

Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

22 MEI 1996

WETSONTWERP

tot wijziging van de wet betreffende
de politie over het wegverkeer,
gecoördineerd op 16 maart 1968

AMENDEMENTEN

N° 1 VAN DE HEER ANSOMS

Artikel 1bis (*nieuw*)

Een artikel 1bis (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :

« Artikel 1bis. — Artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebereken moeten voldoen, gewijzigd door de wetten van 18 juli 1990 en 5 april 1995, wordt aangevuld met een § 6, luidend als volgt :

« § 6. Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 op de radioberichtgeving zijn verboden : de vervaardiging, de invoer, het bezit, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van elke uitrusting of elk ander middel dat tot doel heeft de vaststelling van overtredingen op de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 en van de reglementen betreffende de politie op het wegverkeer, te verhinderen of te bemoeilijken, of die automatisch werkende toestellen op te sporen. Publiciteit voor deze uitrustingen, alsook het

Zie :

- 577 - 95 / 96 :

— N° 1 : Wetsontwerp.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

Chambre des Représentants
de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

22 MAI 1996

PROJET DE LOI

modifiant la loi relative à la police
de la circulation routière,
coordonnée le 16 mars 1968

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. ANSOMS

Article 1^{er}bis (*nouveau*)

Insérer un article 1^{er}bis (*nouveau*), libellé comme suit :

« Article 1^{er}bis. — L'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité, modifié par les lois du 18 juillet 1990 et du 5 avril 1995, est complété par un § 6, libellé comme suit :

« § 6. Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, sont interdites, la fabrication, l'importation, la détention, la mise en vente, la vente et la distribution à titre gratuit de tout équipement ou de tout autre moyen destiné à empêcher ou à entraver la constatation des infractions aux lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, et aux règlements relatifs à la police de la circulation routière, ou destiné à déceler ces appareils fonctionnant automatiquement. Il est également interdit de faire de

Voir :

- 577 - 95 / 96 :

— N° 1 : Projet de loi.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om te monteren, zijn eveneens verboden ». »

VERANTWOORDING

De automatische controleapparaten kunnen hun werk slechts effectief doen indien de nummerplaten goed leesbaar zijn. En dat is zeker niet altijd het geval : er worden allerhande uitrusting en middelen gebruikt om de nummerplaat onleesbaar te maken (bijvoorbeeld overbelichtingssystemen, bepaalde chemische middelen enz.). Een bijkomend probleem vormen de zogenaamde « radardetectoren » die, gemonteerd in motorrijtuigen, op enkele honderden meter afstand de aanwezigheid van een controleapparaat opsporen of de werking ervan storen, waardoor de apparaten hun controlerend en dus ook hun preventief beveiligingseffect ten aanzien van deze motorrijtuigen volkomen verliezen. Het aantal radardetectoren dat momenteel in ons land in gebruik is wordt door bepaalde bronnen geraamd op 300 000. En als het systeem van de onbemande automatische toestellen wordt geïmplementeerd in het verkeerstoezicht, mag men zich eraan verwachten dat de pogingen om daaraan te ontsnappen zullen toenemen.

Het spreekt vanzelf dat de overheid niet anders kan dan zeer streng op te treden tegen zulk incivisme. Verschillende landen hebben overigens reeds maatregelen genomen tegen het gebruik van radardetectoren (bijvoorbeeld Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Zweden, Noorwegen, Zwitserland, Denemarken, ...).

Ook in ons land zijn detectoren in principe verboden krachtens de wet van 30 juli 1979 betreffende de radiooverbindingen : toestellen die radiosignalen uitzenden of ontvangen moeten immers door bevoegde instanties goedgekeurd worden alvorens zij verkocht, gebruikt of verhuurd mogen worden (wat uiteraard voor het verkeer niet gebeurt). De straffen zijn bovendien niet licht : een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en/of een geldboete van 8 000 frank tot 80 000 frank met verbeurdverklaring van het toestel zijn mogelijk.

Toch willen wij het gebruik van zulke toestellen en van andere middelen verbieden in het kader van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer en in het kader van de wet van 21 juni 1985, om volgende redenen :

1° wij vinden het weinig zinvol dat men naar een wet over de radiooverbindingen moet grijpen om een onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid veilig te stellen. Daarom zijn wij er voorstander van om naast deze wetgeving een verbod van deze uitrusting en middelen in te brengen in de verkeerswetgeving;

2° de wet van 30 juli 1979 kan het probleem van het verhinderen of bemoeilijken van politiecontrole met automatisch werkende toestellen niet helemaal opvangen vermits er ook andere uitrusting en middelen gebruikt worden die niet onder deze wet vallen (bijvoorbeeld overbelichtingssystemen);

3° de aanpak die wij voorstaan maakt het ook mogelijk om eventuele toekomstige technologisch verfijnde toestellen, die mogelijk niet onder de voornoemde wet van 30 juli 1979 zouden vallen, te bestrijden;

4° een brongerichte bestrijding van de radardetectoren veronderstelt een verbod tot fabricage, handel en montage van de specifieke instrumenten, wat best gebeurt in het

la publicité pour ces équipements, ainsi que d'offrir ses services ou de donner des conseils en vue de leur montage ». »

JUSTIFICATION

Les appareils de détection automatiques ne peuvent fonctionner efficacement que si la plaque d'immatriculation est parfaitement lisible. Or, c'est loin d'être toujours le cas, car certains automobilistes utilisent toutes sortes d'équipements et de moyens pour rendre la plaque d'immatriculation illisible (dispositifs de surexposition, moyens chimiques, etc.). Un autre problème est le recours aux détecteurs de radars, qui, lorsqu'ils sont montés sur un véhicule, permettent de détecter la présence d'un appareil automatique à plusieurs centaines de mètres ou, pour certains, de perturber son fonctionnement. Il va sans dire que ce type de dispositif rend totalement inopérants les appareils automatiques, qui perdent de ce fait leur effet préventif à l'égard de ces véhicules. D'après certaines sources, il y aurait quelque 300 000 détecteurs de radars en service dans notre pays. Et l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que l'instauration de contrôles automatiques entraîne un recours plus massif encore à ce type de dispositifs.

Il est évident que les autorités se doivent de réprimer très sévèrement un tel incivisme. Plusieurs pays ont d'ailleurs déjà pris des mesures à l'encontre de l'utilisation de détecteurs de radars (par exemple, l'Allemagne, la France, la Grande-Bretagne, l'Italie, la Suède, la Norvège, la Suisse, le Danemark, ...).

Dans notre pays aussi, les détecteurs sont en principe interdits en vertu de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications : les appareils émetteurs ou récepteurs de radiocommunication ne peut en effet être mis en vente ou en location ni être utilisés qu'après avoir été agréés par les instances compétentes (ce qui ne se fait évidemment pas pour la circulation routière). Les peines prévues ne sont en outre pas légères : un emprisonnement de huit jours à un an et/ou une amende de 8 000 francs à 80 000 francs avec confiscation de l'appareil.

Notre but est cependant d'interdire l'utilisation de tels appareils et d'autres moyens dans le cadre des lois relatives à la police de la circulation routière et de la loi du 21 juin 1985, et ce, pour les raisons suivantes :

1° nous estimons que cela a peu de sens de se fonder sur une loi relative aux radiocommunications pour préserver un volet de la politique élaborée en matière de sécurité routière. Nous proposons dès lors d'inscrire l'interdiction d'utiliser ces équipements et moyens dans les lois relatives à la police de la circulation routière;

2° la loi du 30 juillet 1979 ne permet pas de résoudre entièrement le problème des appareils destinés à empêcher ou à entraver les contrôles policiers à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement, étant donné que d'autres équipements ou moyens ne tombant pas sous l'application de ladite loi sont également utilisés à cette fin (par exemple, les systèmes de surexposition);

3° l'approche que nous préconisons permet également de réprimer l'usage des appareils de haute technologie qui pourraient être mis au point à l'avenir et qui ne tomberaient pas sous l'application de la loi précitée du 30 juillet 1979;

4° une répression « à la source » des détecteurs de radars suppose une interdiction de fabrication, de commercialisation, de montage, etc., des instruments spécifiques;

kader van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebereken moeten voldoen. Op dezelfde wijze werden zeer recent de opdrijfkits voor bromfietsen buiten de wet gesteld (wet van 5 april 1995, *Belgisch Staatsblad* van 1 juli 1995).

Dit amendement betreft een bronnerichte aanpak van alle uitrusting en middelen, van welke aard dan ook, die tot doel hebben :

— ofwel het verkeerstoezicht met automatisch werkende toestellen *te verhinderen of te bemoeilijken* (bijvoorbeeld het storen van het radarsignaal);

— ofwel deze toestellen op te sporen zodat de bestuurder zonodig zijn gedrag eventjes kan aanpassen op het ogenblik dat hij voorbij het toestel passeert, om daarna zijn gevvaarlijke gedrag opnieuw te praktiseren. Deze toestellen stellen met andere woorden de bestuurder in staat om het verkeerstoezicht met automatisch werkende toestellen te *ontwijken*, zonder de vaststelling van de overtreding zelf te verhinderen of te bemoeilijken.

Zelfs het louter in het bezit hebben, ook wanneer het niet is met het oog op de verkoop, moet verboden worden, evenals het voeren van publiciteit voor die uitrusting en middelen.

Door deze invoeging in de wet van 21 juni 1985 wordt de overtreding van dit verbod ook strafbaar gemaakt met de bijzonder zware straffen die in artikel 4 van deze wet zijn voorzien.

N^o 2 VAN DE HEER ANSOMS

Artikel 1ter (*nieuw*)

Een artikel 1ter (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :

« Artikel 1ter. — Artikel 4 van dezelfde wet wordt aangevuld met een § 6, luidend als volgt :

« § 6. In geval van vaststelling van inbreuk op artikel 1, § 6, worden de bedoelde uitrusting in beslag genomen, zelfs indien ze niet aan de overtreder toebehooren. Bedoelde uitrusting worden verbeurdverklaard en vernietigd ». »

VERANTWOORDING

Het beslag, de verbeurdverklaring en de vernietiging van deze uitrusting wordt steeds en in alle geval bevolen, ook indien zij niet toebehooren aan de overtreder. Zij hebben immers enkel de bedoeling om ongestraft een wets-overtreding mogelijk te maken en mogen dus eenvoudigweg niet blijven bestaan.

Dit beslag, de verbeurdverklaring en de vernietiging van deze toestellen loopt compleet parallel met wat in dezelfde wet voorzien is betreffende de opdrijfkits voor bromfietsen.

Om er zeker van te zijn dat ze niet langer worden gebruikt, worden zij vernietigd. Dergelijk procédé is reeds voorzien in andere materies, namelijk de wet op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munition.

il serait préférable d'inscrire une telle interdiction dans la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. C'est dans le cadre de la même loi que viennent d'être interdits les équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance et/ou la vitesse des cyclomoteurs (loi du 5 avril 1995, *Moniteur belge* du 1^{er} juillet 1995).

Le présent amendement vise à intervenir « à la source » afin d'empêcher l'utilisation de tous les équipements et/ou moyens, de quelque nature qu'ils soient estimés :

— ou bien à empêcher ou à entraver le contrôle de la circulation à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement (par exemple, en brouillant le signal radar);

— ou bien à détecter ces appareils, ce qui permet au conducteur d'adapter, le cas échéant, sa conduite au moment où il passe devant l'appareil, pour reprendre ensuite une conduite dangereuse. En d'autres termes, ces appareils permettent au conducteur d'esquiver le contrôle de la circulation à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement sans pour autant empêcher ni entraver la constatation de l'infraction proprement dite.

Il convient d'interdire jusqu'à leur simple détection, même si ce n'est pas en vue de la vente, ainsi que toute publicité pour ces équipements et moyens.

Cette insertion dans la loi du 21 juin 1985 rendra toute transgression de cette interdiction passible des peines, particulièrement lourdes, prévues à l'article 4 de cette loi.

N^o 2 DE M. ANSOMS

Article 1^{ter} (*nouveau*)

Insérer un article 1^{ter} (*nouveau*), libellé comme suit :

« Article 1^{ter}. — L'article 4 de la même loi est complété par un § 6, libellé comme suit :

« § 6. En cas de constatation d'une infraction à l'article 1^{er}, § 6, les équipements visés sont saisis, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant. Lesdits équipements sont confisqués et détruits ». »

JUSTIFICATION

La saisie, la confiscation et la destruction des équipements en question sont ordonnées dans tous les cas, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant. Ils sont en effet utilisés dans le seul but d'enfreindre la loi en toute impunité et doivent donc être détruits purement et simplement.

Cette sanction, à savoir la saisie, la confiscation et la destruction de ces équipements, est identique à celle prévue dans la même loi en ce qui concerne les équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance ou la vitesse des cyclomoteurs.

Ces équipements sont détruits pour que l'on ait la certitude qu'ils ne seront plus utilisés. Une telle mesure est déjà prévue dans d'autres matières, notamment par la loi relative à la fabrication, au commerce et au port des armes et au commerce des munitions.

De verbobsbepalingen beperken zich tot de « uitrustingen », aangezien de wet van 21 juni 1985 alleen handelt over onderdelen van voertuigen en het veiligheidstoebehoren. De eerder ambachtelijke middelen (bijvoorbeeld bepaalde soorten lak of andere chemische stoffen die de nummerplaat onleesbaar moeten maken) vallen hier niet onder.

N°3 VAN DE HEER ANSOMS

Artikel 1quater (*nieuw*)

Een artikel 1quater (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :

« Artikel 1quater. — Titel IV, hoofdstuk II van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 wordt aangevuld met een artikel 29bis luidend als volgt :

« Art. 29bis. — Met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot drie maanden en met een boete van 100 frank tot 1 000 frank, of met één van deze straffen alleen wordt gestraft hij die een overtreding begaan heeft op de bepaling van artikel 62bis. Deze straf wordt verdubbeld bij herhaling binnen de drie jaar.

De uitrusting of elk ander middel, bedoeld in dit artikel wordt onmiddellijk in beslag genomen door de bevoegde personen, verbeurd verklaard en vernietigd, zelfs indien het niet aan de overtreden behoort. » ».

VERANTWOORDING

De strafmaat voor het gebruik van de illegale uitrustingen en middelen die tot doel hebben om het politietoezicht met automatisch werkende toestellen te verhinderen of te bemoeilijken of die tot doel hebben om de automatisch werkende toestellen op te sporen, leunt, wat het boetebedrag en de voorziene gevangenisstraf betreft, aan bij een alcoholovertreding van 0,8 promille.

Meteen ook wordt het principe van de inbeslagname, verbeurdverklaring en vernietiging van de illegale uitrustingen gesteld. Dit is geen overlapping van het amendement n° 2 vermits deze maatregelen niet alleen beperkt worden tot de vaststelling van overtreding van het verbod tot produktie, invoer, bezit, gratis bedeling, verkoop, publiciteit, en dergelijke maar ook mogelijk moeten zijn bij vaststelling dat een voertuig, dat voorzien is van zulke illegale uitrustingen, in het verkeer werd gebracht op een openbare plaats of dat een bepaalde inzittende zulke uitrusting op zak had.

Om te voorkomen dat de illegale uitrustingen nog zouden gebruikt worden, wordt de verbeurdverklaring en vernietiging voorzien. Dit procédé bestaat reeds in andere wetten, namelijk in de wet op de vervaardiging van, de handel in en het dragen van wapens en op de handel in munitie.

Les interdictions ne portent que sur les « équipements », étant donné que la loi du 21 juin 1985 ne concerne que les éléments des véhicules et les accessoires de sécurité. Elles ne visent pas les moyens plutôt artisanaux (par exemple, certains types de laque ou d'autres moyens chimiques utilisés pour rendre la plaque d'immatriculation illisible).

N°3 DE M. ANSOMS

Article 1^{er}quater (*nouveau*)

Insérer un article 1^{er}quater (*nouveau*), libellé comme suit :

« Article 1^{er}quater. — Le titre IV, chapitre II, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, est complété par un article 29bis, libellé comme suit :

« Art. 29bis. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à trois mois et d'une amende de 100 francs à 1 000 francs, ou d'une de ces peines seulement, quiconque a commis une infraction à la disposition de l'article 62bis. Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les trois années.

Les équipements et les autres moyens visés au même article sont immédiatement saisis par les personnes compétentes, confisqués et détruits, même s'ils n'appartiennent pas au contrevenant. » ».

JUSTIFICATION

Les peines prévues en cas d'utilisation d'équipements et de moyens illégaux destinés à empêcher ou à entraver la constatation d'infractions au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement ou destinés à détecter les appareils fonctionnant automatiquement sont identiques à celles prévues en cas de dépassement du taux d'alcoolémie de 0,8 p.m.

Cet amendement pose également le principe de la saisie, de la confiscation et de la destruction des équipements illégaux. Il ne fait pas double emploi avec l'amendement n° 2, car les mesures qu'il introduit ne sont pas limitées aux seules infractions à l'interdiction de fabrication, d'importation, de détention, de distribution à titre gratuit, de vente, de publicité, etc., mais elles sont également applicables lorsqu'il est constaté qu'un véhicule, qui est muni de tels équipements illégaux, a été mis en circulation sur une voie publique ou qu'un de ses occupants avait un tel équipement en poche.

Afin d'éviter que ces équipements illégaux ne puissent être réutilisés, nous proposons qu'ils soient confisqués et détruits. Pareilles mesures sont déjà prévues dans d'autres lois, entre autres dans la loi relative à la fabrication, au commerce et au port d'armes et au commerce des munitions.

N^r 4 VAN DE HEER ANSOMSArtikel 1quinquies (*nieuw*)**Een artikel 1quinquies (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :**

« Artikel 1quinquies. — Titel IV, hoofdstuk II van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968 wordt aangevuld met een artikel 29ter luidend als volgt :

« Art. 29ter. — Wordt gestraft met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en met een geldboete van 200 frank tot 2 000 frank of met een van die straffen alleen, hij die de verplichtingen bedoeld in artikel 67ter niet nakomt. Deze straffen worden verdubbeld bij herhaling binnen de drie jaar. » ».

VERANTWOORDING

Als strafmaat voor rechtspersonen die hun verplichtingen niet nakomen, wordt voorgesteld een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en/of een geldboete van 200 tot 2 000 frank. Op die manier wordt de ernst van de overtreding gelijkgeschakeld met deze van de overtredingen inzake rijbewijsreglementering, vluchtmisdrijf met louter materiële schade en alcoholopname van meer dan 0,8 promille in het bloed.

Alleen de persoon of de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen kunnen, als titulair van de nummerplaat of als houder van het voertuig gestraft worden.

Er berust inderdaad geen enkele verplichting op de natuurlijke persoon om aan de opsporing van de overtreder mee te werken. Het staat hem volkomen vrij de overtreding op zich te nemen.

Uit hoofde van de rechtspersoon worden twee fouten strafbaar gesteld, namelijk het niet meedelen van de identiteit van de bestuurder of van de persoon die het voertuig onder zich heeft en het niet nemen van de nodige maatregelen die de mededeling moeten mogelijk maken. Dit laatste om te vermijden dat de rechtspersoon zijn onwetendheid zou inroepen om geen inlichtingen te moeten verstrekken. De strafbaarstelling slaat dus niet op de verkeersovertreding.

N^r 5 VAN DE HEER ANSOMSArtikel 1sexies (*nieuw*)**Een artikel 1sexies (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :**

« Artikel 1sexies. — In artikel 38, § 1, 1^o, van dezelfde wet worden de woorden « of 35 » vervangen door de woorden « 35 of 62bis ». »

N^r 4 DE M. ANSOMSArticle 1^{er}quinquies (*nouveau*)**Insérer un article 1^{er}quinquies (*nouveau*), libellé comme suit :**

« Article 1^{er}quinquies. — Le titre IV, chapitre II, de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968, est complété par un article 29ter, libellé comme suit :

« Art. 29ter. — Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 200 francs à 2 000 francs ou d'une de ces peines seulement, celui qui ne satisfait pas aux obligations visées à l'article 67ter. Ces peines sont doublées en cas de récidive dans les trois ans. » ».

JUSTIFICATION

Nous proposons de punir les personnes morales ne satisfaisant pas à leurs obligations d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et/ou d'une amende de 200 à 2 000 francs, de manière à assimiler ce manquement aux infractions graves au Code de la route que constituent un délit de fuite consécutif à un accident n'ayant occasionné que des dommages matériels et une alcoolémie supérieure à 0,8 pour mille.

Seuls la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en justice pourront, en tant que titulaires de la plaque d'immatriculation ou détenteurs du véhicule, se voir infliger ces sanctions.

Il va de soi que la personne physique n'est pas tenue de collaborer à la recherche du contrevenant. Il lui est parfaitement loisible d'assurer la responsabilité de l'infraction.

Deux fautes pourront être sanctionnées dans le chef de la personne morale, à savoir, la non-communication de l'identité du conducteur ou de la personne qui est responsable du véhicule et le fait de ne pas prendre les mesures devant permettre cette communication et ce, afin d'éviter que la personne morale invoque son ignorance pour ne pas devoir fournir de renseignements. La répression ne concerne donc pas l'infraction au Code de la route.

N^r 5 DE M. ANSOMSArticle 1^{er}sexies (*nouveau*)**Ajouter un article 1^{er}sexies (*nouveau*), libellé comme suit :**

« Article 1^{er}sexies. — A l'article 38, § 1^{er}, 1^o, de la même loi, remplacer les mots « ou 35 » par les mots « , 35 ou 62bis ». »

VERANTWOORDING

De overtreding van het nieuwe artikel 62bis getuigt van puur incivisme, en moet dus zeer zwaar worden bestraft; bovendien brengt het gebruik van uitrusting die tot doel hebben het verkeerstoezicht met automatisch werkende toestellen te verhinderen, te bemoeilijken of deze toestellingen op te sporen brengt bovendien onrechtstreeks mensenlevens in gevaar. Wij opteren ervoor om, naar de niet-materiële sancties toe, zulk incivisme op dezelfde hoogte te stellen als een overtreding van de alcoholgrens van 0,8 promille. In dat perspectief wordt de overtreding van het nieuwe artikel 62bis opgenomen in artikel 38, § 1, 1° van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Het gebruik van deze uitrusting en middelen kan met andere woorden ook leiden tot verval van het recht op sturen. Vermits dit verval van het recht op sturen volgens artikel 50, § 1 van dezelfde wet ook kan leiden tot tijdelijke oplegging, kan het gebruik van deze illegale uitrusting en middelen dus ook leiden tot zo'n tijdelijke oplegging. En vermits een definitief verval van het recht op sturen volgens artikel 50, § 2 van dezelfde wet kan leiden tot de verbeurdverklaring van het voertuig, kan het gebruik van deze illegale uitrusting en middelen ook leiden tot verbeurdverklaring van het voertuig.

JUSTIFICATION

Les infractions au nouvel article 62bis témoignent d'un haut degré d'incivisme et doivent, par conséquent, être lourdement sanctionnées. En outre, l'utilisation d'équipements visant à empêcher ou à entraver le contrôle de la circulation à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement ou à détecter ces appareils met indirectement des vies humaines en danger. Nous proposons, afin de permettre l'application de sanctions non matérielles, de traiter un tel incivisme de la même manière qu'un dépassement du taux limite d'alcoolémie de 0,8 pour mille. C'est dans cette optique que nous proposons de reprendre les infractions au nouvel article 62bis à l'article 38, § 1^{er}, 1°, de la loi relative à la police de la circulation routière. Cela signifie que l'utilisation de ces équipements et moyens peut également entraîner la déchéance du droit de conduire. Etant donné qu'en vertu de l'article 50, § 1^{er}, de la même loi, cette déchéance du droit de conduire peut également entraîner l'immobilisation temporaire du véhicule, l'utilisation de ces équipements et moyens illégaux peut, elle aussi, donner lieu à une telle immobilisation temporaire. De même, étant donné qu'en vertu de l'article 50, § 2, de la même loi, une déchéance définitive du droit de conduire peut entraîner la confiscation du véhicule, l'utilisation de ces équipements et moyens illégaux peut, elle aussi, donner lieu à la confiscation du véhicule.

N^o 6 VAN DE HEER ANSOMSArtikel 1septies (*nieuw*)**Een artikel 1septies (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :**

« Artikel 1septies. — In artikel 55 van dezelfde wet wordt een « 6° » ingevoegd, luidend als volgt :

« 6° indien de bestuurder een overtreding heeft begaan op de bepaling van artikel 62bis ». »

VERANTWOORDING

Dit artikel maakt de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs bij vaststelling van overtreding van het nieuwe artikel 62bis van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wet betreffende de politie over het wegverkeer mogelijk.

Ook dit is een doortrekking van het principe van de gelijkschakeling met de bestraffing van de 0,8 promille-overtreding inzake alcohol.

N^o 7 VAN DE HEER ANSOMSArt. 2bis (*nieuw*)**Een artikel 2bis (*nieuw*) invoegen, luidend als volgt :**

« Art. 2bis. — In Hoofdstuk I van titel V van de wet betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, en gewijzigd door de wet van 18 juli 1990, wordt een afdeling 1bis ingevoegd luidend als volgt :

« Afdeling 1bis. — Tegenwerking van de opsporing en de vaststelling van overtredingen.

JUSTIFICATION

Cet article prévoit que les infractions au nouvel article 62bis des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, pourront donner lieu au retrait immédiat du permis de conduire.

Cette disposition vise également à étendre le principe de l'assimilation de ce type d'infraction au dépassement du taux d'alcoolémie autorisé de 0,8 milligrammes par litre.

N^o 7 DE M. ANSOMSArt. 2bis (*nouveau*)**Insérer un article 2bis (*nouveau*), libellé comme suit :**

« Art. 2bis. — Une section 1^{re}bis, libellée comme suit, est insérée dans le chapitre I^{er} du titre V de la loi relative à la police de la circulation routière, coordonnée le 16 mars 1968 et modifiée par la loi du 18 juillet 1990 :

« Section 1^{re}bis. — Entrave à la recherche et à la constatation d'infractions.

Art. 62bis. — Onverminderd de bepalingen van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioberichtgeving is het verboden elke uitrusting of elk ander middel dat de vaststelling van overtredingen op deze gecoördineerde wetten en van de reglementen betreffende de politie op het wegverkeer, bemoeilijkt of verhindert of die automatisch werkende toestellen bedoeld in artikel 62 opspoort, bij zich te hebben. » ».

VERANTWOORDING

Dit verbod is geen overlapping van het verbod, dat in amendement n° 1 wordt voorgesteld. Het huidig amendement heeft een ander toepassingsgebied : het richt zich tot de automobilisten zelf; het wordt hen verboden om op een openbare plaats voertuigen in het verkeer te brengen die voorzien zijn van de specifieke uitrusting zoals in amendement n° 1 beschreven, of voertuigen in het verkeer te brengen waarvan de nummerplaat onleesbaar is gemaakt met meer ambachtelijke middelen.

Bedoelde uitrusting hebben ook het bemoeilijken of verhinderen van de vaststelling « *de visu* » op het oog. Dit amendement heeft ook betrekking op deze laakkbare handeling.

Naast het voorzien van de wagen met dergelijke uitrusting of middelen is reeds het louter in bezit hebben door gelijk welke inzittende verboden.

Net als in amendement n° 1 gaat het niet alleen om uitrusting die het politietoezicht met automatisch werkende toestellen bemoeilijken of verhinderen, maar tevens om uitrusting die het mogelijk maken om dit politietoezicht met automatisch werkende toestellen op te sporen.

Om redenen van efficiëntie en consistentie blijft de wet van 30 juni 1979 betreffende de radioberichtgeving van toepassing.

N° 8 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 2ter (nieuw)

Een artikel 2ter (nieuw) invoegen, luidend als volgt :

« Art. 2ter. — In titel IV van dezelfde wet wordt een hoofdstuk IVbis ingevoegd, luidend als volgt :

« Hoofdstuk IVbis. — Identificatie van de overtreder.

Art. 67bis. — Wanneer een overtreding op deze gecoördineerde wetten en hun uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een natuurlijke persoon, en de bestuurder bij de vaststelling van de overtreding niet geïdentificeerd werd, wordt vermoed dat deze is begaan door de titularis van de nummerplaat van het voertuig. Het vermoeden van schuld kan omgekeerd worden door elk wettelijk middel.

Art. 67ter. — Wanneer een overtreding op deze gecoördineerde wetten en hun uitvoeringsbesluiten is begaan met een motorvoertuig, ingeschreven op naam van een rechtspersoon, zijn de persoon of zijn de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen ertoe gehouden de identiteit van de

Art. 62bis. — Sans préjudice des dispositions de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications, il est interdit de se munir de tout équipement ou de tout autre moyen entravant ou empêchant la constatation d'infractions à la présente loi et aux règlements sur la police de la circulation routière ou détectant les appareils fonctionnant automatiquement visés à l'article 62. » ».

JUSTIFICATION

La présente interdiction ne fait pas double emploi avec l'interdiction que l'amendement n° 1 vise à instaurer. Le présent amendement n'a pas le même champ d'application : il concerne les automobilistes mêmes. Il leur interdit en effet de mettre en circulation dans un lieu public des véhicules munis d'équipements spécifiques, tels que ceux décrits dans l'amendement n° 1, ou dont la plaque numérotologique a été rendue illisible par des moyens plus artisanaux.

Les équipements en question visent aussi à entraver ou à empêcher les constatations « *de visu* ». Le présent amendement vise également à réprimer ces pratiques répréhensibles.

Sera donc interdit, non seulement, le fait de munir des véhicules de tels équipements ou moyens, mais aussi, le simple fait, pour quelque passager que ce soit de posséder ceux-ci.

Tout comme dans l'amendement n° 1, il s'agit non seulement d'équipements entravant ou empêchant la surveillance policière exercée à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement, mais aussi d'équipements permettant de détecter ceux-ci.

Pour des raisons d'efficacité et de cohérence, nous prévoyons que la loi du 30 juin 1979 relative aux radiocommunications restera d'application.

N° 8 DE M. ANSOMS

Art. 2ter (nouveau)

Insérer un article 2ter (nouveau), libellé comme suit :

« Art. 2ter. — Un chapitre IVbis, libellé comme suit, est inséré dans le titre V de la même loi :

« Chapitre IVbis. — Identification du contrevenant.

Art. 67bis. — Lorsqu'une infraction à la présente loi et à son arrêté d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne physique et que le conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction, cette infraction est censée avoir été commise par le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule. La présomption de culpabilité peut être renversée par tout moyen de droit.

Art. 67ter. — Lorsqu'une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est commise avec un véhicule à moteur, immatriculé au nom d'une personne morale, la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit sont tenus de communiquer l'identité du conducteur au moment

bestuurder op het ogenblik van de feiten mee te delen of, indien zij die niet kennen, de identiteit van de persoon die het voertuig onder zich heeft.

De mededeling moet gebeuren binnen een termijn van 15 dagen te rekenen vanaf de datum waarop de vraag om inlichtingen gevoegd bij het afschrift van het proces-verbaal werd verstuurd.

Indien de persoon die het voertuig onder zich heeft niet de bestuurder was op het ogenblik van de feiten moet hij eveneens op de wijze hierboven vermeld, de identiteit van de bestuurder meedelen.

De persoon of de leden van het orgaan die de rechts-persoon in rechte vertegenwoordigen als titularis van de nummerplaat of als houder van het voertuig, zijn ertoe gehouden de nodige maatregelen te nemen om aan deze verplichting te voldoen. »

VERANTWOORDING

De vaststellingen, gedaan door bemande of onbemande automatisch werkende toestellen, gebeuren vanzelfsprekend « in de vlucht ». Dat betekent dat het bijzonder moeilijk is om te bewijzen dat de houder van de nummerplaat van het voertuig ook de dader van de overtreding is.

Dat is bijvoorbeeld het geval wanneer de houder van de nummerplaat een rechtspersoon is, wanneer het gaat om bedrijfsvoertuigen en leasing-voertuigen. Maar problemen ontstaan er zeker ook wanneer de houder van de nummerplaat een fysische persoon is die beweert dat hij op het ogenblik van de overtreding het voertuig niet bestuurde en hij, terecht of ten onrechte, beweert niet te weten wie op dat ogenblik zijn voertuig wel bestuurde.

Lange tijd, vanaf het begin van de 20^e eeuw tot enkele jaren geleden, heeft het Hof van Cassatie aanvaard dat op het algemeen rechtsbeginsel van de persoonlijkheid van de straf een uitzondering gemaakt kon worden omdat anders de overtreding, zowel in hoofde van de houder van de nummerplaat als in hoofde van degene die ze werkelijk gepleegd heeft, ongestraft zou blijven. Men zou in dat verband een lange lijst van arresten kunnen aanhalen.

Maar sinds 1989 is er verandering gekomen in deze constante rechtspraak toen het Hof van Cassatie het beginsel van de persoonlijkheid van de straf opnieuw centraal stelde. Zo werd een vonnis waarbij de houder van de nummerplaat veroordeeld werd voor een overtreding die met zijn voertuig was gepleegd, verbroken omdat « de appellees niet hun overtuiging te kennen geven dat de houder van de nummerplaat het hem ten laste gelegde feit heeft gepleegd en hem strafbaar hebben geacht ook wanneer een derde de overtreding zou hebben gepleegd » (Cass. 12 januari 1989, *Verkeersrecht*, 89/101). Sindsdien werd het beginsel van de persoonlijkheid van de straf herhaaldelijk door de rechtspraak bevestigd. Geoordeeld werd dat de houder van de nummerplaat alleen dan strafrechtelijk kan worden veroordeeld indien de overtreding die met zijn voertuig gepleegd werd hem fysisch en materieel toegeschreven kan worden (Rechtbank Brussel, 5 maart 1991, *Verkeersrecht*, 91/76). De correctionele rechtbank sprak in 1992 de houder van de nummerplaat vrij van de hem ten laste gelegde overtreding op grond van de overweging dat « er geen voldoende vaste vermoedens

des faits ou, s'ils ne la connaissent pas, de communiquer l'identité de la personne responsable du véhicule.

Cette communication doit avoir lieu dans les quinze jours de l'envoi de la demande de renseignements jointe au procès-verbal.

Si la personne responsable du véhicule n'était pas le conducteur au moment des faits, elle est également tenue de communiquer l'identité du conducteur selon les modalités définies ci-dessus.

La personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule sont tenus de prendre les mesures nécessaires en vue d'assurer le respect de cette obligation. »

JUSTIFICATION

Les constatations effectuées par les appareils de détection automatiques, qu'ils fonctionnent en présence ou en l'absence d'agents qualifiés, se font par définition « au vol ». Il est dès lors particulièrement difficile de prouver que c'est le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule qui a commis l'infraction.

Ce problème se pose notamment lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne morale, lorsqu'il s'agit de véhicules d'entreprise ou de leasing. Mais il se pose également lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne physique, qu'il prétend qu'il ne conduisait pas le véhicule au moment de l'infraction et affirme, à tort ou à raison, ne pas savoir qui était au volant au moment de l'infraction.

La Cour de cassation a très longtemps considéré — du début du XX^e siècle jusqu'il y a quelques années — que le principe général de la personnalité des peines pouvait souffrir une exception, à défaut de quoi l'infraction, tant dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation que dans le chef de celui qui l'a réellement commise, resterait impunie. On pourrait d'ailleurs citer une très longue liste d'arrêts confirmant cette position.

Cette jurisprudence constante a toutefois été battue en brèche en 1989, lorsque la Cour de cassation a de nouveau fait prévaloir la personnalité des peines. C'est ainsi qu'un jugement condamnant le titulaire d'une plaque d'immatriculation pour une infraction commise avec son véhicule a été cassé pour le motif que les juges d'appel n'ont pas exprimé leur conviction que le titulaire de la plaque d'immatriculation avait commis les faits qui lui étaient reprochés et ont estimé qu'il était punissable même si c'est un tiers qui avait commis l'infraction (Cass., 12 janvier 1989, *roulage*, 89/101). Depuis lors, le principe de la personnalité des peines a été confirmé à plusieurs reprises par la jurisprudence, qui estime que le titulaire de la plaque d'immatriculation ne peut être condamné au pénal que si l'infraction qui a été commise au moyen de son véhicule peut lui être imputée physiquement et matériellement (tribunal Bruxelles, 5 mars 1991, *roulage*, 91/76). En 1992, le tribunal correctionnel a exonéré le titulaire de la plaque d'immatriculation d'une infraction pour le motif qu'il n'y avait pas suffisamment de présomptions sérieuses indiquant que c'est le titulaire de la plaque qui avait commis l'infra-

voorhanden zijn dat de houder van de nummerplaat ook de dader van de overtreding is » (Corr. Brugge, 10 januari 1992, *T. Brugse Rechtspraak*, 1992, nr 1,20).

In 1992 bevestigde het Hof van Cassatie zijn in 1989 ingenomen standpunt. Een vonnis waarbij de houder van een nummerplaat strafrechtelijk werd veroordeeld voor een met zijn voertuig gepleegde overtreding werd verbroken omdat de veroordeling alleen gesteund was op het feit dat de houder van de nummerplaat weigerde de andere mogelijke bestuurders van zijn voertuig kenbaar te maken (Cass. 4 februari 1992, *Verkeersrecht*, 91/92). Een veroordeling van de houder van de nummerplaat die alleen gesteund was op het vroegere algemene principe van het vermoeden van aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat werd verbroken (Cass. 3 november 1992, *Larcier, Cassation*, 992 n° 30, 1025). Er moet op gewezen worden dat het vermoeden van aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat door de rechtspraak alleen werd aanvaard voor de verkeersovertredingen en niet indien de dader van een ongeval niet kon geïdentificeerd worden (Rechtbank, Luik 24 juni 1985, *Jurisprudence de Liège*, 1985, 537, Luik 19 november 1991, *Verkeersrecht*, 92/95).

Heel deze problematiek kan ertoe leiden dat het aantal betwistingen van vaststellingen « in de vlucht » ten zeerste gaat stijgen en dat een aantal zware overtreders vrijuit zal gaan, zeker na implementatie van onbemande automatisch werkende controletoestellen. Om al deze redenen willen wij het weerlegbaar vermoeden van aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat inschrijven in een nieuw artikel 67bis en 67ter van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968.

Weliswaar streven we een andere regeling na voor rechtspersonen dan voor natuurlijke personen.

Vanzelfsprekend kan men hiertegen aanvoeren dat hier het principe van de onschuld van de beklaagde tot de schuld bewezen is, met de voeten getreden wordt. Als antwoord hierop doen wij het volgende opmerken :

1° De noodzaak van zo'n regeling dringt zich meer en meer op naarmate er meer vaststellingen « in de vlucht » gedaan zullen worden met automatisch werkende toestellen. Het verkeerstoezicht met deze toestellen, bemand of niet, kan zwaar gehypothekeerd worden indien de rechtspraak de persoonlijkheid van de straf blijft handhaven. Zo'n hypothetiek op het verhoogde verkeerstoezicht zou meteen ook een ernstige hypothetiek leggen op het verkeersveiligheidsbeleid, vermits een consequente handhaving in belangrijke mate bijdraagt tot meer verkeersveiligheid. De samenleving dient hier dus een afweging te maken tussen verschillende waarden : enerzijds een belangrijk rechtsprincipe in onze democratische samenleving en anderzijds het redder van mensenlevens en het voorkomen van zeer veel menselijk leed en materieel verlies. Wij geven in deze discussie voorrang aan de eerbied voor het leven die de morele basis is van de zorg voor de veiligheid van het hedendaagse verkeer.

2° Het Hof van Cassatie heeft zelf gedurende vele decennia geen enkel probleem gehad met het vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat. De kritiek op het aantasten van het principe van onschuld van de dader tot zijn schuld bewezen is, moet dus op zijn minst gerelativeerd worden.

tion (Corr. Bruges, 10 janvier 1992, *T. Brugse Rechtspraak*, 1992, n° 1,20).

La Cour de cassation a confirmé, en 1992, la position qu'elle avait adoptée en 1989. C'est ainsi qu'elle a cassé un jugement condamnant au pénal le titulaire d'une plaque d'immatriculation pour une infraction commise avec son véhicule pour le motif que la condamnation se fondait uniquement sur le refus du titulaire de la plaque de divulguer le nom des autres conducteurs potentiels (Cass. 4 février 1992, *roulage*, 91/92). Une condamnation du titulaire de la plaque d'immatriculation qui s'appuyait uniquement sur le principe de la responsabilité présumée du titulaire de la plaque, principe qui prévalait par le passé, a également été cassé (Cass. 3 novembre 1992, *Larcier, Cassation*, 992, n° 30, 1025). Il faut cependant souligner que le principe de la responsabilité présumée du titulaire de la plaque n'était admis par la jurisprudence que pour les infractions au Code de la route et non lorsque l'auteur d'un accident ne pouvait être identifié (Tribunal Liège, 24 juin 1985, *Jurisprudence de Liège*, 1985, 537, Liège, 19 novembre 1991, *roulage*, 92/95).

Toute cette problématique risque d'entraîner une augmentation considérable du nombre de contestations relatives à des constatations faites « au vol » et de permettre à un certain nombre d'auteurs d'infractions graves d'échapper à la sanction, surtout lorsque les appareils fonctionnant automatiquement sans la présence d'agents qualifiés seront en service. C'est pour toutes ces raisons que nous souhaitons que la présomption réfragable de responsabilité du titulaire de la marque d'immatriculation fasse l'objet de nouveaux articles 67bis et 67ter des lois relatives à la police de circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968.

Il va de soi que nous entendons instaurer une réglementation distincte selon qu'il s'agit d'une personne physique ou d'une personne morale.

D'aucuns objecteront évidemment que le principe de la présomption d'innocence est foulé aux pieds. Nous formulons à cet égard les observations suivantes :

1° La nécessité d'une telle procédure s'avérera de plus en plus évidente à mesure que de plus en plus de constatations « au vol » seront faites à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement. Les contrôles routiers effectués à l'aide de ces appareils, fonctionnant en présence ou non d'agents qualifiés, risquent d'être gravement hypothéqués si la jurisprudence s'en tient au principe de la personnalité des peines. Une telle hypothèque sur le renforcement des contrôles routiers compromettrait aussi gravement la politique en matière de sécurité routière, étant donné qu'une approche logique en matière de maintien de l'ordre contribue dans une large mesure à renforcer la sécurité routière. Il appartient donc à la société de confronter plusieurs valeurs : d'une part, un principe juridique important dans notre société démocratique et, d'autre part, le souci de sauver des vies humaines et d'éviter de nombreuses souffrances et pertes matérielles. Nous accordons, dans le cadre de la présente discussion, la priorité au respect de la vie, qui constitue la base morale du souci de renforcer la sécurité routière.

2° La présomption de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la marque d'immatriculation n'a, pendant de nombreuses décennies, pas posé le moindre problème à la Cour de cassation elle-même. Les critiques formulées à l'encontre de la violation du principe de la présomption d'innocence doivent donc pour le moins être relativisées.

3° Ook in Nederland werd de verkeerswet in die zin gewijzigd. In Duitsland is het bekeuren op de nummerplaat toegelaten voor parkeerovertredingen. Ook in Frankrijk wordt eraan gedacht om de aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat in te voeren voor vaststellingen die « in de vlucht » werden gedaan met automatisch werkende toestellen.

4° De invoering van het weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid is onontkoombaar wanneer men, zoals het regeerakkoord stelt, de administratieve afhandeling van verkeersboetes wil uitbreiden.

De hier voorgestelde regeling is als volgt :

Indien de titularis van de nummerplaat een natuurlijke persoon is, wordt vermoed dat hij de overtreding heeft begaan en is hij strafrechtelijk aansprakelijk. Het vermoeden van schuld kan worden weerlegd door elk wettelijk middel. Onder wettelijk middel dient verstaan te worden elk objectief gegeven en niet het louter ontkennen van de feiten of het bewaren van het stilzwijgen.

Indien de titularis van de nummerplaat een rechtspersoon is, moet (of moeten) diegene(n) die de rechtspersoon vertegenwoordigt (vertegenwoordigen) de identiteit van de bestuurder of van de persoon die het voertuig onder zich heeft op het ogenblik van de feiten kunnen meedelen. Die verplichting bestaat eveneens « en cascade » indien de titularis van de nummerplaat het voertuig niet in zijn bezit heeft, bijvoorbeeld omdat het verhuurd is aan of ter beschikking gesteld van een derde, zelfs indien het eveneens om een rechtspersoon gaat.

De precisering « de persoon of de leden van het orgaan die de rechtspersoon in rechte vertegenwoordigen als titularis van de nummerplaat of als houder van het voertuig » is noodzakelijk.

Enkel natuurlijke personen en geen rechtspersonen kunnen strafrechtelijk worden vervolgd.

N° 9 VAN DE HEER ANSOMS

Opschrift

Het opschrift vervangen door wat volgt :

« Wetsontwerp betreffende de erkenning en het gebruik van onbemande en onbemande automatisch werkende toestellen bij de regeling van het wegverkeer en bij de vaststelling van verkeersmisdrijven ».

VERANTWOORDING

De titel van het ontwerp dekt de lading niet meer : niet alleen de wet betreffende de politie over het wegverkeer wordt gewijzigd; maar ook de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheids-toebehoren moeten voldoen. Indien men beide wetten volledig moet citeren in de titel komt men tot een onleesbaar geheel. Daarom pleiten we voor bovenstaande titel, die duidelijk weergeeft wat de bedoeling en de inhoud van het geamendeerde wetsontwerp is.

J. ANSOMS

3° Aux Pays-Bas aussi, la loi relative à la circulation routière a été modifiée en ce sens. En Allemagne, la verbalisation fondée sur la plaque d'immatriculation est autorisée pour les infractions relatives au stationnement. En France également, on envisage d'instaurer la responsabilité du titulaire de la marque d'immatriculation pour les constations faites « au vol » à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement.

4° L'instauration de la présomption réfragable de responsabilité pénale est inévitable si l'on souhaite étendre, comme le prévoit l'accord de gouvernement, la perception par voie administrative des amendes infligées dans le cadre des infractions au Code de la route.

Le système proposé en l'occurrence est le suivant :

Si le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne physique, on présume que c'est lui qui a commis l'infraction et il est responsable pénalement. La présomption de culpabilité peut être réfutée par toutes voies de droit. Par voie de droit, il y a lieu d'entendre toute donnée objective, et non la dénégation des faits ou le refus de s'exprimer.

Si le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne morale, le(s) représentant(s) de celle-ci doit (doivent) pouvoir communiquer l'identité du conducteur ou de la personne qui était responsable du véhicule au moment des faits. Cette obligation s'applique également « en cascade », si le titulaire de la plaque d'immatriculation n'est pas en possession du véhicule, par exemple parce qu'il a été loué ou mis à la disposition d'un tiers, même s'il s'agit aussi d'une personne morale.

La précision apportée par les mots « la personne ou les membres de l'organe qui représentent la personne morale en droit en tant que titulaire de la plaque d'immatriculation ou en tant que détenteur du véhicule » est nécessaire.

En effet, seules les personnes physiques — à l'exclusion des personnes morales — peuvent être poursuivies au pénal.

N° 9 DE M. ANSOMS

Intitulé

Remplacer l'intitulé par ce qui suit :

« Projet de loi relatif à l'agrément et à l'utilisation d'appareils fonctionnant automatiquement en présence ou en l'absence d'un agent qualifié en vue de la régulation de la circulation routière et de la constatation des infractions au Code de la route ».

JUSTIFICATION

L'intitulé du projet ne correspond plus à son contenu, puisque le dispositif proposé modifie non seulement la loi relative à la police de la circulation routière, mais aussi la loi du 21 juin 1985 relative aux conditions techniques auxquelles doivent répondre tout véhicule de transport par terre, ses éléments ainsi que les accessoires de sécurité. Etant donné que l'on aboutirait à une formulation inintelligible si l'on citait les intitulés complets des deux lois dans l'intitulé du projet, nous préconisons d'opter pour l'intitulé mentionné ci-dessus, qui rend clairement compte du but et du contenu du projet de loi amendé.