



CONSEIL D'ÉTAT
section de législation

RAAD VAN STATE
afdeling Wetgeving

avis 52.222/4
du 7 novembre 2012

advies 52.222/4
van 7 november 2012

sur

over

un projet d'arrêté du
Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale 'fixant les
modalités d'utilisation des
places de stationnement
réservées en voirie aux
opérateurs de véhicules à
moteur partagés'

een ontwerp van besluit van de
Brusselse Hoofdstedelijke
Regering 'houdende de
voorwaarden voor het gebruik
van voorbehouden
parkeerplaats aan operatoren
van gedeelde motorvoertuigen'

Le 12 octobre 2012, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par la Ministre de la Région de Bruxelles-Capitale, chargée des Travaux public et des Transports, de l'Informatique régionale et communale et du Port de Bruxelles à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale 'fixant les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées en voirie aux opérateurs de véhicules à moteur partagés'.

Le projet a été examiné par la quatrième chambre le 7 novembre 2012. La chambre était composée de Robert ANDERSEN, premier président du Conseil d'État, Pierre LIÉNARDY, président de chambre, Jacques JAUMOTTE, conseiller d'État, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assesseurs, et Colette GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre LIÉNARDY.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 7 novembre 2012.

*

Op 12 oktober 2012 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Minister van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, belast met Openbare Werken, Vervoer, Gewestelijke en gemeentelijke informatica en de Haven van Brussel verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een ontwerp van besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering 'houdende de voorwaarden voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaats aan operatoren van gedeelde motorvoertuigen'.

Het ontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 7 november 2012. De kamer was samengesteld uit Robert ANDERSEN, eerste voorzitter van de Raad van State, Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE, staatsraad, Sébastien VAN DROOGHENBROECK et Jacques ENGLEBERT, assessoren, en Colette GIGOT, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre LIÉNARDY.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 7 november 2012.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique du projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, le projet appelle les observations suivantes.

PORTÉE ET FONDEMENT JURIDIQUE DU PROJET

1. Mise en œuvre de l'habilitation prévue par l'article 8 de l'ordonnance du 22 janvier 2009 'portant organisation de la politique du stationnement et création de l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale'

1.1. Le projet examiné trouve son fondement juridique principal¹ dans l'article 8 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, lequel dispose :

« Art. 8. Le Gouvernement fixe les modalités d'utilisation des places de stationnement réservées ».

La notion de « place de stationnement réservée » est définie à l'article 2, 1° et 2°, de l'ordonnance du 22 janvier 2009, dans les termes suivants :

« Art. 2. Pour l'application de la présente ordonnance, on entend par :

1° place de stationnement : espace situé sur la voie publique et destiné au stationnement d'un véhicule à moteur ;

2° place de stationnement réservée : place de stationnement destinée exclusivement aux véhicules utilisés par des personnes handicapées, aux taxis, aux vélos, aux deux roues motorisés, aux véhicules à moteur utilisés pour le système des véhicules partagés, aux poids-lourds, aux véhicules à moteur effectuant des opérations de chargement et de déchargements de personnes ou de marchandises ainsi qu'à toute autre catégorie de véhicules désignés par le Gouvernement ; ».

La notion de « véhicules à moteur (ou voitures) utilisés pour le système de véhicules partagés » n'est pas définie par l'ordonnance précitée. Elle l'est, par contre, par l'article 2.50, de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique', inséré par l'arrêté royal du 9 janvier 2007, lequel énonce :

« 2.50. 'Voitures partagées', l'utilisation systématique et à tour de rôle par des personnes préalablement déterminées d'une ou de plusieurs voitures contre paiement par le biais d'une association de voitures partagées, à l'exception de l'utilisation de véhicules destinés à la simple location ou location-vente ».

Conformément aux articles 2.53, 27.1.4, 27^{ter}, et 70.2.1.3°, d), du même arrêté, également insérés par l'arrêté royal du 9 janvier 2007, l'accès aux places de stationnement pour

¹ Certaines dispositions du projet trouvent, en outre, leur fondement légal dans l'article 14, § 3, (dispositions relatives au contenu des plans communaux de stationnement), ainsi que dans l'article 30 (missions confiées à l'Agence du stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale), de la même ordonnance.

voitures partagées est réservé aux véhicules munis d'une carte communale pour véhicules partagés, dont les modalités et conditions de délivrances sont précisées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 'concernant la carte communale de stationnement'.

1.2. Il doit cependant être constaté que le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale actuellement examiné diffère notablement, quant à son objet, de la réglementation fédérale précitée. Contrairement à cette dernière, qui vise à réglementer la signalisation et l'utilisation de places de stationnement destinées à tous les utilisateurs de voitures partagées, le projet examiné vise, en effet, à organiser l'attribution de l'usage exclusif de chaque emplacement de stationnement concerné à un véhicule d'un opérateur agréé déterminé.

Cet usage exclusif ressort en effet notamment des articles 4, § 1^{er}, 4^o, 16, § 2 et § 4, et 19 de l'arrêté en projet.

1.3. Cette démarche aboutit à réserver des places de stationnement situées sur la voie publique à l'usage exclusif d'un opérateur économique donné et donc à organiser l'utilisation privative de parties de la voirie publique. L'article 16, § 3, du projet, précise la forme sous laquelle cette autorisation est donnée :

« § 3. La commune, la Région de Bruxelles-Capitale et chaque opérateur signent une convention type fixant les places de stationnement de carsharing mis à disposition ainsi que les droits et obligations des parties.

Cette convention type tripartite est établie par l'Agence. La durée de validité de la convention est de cinq ans ».

Un tel régime d'utilisation privative de parcelles du domaine public doit être qualifié de concession domaniale. Il diffère fondamentalement de la réglementation relative aux places de stationnement réservées aux voitures partagées, que prévoit l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 'portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique' et auquel se réfère expressément l'article 6 de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

1.4. Dans son état actuel, l'arrêté en projet ne peut, dès lors, être considéré comme trouvant un fondement juridique suffisant dans les articles 8, 14, § 3, et 30 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, seules dispositions mentionnées au préambule de l'arrêté en projet.

1.5. Par contre, tel serait le cas si l'arrêté en projet était revu afin de tenir compte de l'article 6 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, lequel dispose que :

« Art. 6. Dans le respect des règles fixées par l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement, et sans préjudice de la faculté de confier cette tâche à l'Agence du stationnement, les communes délivrent les cartes de dérogation :

- 1° aux riverains, en ce qui concerne le quartier qu'ils habitent ;
- 2° aux prestataires de soins dispensant des soins médicaux urgents ;
- 3° aux exploitants de véhicules à moteur affectés au système de véhicules partagés ;
- 4° aux personnes handicapées.

Toute carte de dérogation est liée à un véhicule à moteur déterminé.

Le Gouvernement peut préciser les modalités de délivrance et d'utilisation des cartes de dérogation dans le respect de l'arrêté royal du 9 janvier 2007 modifiant l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique et de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007 concernant la carte communale de stationnement. Dans cette limite, il peut établir des catégories complémentaires de bénéficiaires ».

L'article 2, § 3, de l'arrêté ministériel du 9 janvier 2007, auquel renvoie cette disposition, énonce pour sa part :

« § 3. La carte de voitures partagées ne se rapporte qu'aux véhicules affectés, par l'intermédiaire d'une association de partage de voiture, au partage de voitures, ou aux véhicules qu'une association de partage de voiture met à disposition de plusieurs de ses membres.

L'association doit être une association de partage de voiture agréée par l'administration communale. Le conseil communal définit les conditions complémentaires d'agrément et fixe la procédure d'agrément ».

Au vu de l'ensemble de ces dispositions, et eu égard au choix réalisé par le législateur régional d'unifier la réglementation locale en matière de politique de stationnement ², mais dans le respect de la législation fédérale, l'auteur du projet pourrait trouver dans les articles 6 et 8 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, un fondement juridique lui permettant d'organiser un régime d'agrément des prestataires de service de voitures partagées, préalable à la délivrance des cartes de dérogation relatives à l'utilisation des places de stationnement réservées mais sans pouvoir mettre en place un régime d'utilisation privative exclusive de ces places de stationnement réservées au profit d'un opérateur agréé à cet effet.

2. Mise en œuvre de l'habilitation prévue par l'article 14, § 3, de l'ordonnance du 22 janvier 2009

2.1. L'article 14, § 3 de l'ordonnance du 22 janvier 2009, charge le Gouvernement de « déterminer le contenu précis des plans d'action (communaux) de stationnement », et précise que ces plans doivent notamment indiquer « le nombre et la nature des places de stationnement réservées ».

Les articles 11 à 15 du projet examiné ne se bornent toutefois pas à préciser le contenu du plan d'action communal de stationnement, mais visent à créer un « plan d'action carsharing ».

L'obligation faite aux communes d'élaborer ce « plan d'action carsharing », imposée par l'article 11 du projet ³, peut trouver un fondement juridique adéquat dans l'article 14,

² Sur ce point, voir l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 89/2010 du 29 juillet 2010, et plus particulièrement le considérant B.19. Cet arrêt rejette les recours en annulation introduits contre l'ordonnance du 22 janvier 2009.

³ Ni l'annexe 1 à laquelle renvoie l'article 11 du projet, ni aucune annexe subséquente, ne figure dans le dossier joint à la demande d'avis.

§ 3, précité, pour autant que ce plan ne soit pas un document autonome mais fasse partie du plan communal de stationnement prévu par l'ordonnance du 22 janvier 2009 ⁴.

2.2. Ainsi considéré comme une subdivision du plan communal de stationnement, dont l'auteur du projet a été chargé de préciser le contenu, ce « plan d'action carsharing » ne doit pas faire l'objet d'une procédure d'adoption spécifique, mais bien voir son élaboration suivre la procédure d'adoption du plan communal de stationnement prévue aux articles 15 à 21, formant la section 2 du chapitre V de l'ordonnance du 22 janvier 2009.

Les articles 12 à 15 du projet doivent dès lors être omis.

2.3. Pour assurer une exécution de l'article 14, § 3, de l'ordonnance du 22 janvier 2009, plus conforme à la volonté du législateur régional, il serait, en outre préférable de préciser le contenu des plans d'action communaux de stationnement en matière de places de stationnement réservées aux voitures partagées au sein d'un dispositif réglementaire dont l'objet serait de déterminer le contenu précis de l'ensemble de ces plans, et porterait sur toutes les questions dont ils doivent traiter, sur la base de l'énumération figurant dans cette disposition de l'ordonnance.

3. Compte tenu du caractère fondamental de ces deux observations, et de l'importance des modifications qu'elles appellent, il n'y a pas lieu de poursuivre plus avant l'examen de ce projet.

*

⁴ Voir en ce sens le commentaire de l'article 14 du projet devenu l'ordonnance du 22 janvier 2009 (*Doc. parl.*, Parl. R.B.C., 2007-2008, n° A-498/1, pp. 19 et 20).

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

STREKKING EN RECHTSGROND VAN HET ONTWERP

1. Tenuitvoerlegging van de machtiging vervat in artikel 8 van de ordonnantie van 22 januari 2009 ‘houdende de organisatie van het parkeerbeleid en de oprichting van het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap’

1.1. De rechtsgrond van het voorliggende ontwerp is in hoofdzaak¹ te vinden in artikel 8 van de ordonnantie van 22 januari 2009, dat als volgt luidt:

“Art. 8. De Regering bepaalt de regels voor het gebruik van de voorbehouden parkeerplaatsen.”

Het begrip “voorbehouden parkeerplaats” wordt in artikel 2, 1° en 2°, van de ordonnantie van 22 januari 2009 als volgt gedefinieerd:

“Art. 2. Voor de toepassing van deze ordonnantie, wordt verstaan onder:

1° parkeerplaats: ruimte op de openbare weg die bestemd is om een motorvoertuig te parkeren;

2° voorbehouden parkeerplaats: een parkeerplaats uitsluitend bestemd voor voertuigen gebruikt door gehandicapte personen, taxi's, fietsers, gemotoriseerde tweewielers, motorvoertuigen gebruikt voor het autodelen, vrachtwagens, motorvoertuigen die mensen in en uit laten stappen en goederen laden en lossen en voor elke categorie voertuigen aangeduid door de Regering;”.

Het begrip “motorvoertuigen (of voertuigen) gebruikt voor het autodelen” wordt in de voornoemde ordonnantie niet gedefinieerd. Dat begrip wordt daarentegen wel gedefinieerd in artikel 2.50 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 ‘houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg’, ingevoegd bij het koninklijk besluit van 9 januari 2007, welke bepaling als volgt luidt:

“2.50. ‘Autodelen’, het systematisch en beurtelings door vooraf bepaalde personen gebruiken van één of meerdere auto's tegen betaling via een vereniging voor autodelen, met uitzondering van het gebruik van voertuigen bestemd voor gewone verhuur of huurkoop”.

¹ Sommige bepalingen van het ontwerp putten hun rechtsgrond voorts uit artikel 14, § 3, (bepalingen betreffende de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen) en uit artikel 30 (opdrachten toevertrouwd aan het Brussels Hoofdstedelijk Parkeeragentschap) van dezelfde ordonnantie.

Overeenkomstig de artikelen 2.53, 27.1.4, 27^{ter}, en 70.2.1.3°, d), van hetzelfde besluit, welke bepalingen eveneens ingevoegd zijn bij het koninklijk besluit van 9 januari 2007, mag van parkeerplaatsen voor autodelen alleen gebruik worden gemaakt door voertuigen voorzien van een gemeentelijke kaart voor autodelen, waarvan de nadere regels en de voorwaarden voor de uitreiking ervan bepaald zijn in het ministerieel besluit van 9 januari 2007 'betreffende de gemeentelijke parkeerkaart'.

1.2. Er moet evenwel worden opgemerkt dat het ontwerpbesluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dat thans voorligt qua bedoeling aanzienlijk afwijkt van de voornoemde federale regelgeving. In tegenstelling tot die regelgeving, die strekt tot regeling van de bewegwijzering en het gebruik van parkeerplaatsen bestemd voor al degenen die gebruik maken van autodelen, voorziet het voorliggende ontwerp immers in een regeling om het exclusieve gebruik van elke parkeerplaats in kwestie toe te wijzen aan een voertuig van een welbepaalde erkende operator.

Dat exclusief gebruik blijkt immers inzonderheid uit de artikelen 4, § 1, 4°, 16, §§ 2 en 4, en 19 van het ontworpen besluit.

1.3. Die handelwijze leidt ertoe dat het exclusieve gebruik van parkeerplaatsen die op de openbare weg gelegen zijn, toegewezen wordt aan een bepaalde marktdeelnemer en dus dat het privaat gebruik van delen van de openbare weg wordt geregeld. In artikel 16, § 3, van het ontwerp wordt aangegeven in welke vorm die vergunning wordt verleend:

“§3. De gemeente, het Gewest en elke operator ondertekenen een modelovereenkomst tot vastlegging van de ter beschikking gestelde parkeerplaatsen voor carsharing, alsook de rechten en plichten van de partijen.

Deze driepartijenovereenkomst wordt opgesteld door het Agentschap. De geldigheidsduur van de overeenkomst bedraagt vijf jaar.”

Een dergelijke regeling voor het privaat gebruik van gedeelten het openbaar domein moet bestempeld worden als een domeinconcessie. Die regeling verschilt fundamenteel van de regelgeving betreffende de parkeerplaatsen die uitsluitend voor autodelen bestemd zijn, welke vervat is in het koninklijk besluit van 1 december 1975 'houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg' en waarnaar uitdrukkelijk verwezen wordt in artikel 6 van de ordonnantie van 22 januari 2009.

1.4. In zijn huidige lezing kan het ontworpen besluit bijgevolg niet geacht worden een toereikende rechtsgrond te vinden in de artikelen 8, 14, § 3, en 30 van de ordonnantie van 22 januari 2009, terwijl in de aanhef van het ontworpen besluit alleen die bepalingen worden vermeld.

1.5. Zulks zou daarentegen wel het geval zijn als het ontworpen besluit aldus zou worden herzien dat rekening gehouden wordt met artikel 6 van de ordonnantie van 22 januari 2009, welk artikel als volgt luidt:

“Art. 6. Met inachtneming van de regels bepaald door het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart en onverminderd de mogelijkheid om deze taak aan het Parkeeragentschap toe te vertrouwen, reiken de gemeenten de vrijgesteldenkaarten uit aan:

- 1° buurtbewoners, wat de wijk betreft waarin zij wonen;
- 2° zorgverleners die dringende medische hulp verstrekken;
- 3° exploitanten van motorvoertuigen die voor het autodelen worden ingezet;
- 4° gehandicapte personen.

Elke vrijgesteldenkaart is gekoppeld aan een bepaald motorvoertuig.

De Regering kan de regels voor de uitreiking en het gebruik van vrijgesteldenkaarten preciseren met inachtneming van het koninklijk besluit van 9 januari 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg en van het ministerieel besluit van 9 januari 2007 betreffende de gemeentelijke parkeerkaart. Binnen dit kader, kan zij aanvullende categorieën begunstigden bepalen.”

Artikel 2, § 3, van het ministerieel besluit van 9 januari 2007, waarnaar in die bepaling verwezen wordt, luidt zijnerzijds als volgt:

“§ 3. De parkeerkaart voor autodelen kan enkel betrekking hebben op voertuigen die via de bemiddeling van een vereniging voor autodelen aangewend worden voor autodelen of op voertuigen die door een vereniging voor autodelen aan meerdere van haar leden ter beschikking worden gesteld.

De vereniging moet een door het gemeentebestuur erkende vereniging voor autodelen zijn. De gemeenteraad bepaalt de nadere erkenningsvoorwaarden en stelt de erkenningsprocedure vast.”

In het licht van al deze bepalingen en gelet op de keuze van de ordonnantiegever om eenheid te scheppen in de plaatselijke regelingen op het stuk van het parkeerbeleid ², doch met naleving van de federale wetgeving, zou de steller van het ontwerp in de artikelen 6 en 8 van de ordonnantie van 22 januari 2009 een rechtsgrond kunnen vinden op basis waarvan hij een regeling zou kunnen vaststellen voor de erkenning van verstrekkers van diensten op het stuk van autodelen, voorafgaand aan de uitreiking van vrijgesteldenkaarten voor het gebruik van voorbehouden parkeerplaatsen, zonder dat hij daarbij evenwel een regeling zou mogen invoeren voor het uitsluitend privaat gebruik van die voorbehouden parkeerplaatsen ten behoeve van een daartoe erkende operator.

² Zie wat dit punt betreft, arrest nr. 89/2010 van 29 juli 2010 van het Grondwettelijk Hof en meer in het bijzonder punt B.19. Bij dat arrest zijn de beroepen tot vernietiging van de ordonnantie van 22 januari 2009 verworpen.

2. Tenuitvoerlegging van de machtiging vervat in artikel 14, § 3, van de ordonnantie van 22 januari 2009

2.1. Bij artikel 14, § 3, van de ordonnantie van 22 januari 2009 wordt de regering ermee belast “de precieze inhoud van de (gemeentelijke) parkeeractieplannen” te bepalen en wordt aangegeven dat die plannen onder andere melding moeten maken van “het aantal en de aard van de voorbehouden parkeerplaatsen”.

In de artikelen 11 tot 15 van het voorliggende ontwerp wordt evenwel niet alleen de inhoud van het gemeentelijk parkeeractieplan bepaald, aangezien daarbij ook een “actieplan carsharing” wordt opgezet.

Voor de verplichting die bij artikel 11 van het ontwerp aan de gemeenten wordt opgelegd om dat “actieplan carsharing” op te stellen³, kan in het voormelde artikel 14, § 3, een passende rechtsgrond gevonden worden voor zover dat plan geen afzonderlijk stuk is, maar deel uitmaakt van het gemeentelijk parkeerplan waarin de ordonnantie van 22 januari 2009 voorziet.⁴

2.2. Als dat “actieplan carsharing” aldus opgevat wordt als een onderdeel van het gemeentelijk parkeerplan, waarvan de inhoud door de steller van het ontwerp nader moet worden bepaald, moet voor de goedkeuring ervan geen specifieke procedure gevolgd worden, maar moet het goedgekeurd worden volgens de procedure voor de opmaak van het gemeentelijk parkeerplan vastgesteld in de artikelen 15 tot 21, die afdeling 2 vormen van hoofdstuk V van de ordonnantie van 22 januari 2009.

De artikelen 12 tot 15 van het ontwerp dienen bijgevolg te vervallen.

2.3. Om ervoor te zorgen dat artikel 14, § 3, van de ordonnantie van 22 januari 2009 meer in overeenstemming met de wil van de ordonnantiegever ten uitvoer wordt gelegd, zou het bovendien beter zijn om de inhoud van de gemeentelijke parkeeractieplannen op het stuk van de voorbehouden parkeerplaatsen voor autodelen nader te bepalen in een regelgevende tekst die ertoe zou strekken de precieze inhoud van al die plannen te bepalen en die betrekking zou hebben op alle kwesties die daarin behandeld moeten worden op basis van de opsomming in die bepaling van de ordonnantie.

³ Noch bijlage 1, waarnaar in artikel 11 van het ontwerp verwezen wordt, noch enige andere bijlage komt voor in het dossier dat bij de adviesaanvraag is gevoegd.

⁴ Zie in die zin de commentaar bij artikel 14 van het ontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van 22 januari 2009 (*Parl.St. Br.Parl.* 2007-08, nr. A-498/1, 19 en 20).

3. Gelet op de fundamentele aard van deze twee opmerkingen en op de omvang van de wijzigingen die ze veronderstellen, bestaat er geen grond om het ontwerp nader te onderzoeken.

LE GREFFIER – DE GRIFFIER

LE PREMIER PRÉSIDENT – DE EERSTE
VOORZITTER

Colette GIGOT

Robert ANDERSEN