposition comporte des règles qui relèvent de la police générale de la circulation routière, le pouvoir qui est attribué aux villes et communes de délimiter des zones écologiques relève également de la compétence de l'autorité fédérale.

FORMALITÉS

4. La proposition de loi que le Président de la Chambre des représentants a soumise à l'avis de la section de législation, comporte des dispositions à l'élaboration desquelles les gouvernements régionaux doivent être associés, conformément aux prescriptions de l'article 6, § 4, 3/, de la loi spéciale du 8 août 1980.

L'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980 dispose entre autres que si une proposition de loi concerne une matière visée à ce paragraphe 4, l'association des gouvernements de région concernés a lieu selon les règles prévues par le règlement de la chambre législative devant laquelle la proposition de loi est déposée.

L'article 97, point 1, alinéa 1er, du règlement de la Chambre des représentants dispose à cet égard que "si (...) une procédure de coopération avec les gouvernements de communauté ou de région est prescrite, le président de la Chambre demande au premier ministre de transmettre le texte de cette proposition au(x) président(s) du ou des gouvernement(s) de communauté et/ou de région concerné(s)".

---

(6) Les compétences auxquelles peuvent se rapporter ces règlements complémentaires de circulation routière et qui sont citées par la Cour constitutionnelle, sont celles énoncées à l'article 6, § 1er, III, 4/, V et X, alinéa 1er, 1/, 2/*bis* et 8/, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

(7) Avis 43.437/AV du 18 septembre 2007 sur un avant-projet devenu le décret de la Région flamande du 16 mai 2008 relatif aux règlements supplémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, *Doc. parl.*, Parl. fl., 2007-2008, n/ 1596/1, p. 41, ainsi que l'avis 42.892/AG du 18 septembre 2007 précité.

En vertu de l'article 97, point 1, alinéa 2, du règlement précité, l'association imposée en l'occurrence par l'article 6, § 8, de la loi spéciale du 8 août 1980, combiné avec l'article 6, § 4, 3/, de cette même loi spéciale, doit être entamée au moment où la proposition de loi soumise pour avis est mise à l'ordre du jour de la commission compétente de la Chambre des représentants.

OBSERVATION GÉNÉRALE

5. La teneur du régime proposé, qui inclut des règles relevant de la police générale de la circulation routière, soulève la question de son articulation avec les règles énoncées dans les lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière, ou adoptées en exécution de celles-ci, ainsi qu'il ressort de ce qui suit.

Selon l'article 3 de la proposition, les villes et communes peuvent délimiter des zones écologiques qui sont exclusivement accessibles aux véhicules respectueux de l'environnement.

La question se pose de savoir quelle est la portée de cet article au regard de l'article 2 des lois coordonnées précitées du 16 mars 1968 [8] et de l'article 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes [9], dès lors qu'en raison de son caractère général, l'article 3 de la proposition paraît également pouvoir s'appliquer aux autoroutes.

On n'aperçoit donc pas si le champ d'application de l'article 3 de la proposition peut s'étendre également aux autoroutes, compte tenu du fait que les règlements complémentaires des communes ne peuvent s'y rapporter.

Compte tenu de ce qui précède, le Conseil d'État suggère aux auteurs de la proposition d'intégrer le régime proposé à tout le moins dans les lois coordonnées du 16 mars 1968, par souci de cohérence et de sécurité juridique des règles relatives à la police de la circulation routière.

---

(8) L'article 2, alinéa 1er, première phrase, des lois coordonnées du 16 mars 1968, dispose:
"Sous réserve de l'article 3 des présentes lois coordonnées et des articles 2 et 3 de la loi du 12 juillet 1956 établissant le statut des autoroutes, les conseils communaux arrêtent les règlements complémentaires relatifs aux voies publiques situées sur le territoire de leur commune."

(9) L'article 3 de la loi du 12 juillet 1956 dispose:
"Sans préjudice des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 1er de la loi du 1er août 1899 portant révision de la législation et des règlements sur la police du roulage, modifiée par les lois des 1er août 1924 et 16 décembre 1935, le Roi arrête les règlements destinés à assurer la sécurité et la commodité de la circulation sur les autoroutes ainsi que la conservation de celles-ci.
Il détermine notamment les conditions auxquelles sont subordonnées les épreuves sportives.
Les conseils provinciaux et les conseils communaux ne peuvent prendre des règlements complémentaires ayant pour objet la police de la circulation sur les autoroutes."

La chambre était composée de

Messieurs	J. SMETS,	conseiller d'État, président,
	B. SEUTIN, W. VAN VAERENBERGH,	conseillers d'État,
	H. COUSY,	assesseur de la section de législation,
Madame	A.-M. GOOSSENS,	greffier.

Le rapport a été présenté par Mme K. BAMS, auditeur.

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

LE GREFFIER, LE PRÉSIDENT,

A.-M. GOOSSENS J. SMETS