

VD_OMNI AC.2016.0214 vom 3. Dezember 2018

VD Tribunal cantonal, 2018-12-03, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2016.0214

FR: VD_OMNI AC.2016.0214 du 3 décembre 2018

IT: VD_OMNI AC.2016.0214 del 3 dicembre 2018

Regeste

A. _____, B. _____, C. _____, D. _____, E. _____/Municipalité de Mont-sur-Rolle, F. _____ | Recours contre un permis de construire 11 halles dans une zone artisanale. Rejet du grief selon lequel les mezzanines prévues constituent un étage supplémentaire prohibé par le règlement (qui prévoit des constructions sur un étage). Confirmation de l'interprétation municipale selon laquelle seul le volume hors sol doit être pris en considération pour vérifier le respect de la densité maximum fixée par le règlement (consid. 6). Rejet du grief relatif au nombre excessif de places de stationnement prévues au motif notamment que le règlement communal fixe un nombre minimal. Constat que le nombre de places devra être fixé dans le cadre des procédures de permis de construire qui seront menées lorsque des entreprises s'installeront dans les halles (consid. 7). Constat, sur la base de l'expertise mise en oeuvre par le tribunal, que les accès sont suffisants. Prise en compte dans ce cadre de l'engagement de la constructrice selon lequel il n'y aura pas de camions de plus de 28 tonnes. Décision réformée dans cette mesure (consid. 8). Les places de parc extérieures peuvent être autorisées en application de l'art. 39 LRou (consid. 9). Recours au Tribunal fédéral rejeté par arrêt du 3 décembre 2018 (1C_133/2018).

Erwägungen

E. 1

On relèvera en premier lieu que le projet de construction litigieux a été modifié pendant la procédure de recours devant le Tribunal cantonal, modification de minime importance qui a été approuvée par la municipalité et au sujet de laquelle les recourants ont eu l'occasion de se déterminer. C'est par conséquent ce projet modifié qui sera examiné ci-après.

E. 2

Les recourants invoquent une violation de leur droit d'être entendus au motif que, d'une part, l'administration communale leur aurait initialement refusé de faire des copies du dossier et que, d'autre part, la décision attaquée serait insuffisamment motivée. a) Les recourants, admettent que, après l'intervention téléphonique de leur mandataire auprès du greffe municipal, ils ont pu faire des copies du dossier. Leur grief sur ce point est devenu par conséquent sans objet. b) aa) Une décision administrative doit notamment contenir " les faits, les règles juridiques et les motifs sur lesquels elle s'appuie" (art. 42 let. c de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative [LPA-VD; RSV 173.36]). Cette exigence découle du droit d'être entendu, tel qu'il est garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101), ainsi que par l'art. 27 al. 2 de la Constitution du 14 avril 2003 du Canton de Vaud (Cst.-VD; RSV 101.01). Tel qu'il est garanti par l'art. 29 Cst., le droit d'être entendu comprend en particulier le devoir, pour l'autorité, de motiver sa décision, afin que le justiciable puisse la comprendre, la contester utilement s'il y a lieu et exercer son droit de recours à bon escient. Selon la jurisprudence,

l'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause (ATF 139 IV 179 consid. 2.2; 138 IV 81 consid. 2.2). L'autorité n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais elle peut au contraire se limiter à ceux qui lui paraissent pertinents (ATF 137 II 266 consid. 3.2 p. 270; 136 I 229 consid. 5.2 p. 236). La motivation peut être implicite et résulter des différents considérants de la décision (TF 1C_91/2015 du 9 septembre 2015 consid. 3.1; 2C_23/2009 du 25 mai 2009 consid. 3.1, publié in RDAF 2009 II p. 434; 2C_14/2014 du 27 août 2014 consid. 3.3, non publié in ATF 140 II 345). bb) En l'occurrence, dans sa décision relative à la levée des oppositions, la municipalité a, pour l'essentiel, pris soin de se prononcer sur tous les griefs des opposants. Même si les réponses étaient le plus souvent succinctes, elles permettaient aux opposants de saisir le raisonnement suivi par l'autorité intimée et de l'attaquer à bon escient, ce qu'ils ont d'ailleurs fait. Les exigences minimales en matière de motivation des décisions administratives sont par conséquent respectées. On relèvera encore que le cas d'espèce ne saurait être comparé à l'affaire AC.2014.0293 citée par les recourants, affaire dans laquelle la décision municipale ne comportait aucune motivation.

E. 3

Les recourants mettent en cause les plans des aménagements extérieurs, soit aussi bien celui mis à l'enquête publique que le plan joint à la décision attaquée (plan indiquant une modification de l'implantation et un élargissement du chemin à l'Ouest). Ils reprochent à ces plans de ne figurer que deux bandes vertes et l'emplacement des places de parc. Ils mentionnent des contradictions entre le plan de situation mis à l'enquête et le plan joint à la décision attaquée en ce qui concerne les accès (accès par l'Est et par l'Ouest dans le plan mis à l'enquête et accès uniquement par l'Ouest dans le plan joint à la décision). S'agissant des accès, ils relèvent également une contradiction entre ce qui est indiqué dans la décision attaquée et le nouveau plan joint à cette décision. Enfin, ils font valoir que le plan modifiant l'implantation du bâtiment ne semble pas avoir été signé par un architecte, contrairement à ce qu'exige l'art. 106 de la loi du 4 décembre 1985 sur l'aménagement du territoire et les constructions (LATC; RSV 700.11). a) Avant de délivrer le permis, la municipalité s'assure que le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires et au plan d'affectation légalisé ou en voie d'élaboration. Cet examen intervient sur la base du dossier d'enquête. La forme de la demande de permis de construire, ainsi que la constitution du dossier d'enquête sont régies, en vertu de la délégation figurant à l'art. 108 al. 2 LATC, par les art. 68 à 73 du règlement du 19 septembre 1986 d'application de la LATC (RLATC; RSV 700.11.1). Le principe général est que la demande de permis doit être accompagnée de toutes les indications nécessaires pour rendre compte de l'importance et de la nature des travaux projetés (art. 69 al. 2 RLATC; cf arrêt AC.2015.0247 du 12 février 2016 consid. 2a et les arrêts cités). Est notamment exigé un plan des aménagements extérieurs avec le tracé précis du raccordement au réseau routier (art. 69 al. 1 ch. 8 RLATC). Selon une jurisprudence bien établie, l'enquête publique n'est pas une fin en soi; elle est destinée à porter à la connaissance de tous les intéressés, propriétaires voisins, associations à but idéal ou autres, les projets de construction au sens large du terme, y compris les démolitions et modifications d'affectation d'un fonds ou d'un bâtiment qui pourraient les toucher dans leurs intérêts. Sous cet angle, elle vise à garantir leur droit d'être entendus. De plus, elle doit permettre à l'autorité d'examiner si le projet est conforme aux dispositions légales et réglementaires ainsi qu'aux plans d'affectation légalisés ou en voie d'élaboration en tenant

compte des éventuelles interventions de tiers intéressés ou des autorités cantonales; le cas échéant, elle doit également permettre de fixer les conditions nécessaires au respect de ces dispositions. Des irrégularités dans la procédure de mise à l'enquête ne sont susceptibles d'affecter la validité d'un permis de construire que si elles ont été de nature à gêner les tiers dans l'exercice de leurs droits ou qu'elles n'ont pas permis de se faire une idée précise, claire et complète des travaux envisagés et de leur conformité aux règles de police des constructions (cf. arrêts AC 2014.0471 du 4 septembre 2014 consid. 1a; AC.2013.0412 du 21 juillet 2014 consid. 1a et les arrêts cités). b) En l'espèce, les recourants ont reçu avec la décision municipale relative à leur opposition un nouveau plan indiquant une modification de l'implantation du bâtiment et de la largeur du chemin d'accès à l'Ouest avec la précision que ce plan faisait partie intégrante du permis de construire. Ce plan comprend un certain nombre d'indications au sujet des aménagements extérieurs avec notamment les arbres qui sont prévus, les zones herbeuses, les places de parc extérieures et les zones de chargement et déchargement. Même si ce document peut apparaître sommaire, on peut admettre qu'il s'agit d'un plan des aménagements extérieurs qui répond aux exigences minimales en la matière. On relève également qu'il a été signé par un architecte. Il est vrai qu'il existe une contradiction entre le plan de situation mis à l'enquête publique et le plan joint à la décision attaquée en ce qui concerne les accès. A cela s'ajoute qu'il existe sur ce point une contradiction entre ce qui est indiqué dans la décision attaquée et le nouveau plan joint à cette décision. Même si ces contradictions sont regrettables, la question de l'accès aux halles a pu être clarifiée définitivement lors de l'audience. A cette occasion, les représentants de la constructrice ont confirmé ce qui ressortait du plan du 18 avril 2016 joint à la décision attaquée, à savoir que le déplacement du bâtiment vers l'Est implique que seul demeure un accès aux halles par l'Ouest. C'est ainsi ce seul accès qui a été étudié dans le cadre de l'expertise de *****, expertise sur laquelle les recourants ont eu l'occasion de se déterminer. c) Vu ce qui précède, s'il y a certes eu quelques irrégularités dans la procédure ayant abouti à la décision attaquée, on ne saurait considérer que celles-ci sont d'une gravité telle qu'elle justifient l'annulation permis de construire. Sur ce point, il convient de relever que les imprécisions et contradictions dont l'autorité intimée s'est faite l'auteur n'ont pas empêché les recourants de faire valoir leurs droits devant la CDAP et de se déterminer dans le cadre de la procédure de recours après avoir obtenu les éclaircissements nécessaires.

E. 4

Les recourants invoquent une violation de l'art. 7 let. c RPPA. Ils font valoir que le projet prévoit plusieurs halles accolées les unes aux autres et qu'on se trouve dès lors en présence d'une contiguïté. Selon eux, le projet consiste en une longue barre de propriétés successives accolées les unes aux autres, soit précisément ce que le législateur a voulu proscrire. Ils relèvent sur ce point que le législateur voulait interdire la contiguïté pour garder une certaine relation entre la zone artisanale et la zone de faible densité. La municipalité soutient pour sa part que les 11 halles prévues ne sont pas indépendantes et forment une unité. Elle souligne que les halles ont une conception et une esthétique identique et qu'elles forment par conséquent un tout architectural. Elle relève également que, avec la formulation utilisée, l'art.

E. 7

Les recourants soutiennent que, dès lors que l'affectation des lots de PPE n'est pas connue, il est impossible de vérifier le respect de l'art. 7h RPPA. Ils font en outre valoir que les 50 places de parc d'ores et déjà prévues sont excessives. a) L'art. 7h RPPA a la teneur suivante:

" Stationnement véhicules : chaque propriétaire sera tenu de prévoir sur son terrain un nombre de places suffisant en rapport avec son exploitation, assurant le parage de ses propres véhicules et ceux de ses clients (Les normes VSS constituent la base de calcul de référence). " b) Si on applique la norme VSS 640281 relative à l'offre en cases de stationnement, on parvient à 17 places pour 1436 m² de surfaces brutes de plancher en zone artisanale. En l'état, le projet comprend 27 places de parc (et non pas 50 comme le soutiennent les recourants). Ce nombre de places de parc supérieur à ce que prévoit la norme VSS ne pose toutefois pas problème dès lors que l'art. 7h RPPA ne prescrit pas un nombre de places maximal. On relève également que, selon l'expertise de *****, les constructions sises dans ce type de zones artisanales sont destinées essentiellement au stockage de marchandises, n'accueillent souvent aucun employé permanent et induisent un très faible flux de visiteurs ou de clients (expertise p. 5). Il n'y a dès lors pas lieu de craindre des mouvements de véhicules de tourisme susceptibles de porter préjudice au voisinage. c) A cela s'ajoute que, dès lors que l'utilisation des halles artisanales n'est pas connue à ce stade, il appartiendra à la municipalité de délivrer une autorisation (permis de construire) dès qu'une entreprise s'installera dans une halle. A cette occasion, la municipalité devra notamment examiner le respect de la législation sur la protection de l'environnement (plus particulièrement en matière de bruit et pollution de l'air; cf à cet égard arrêt. AC.2013.0492 du 16 février 2015 relatif au permis de construire délivré pour l'utilisation d'une halle artisanale jusqu'alors inutilisée pour l'exploitation d'un garage pour voitures) et statuer sur le nombre de places nécessaire en fonction du type affectation, conformément à ce que prévoit l'art. 7 let. h RPPA. d) Vu ce qui précède, le grief des recourants relatif au nombre de places de stationnement doit également être écarté.

E. 8

Les recourants soutiennent que le nombre de lots et de places de parc prévus engendreront de graves problèmes de circulation et de sécurité, notamment en ce qui concerne les piétons. Selon eux, le dossier serait clairement insuffisant au regard des art. 19 LAT et 104 al. 3 LATC. a) Conformément à l'art. 22 al. 2 let. b LAT, l'autorisation de construire n'est délivrée que si le terrain est équipé. L'art. 104 al. 3 LATC a la même teneur. Aux termes de l'art. 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Une voie d'accès est adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle est suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (ATF 121 I 65 consid. 3a; TF 1C_532/2012 du 25 avril 2013 et les références citées). Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité (pente, visibilité, trafic) – celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier – soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré. La voie d'accès est aussi adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes pour le voisinage (ATF 129 II 238 consid. 2; TF 1C_246/2009 du 1^{er} février 2010 consid. 2 et les références citées). La définition de l'accès adapté à l'utilisation projetée au sens de l'art. 19 LAT a fait l'objet d'une

jurisprudence cantonale constante dont il résulte en substance que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs. Ainsi une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière (cf. notamment arrêts AC.2016.0072 du 24 août 2016 consid. 2a/aa; AC.2013.0289 du 9 octobre 2015 consid. 6a; AC.2012.0054 du 6 mars 2013 consid. 13; AC.2012.0298 du 7 août 2013 consid. 3). Selon la jurisprudence, une zone ou un terrain n'est en outre équipé en voies d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE; RS 814.01) (ATF 119 Ib 480 consid. 6; 116 Ib 159; arrêts AC.2010.0311 du 21 décembre 2011; AC.2008.0017 du 14 décembre 2009). Pour apprécier si un accès est suffisant, la jurisprudence du Tribunal cantonal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route (normes VSS) (arrêts AC.2016.0072 précité consid. 2a/aa; AC.2014.0314 du 4 septembre 2015 consid. 4a; AC.2013.0296 du 13 novembre 2014 consid. 2b; AC.2010.0333 du 2 novembre 2011 consid. 4a; AC.2006.0265 du 28 septembre 2007 consid. 2a, résumé in RDAF 2008 p. 241 et les références). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et ne lient pas le tribunal, mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés; elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC.2013.0296 précité consid. 2b; AC.2003.0256 du 7 septembre 2004 consid. 3; AC.2003.0017 du 29 décembre 2004; AC.2001.0099 du 18 avril 2002; AC.2000.0051 du 10 avril 2001; AC.1998.0005 du 30 avril 1999; AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a; AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). Ces normes doivent être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (TF 1C_157/2008 du 10 juillet 2008 consid. 2.1; 1P.124/1977 du 15 novembre 1978 consid. 3b, in ZBl 1979 p. 223; sur l'ensemble de ces questions, voir aussi DFJP/OFAT, Etude relative à la loi fédérale sur l'aménagement du territoire, 1981, §§ 12-14 ad art. 19, p. 236 s.; André Jomini, Commentaire LAT, n. 18 ss ad art. 19; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction expropriation, 2001, n. 700 ss p. 324-328; Waldmann/Hänni, Raumplanungsgesetz, 2006, n. 21 ad art. 19). b) aa) En l'espèce, compte tenu de l'expertise de *****, le dossier permet désormais de se prononcer en toute connaissance de cause sur la question de savoir si les accès respectent les exigences des art.19 LAT et 104 al. 3 LATC. bb) Sur la base de l'expertise de *****, on relève que l'accès des véhicules de tourisme (accès des personnes travaillant sur le site et des clients) se fera sans difficulté particulière. Il en ira de même pour les véhicules utilitaires, qui devraient effectuer l'essentiel des livraisons. Pour ce qui est des camions, on relève que la constructrice a pris l'engagement que les camions de plus grandes dimensions autorisés à accéder aux halles artisanales soient des 28 tonnes avec trois essieux. Il convient de mentionner cette exigence comme condition du permis de construire. Dans cette mesure la décision attaquée doit être réformée (art. 117 LATC). De manière générale, il résulte de l'expertise de ***** que le volume de circulation (volume prenant en compte les véhicules légers, les véhicules utilitaires et les camions) sera très faible et qu'il pourra s'écouler sur le réseau routier environnant sans aucun problème de fluidité et de capacité. Les seuls problèmes identifiés par l'expertise sont ceux liés à des empiètements sur une

parcelle voisine lors de certaines manoeuvres des camions pour accéder aux portes des halles au Sud et des problèmes de sécurité lors des mêmes manoeuvres en cas de marche arrière. Pour ce qui est des empiètements, on relève que le projet modifié autorisé par la municipalité (cf. plans du 30 novembre 2017) règle le problème compte tenu de l'élargissement à 7 m 63 du chemin des Pêcheurs dans sa partie longeant la parcelle n° 333 à l'Ouest. Pour ce qui est de la sécurité des piétons et autres usagers du secteur, les manoeuvres susceptibles de poser problème, soit les marches arrière de camions le long de la parcelle n° 1008, seront très peu fréquentes. Comme relevé dans l'expertise de *****, il appartiendra aux conducteurs d'effectuer la manoeuvre avec toute la prudence requise, alarme sonore enclenchée, de façon à éviter tous conflits avec des piétons ou des cyclistes pouvant y circuler. On peut partir de l'idée que ces mesures de base en matière de prudence seront respectées par les chauffeurs professionnels. On relève au surplus que la présence de camions manoeuvrant à proximité d'une zone d'habitation est la conséquence du choix du planificateur communal de faire coexister une zone artisanale et une zone affectée à l'habitation, choix qui ne saurait être remis en cause dans le cadre de la présente procédure.

c) Vu ce qui précède, le grief des recourants relatif au respect des art. 19 LAT et 104 al. 3 LATC doit également être écarté.

E. 9

Les recourants mettent également en cause la dérogation à l'art. 36 de la loi du 10 décembre 1991 (LRou; RSV 725.01) qui a été octroyée en ce qui concerne les places de parc extérieures. a) Selon la jurisprudence (cf. arrêt AC.2012.0151 du 19 décembre 2012 consid. 4 ayant fait l'objet d'une coordination au sein de la Cour de droit public et administratif I) les places de parc extérieures peuvent être autorisées dans le cadre prévu par l'art. 39 LRou, qui traite des " aménagements extérieurs " et qui a la teneur suivante: " 1 Des aménagements extérieurs tels que mur, clôture, haie ou plantation de nature à nuire à la sécurité du trafic, notamment par une diminution de la visibilité, ne peuvent être créés sans autorisation sur les fonds riverains de la route. 2 Le règlement d'application fixe les distances et les hauteurs à observer. " L'art. 8 du règlement du 19 janvier 1994 d'application de la loi sur les routes (RLRou; RSV 725.01.1), adopté sur la base de la clause de délégation de l'art. 39 al. 2 LRou, est ainsi libellé: " Art. 8 Murs, clôtures, plantations (art. 39 LR) 1 Les ouvrages, plantations, cultures ou aménagements extérieurs importants ne doivent pas diminuer la visibilité ni gêner la circulation et l'entretien ni compromettre la réalisation des corrections prévues de la route. 2 Les hauteurs maxima admissibles, mesurées depuis les bords de la chaussée, sont les suivantes: a. 60 centimètres lorsque la visibilité doit être maintenue; b. 2 mètres dans les autres cas. 3 Cependant, lorsque les conditions de sécurité de la route risquent d'être affectées, le département ou la municipalité pour les routes relevant de leurs compétences respectives, peut prescrire un mode de clôture, des hauteurs et des distances différentes de celles indiquées ci-dessus. 4 Il ne peut être établi en bordure des routes des clôtures en ronces artificielles ou présentant des parties acérées de nature à entraîner un danger pour les usagers de la route. " b) Dans le cas particulier – comme cela a pu être constaté lors de l'inspection locale –, le stationnement d'automobiles sur les 27 places de parc prévues le long du chemin des Pêcheurs ne sera pas susceptible de diminuer la visibilité, ni de gêner la circulation (cf. art. 8 al. 1 RLRou). Dans ces conditions, les places de parc peuvent être autorisées en application de l'art. 39 LRou, sans qu'il soit nécessaire de déroger aux art. 36 et 37 LRou. Ce grief doit par conséquent également être écarté.

E. 10

Il résulte des considérants que, pour l'essentiel, la décision levant l'opposition des recourants doit être confirmée, étant précisé que le projet autorisé est celui correspondant aux plans d'exécution modifiés annexés à l'écriture de la constructrice du 14 décembre 2017. Le permis de construire doit également être complété par une condition relative à l'interdiction d'utilisation de camions de plus de 28 tonnes pour accéder aux halles. Pour ces motifs, le recours est partiellement admis. Pour ce qui est des frais de la cause, y compris les frais d'expertise (par Fr. 7'027.60), il y a lieu de tenir compte du fait que la décision municipale comprenait des contradictions en ce qui concernait l'organisation des accès. Il convient également de prendre en considération fait que le projet a été modifié à la suite de l'expertise. Dans ces conditions, les frais de la cause seront partagés entre les recourants, la Commune de Mont-sur-Rolle et la constructrice. Dès lors que la mise en oeuvre de l'expertise a été ordonnée d'office par le juge instructeur, une partie des frais d'expertise est laissée à la charge de l'Etat. Les recourants verseront des dépens réduits à la Commune de Mont-sur-Rolle, qui a procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel et des dépens réduits à la constructrice, qui a très partiellement procédé par l'intermédiaire d'un mandataire professionnel.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.