

- 1727 / 1 - 94 / 95

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1994-1995 (*)

2 MAART 1995

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wetten
betreffende de politie over het
wegverkeer, gecoördineerd door
het koninklijk besluit van
16 maart 1968, en houdende
invoering van het weerlegbaar
vermoeden van strafrechtelijke
aansprakelijkheid bij een
verkeersovertreding in hoofde van
de houder van de nummerplaat
van het voertuig waarmee de
overtreding gepleegd werd**

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Voor de vaststelling van verkeersovertredingen maken de bevoegde agenten steeds meer gebruik van automatische controletoeestellen. Dit gebruik zal nog toenemen vanaf het ogenblik dat ook de onbemande controleapparaten meer en meer geïmplementeerd zullen zijn in het concrete verkeerstoezicht. Dat is een belangrijke stap vooruit in de handhaving van het verkeersreglement. Toch zijn er nog enkele hindernissen op te ruimen, die het effect van de onbemande controletoeestellen in mindere of meerdere mate negatief kunnen beïnvloeden.

(*) Vierde zitting van de 48^e zittingsperiode.

- 1727 / 1 - 94 / 95

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1994-1995 (*)

2 MARS 1995

PROPOSITION DE LOI

**modifiant les lois relatives
à la police de la circulation
routière, coordonnées par l'arrêté
royal du 16 mars 1968,
et établissant la
présomption réfutable de
responsabilité pénale, en cas
d'infraction aux règles de la
circulation routière, du titulaire
de la plaque d'immatriculation du
véhicule avec lequel l'infraction
a été commise**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les agents qualifiés utilisent de plus en plus fréquemment des appareils de contrôle automatiques afin de constater les infractions en matière de roulage. Cet usage se répandra encore à mesure que les appareils de contrôle fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés se multiplieront le long des routes. Il s'agit d'un progrès important qui favorisera le respect du Code de la route. Il reste néanmoins à éliminer certains obstacles qui ont une influence plus ou moins grande sur l'efficacité des appareils de contrôle sans présence humaine.

(*) Quatrième session de la 48^e législature.

De vaststellingen, gedaan door bemande of onbemande automatisch werkende controletoeestellen, 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, of wanneer het gaat om bedrijfsvoertuigen en leasingvoertuigen.

Maar problemen ontstaan zeker ook wanneer de houder van de nummerplaat een fysieke 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 kwam in deze constante rechtspraak verandering 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, verboden omdat de « appelrechters 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 werd gepleegd hem fysiek en materieel kan worden toegeschreven (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 voorhanden zijn dat de houder van de nummerplaat ook de dader van de overtreding is » (Corr. Brugge, 10 januari 1992, T. Brugse rechtspr. 1992, n° 1, 20).

In 1992 bevestigde het Hof van Cassatie ook zijn in 1989 ingenomen standpunt. Een vonnis waarbij de houder van een nummerplaat strafrechtelijk werd veroordeeld voor een met zijn voertuig gepleegde overtreding werd verboden 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

Les constatations effectuées au moyen d'appareils de contrôle automatiques fonctionnant avec ou sans présence humaine se font évidemment « au vol ». Il s'ensuit qu'il est particulièrement difficile de prouver que le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule concerné est effectivement l'auteur de l'infraction. Il en va par exemple ainsi lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne morale ou lorsque l'infraction a été commise avec un véhicule de société ou un véhicule en leasing.

Mais le problème se pose également lorsque le titulaire de la plaque d'immatriculation est une personne physique qui prétend qu'elle ne conduisait pas le véhicule au moment où l'infraction a été commise et qui affirme, à tort ou à raison, ne pas savoir qui conduisait son véhicule à ce moment-là.

Pendant de longues années, du début du 20^e siècle jusqu'il y a peu, la Cour de cassation a admis qu'il puisse être fait exception au principe général de la personnalité des peines, considérant que dans le cas contraire, une infraction pourrait demeurer impunie tant dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation que dans celui de l'auteur réel de l'infraction. L'on pourrait citer une longue liste d'arrêtés en ce sens.

Cette jurisprudence constante a cependant évolué depuis 1989, la Cour de cassation accordant à nouveau la primauté au principe de la personnalité des peines. C'est ainsi qu'elle a cassé un jugement condamnant le titulaire de la plaque d'immatriculation pour une infraction qui avait été commise avec son véhicule pour le motif que « les juges d'appel n'expriment pas leur conviction que le titulaire de la plaque d'immatriculation a commis le fait mis à sa charge, mais considèrent qu'il est coupable même si un tiers a commis ce fait » (Cass. 12 janvier 1989, droit de la circulation 89/101).

Depuis, le principe de la personnalité des peines a été confirmé à plusieurs reprises par la jurisprudence. Il a été jugé que le titulaire de la plaque d'immatriculation ne pouvait être condamné pénalement que si l'infraction commise avec son véhicule pouvait lui être imputée physiquement et matériellement (Tribunal Bruxelles, 5 mars 1991, droit de la circulation, 91/76). En 1992, le tribunal correctionnel a acquitté le titulaire de la plaque d'immatriculation pour le motif qu'il n'existait pas « de présomptions suffisantes indiquant que le titulaire de la plaque d'immatriculation serait aussi l'auteur de l'infraction » (Corr. Bruges, 10 janvier 1992, T. Brugse Rechtspr. 1992, n° 1, 20).

En 1992, la Cour de cassation a également confirmé le point de vue qu'elle avait adopté en 1989. Elle a cassé un jugement condamnant au pénal le titulaire d'une plaque d'immatriculation pour une infraction commise avec son véhicule, parce que la condamnation se fondait uniquement sur le fait que le titulaire de la plaque d'immatriculation refusait de révéler l'identité des autres personnes qui auraient pu conduire son véhicule (Cass. 4 février 1992, droit de la

van de houder van de nummerplaat die alleen gesteund was op het vroeger algemeen 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 verkeers-overtredingen en niet indien de dader van een ongeval niet kon geïdentificeerd worden (Rechtbank Luik 24 juni 1985, jurispr. de Liège, 1985, 537; Luik 18 november 1991, Verkeersrecht, 92/95).

Onderhavig wetsvoorstel wil het veerlegbaar vermoeden van aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat, weliswaar met beperkingen, inschrijven in een nieuw artikel 67*bis* van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968.

Om toestanden te voorkomen waarbij de houder van de nummerplaat weigert de identiteit van de bestuurder bekend te maken, wordt zulke weigering zwaar bestraft met een boete waarvan het bedrag gelijk is aan een zware verkeersovertreding.

Op deze wijze blijft het nieuwe systeem van handhaving van de verkeersovertredingen met automatisch werkende toestellen, bemand of niet, sluitend.

Vanzelfsprekend zou men hiertegen kunnen inbrengen 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 hier het volgende opmerken :

1° De noodzaak van zulke regeling dringt meer en meer op naarmate er meer vaststellingen « in de vlucht » zullen gedaan 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 inzake verkeersovertredingen blijft handhaven. Deze hypotheek op het verhoogde verkeerstoezicht is meteen ook een ernstige hypotheek op het verkeersveiligheidsbeleid, vermits een konsekwente handhaving in belangrijke mate bijdraagt tot meer verkeersveiligheid.

De samenleving dient dus een afweging te maken tussen verschillende waarden : enerzijds, een belangrijk rechtsprincipe van onze democratische samenleving en, anderzijds, het redden van mensenlevens en het voorkomen van zeer veel leed en materieel verlies.

Wij geven in deze discussie prioriteit 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 de onschuld tot de

circulation 91/92). La Cour a également cassé un jugement condamnant le titulaire d'une plaque d'immatriculation, jugement qui se fondait uniquement sur le principe autrefois général de la présomption de responsabilité dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation (Cass. 3 novembre 1992, Larcier, Cassation, 992 n° 30, 1025). Il y a lieu de faire observer que la présomption de responsabilité dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation n'a été admise que pour les contraventions en matière de roulage et non en cas d'impossibilité d'identifier l'auteur d'un accident (tribunaux de Liège 24 juin 1985, jurisprudence de Liège, 1985, 537; Liège, 18 novembre 1991, droit de la circulation, 92/95).

La présente proposition de loi tend à insérer dans les lois sur la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968, un nouvel article 67*bis* instaurant, avec certaines restrictions, il est vrai, le principe de la présomption réfragable de la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation.

Pour éviter que le titulaire de la plaque d'immatriculation refuse de révéler l'identité du conducteur du véhicule, ce refus sera sévèrement puni d'une amende dont le tarif sera celui qui est appliqué en cas d'infraction grave.

La cohérence du nouveau système de constatation des infractions au Code de la route par des appareils automatiques surveillés ou non sera ainsi assurée.

On pourrait évidemment rétorquer que le principe selon lequel le prévenu est présumé innocent jusqu'à ce que sa culpabilité soit établie est en l'occurrence foulé aux pieds. Nous ferons observer à cet égard ce qui suit :

1° La nécessité d'une telle réglementation s'accroîtra avec l'augmentation du nombre d'infractions constatées « au vol » au moyen d'appareils automatiques. Le contrôle de la circulation à l'aide de ces appareils, surveillés ou non, pourrait être sérieusement compromis au cas où la jurisprudence maintiendrait le principe de la personnalité de la peine en matière d'infraction au Code de la route. Cette hypothèse qui pèserait sur le renforcement du contrôle de la circulation compromettrait du même coup sérieusement la politique de sécurité routière, étant donné que la cohérence du contrôle accroît considérablement la sécurité routière.

La société doit donc mettre en balance différentes valeurs : d'une part, un principe juridique essentiel de notre société démocratique, et, d'autre part, la préservation de vies humaines et la certitude d'éviter bon nombre de drames humains et de pertes matérielles.

Nous accordons la priorité au respect de la vie, qui constitue le fondement moral de la politique actuelle en matière de sécurité routière.

2° La Cour de cassation elle-même n'a, pendant de nombreuses décennies, jamais eu aucun scrupule à appliquer la présomption de responsabilité pénale du titulaire de la plaque d'immatriculation. Il convient dès lors à tout le moins de relativiser la critique

schuld bewezen is, moet dus op zijn minst gerelativeerd worden.

3° Ook in Nederland werd de verkeerswet in die zin gewijzigd dat de houder van de nummerplaat strafrechtelijk aansprakelijk is voor de met zijn voertuig gepleegde misdrijven, namelijk voor overtredingen, vluchtmisdrijf en ongevallen, tenzij hij de bestuurder kenbaar maakt of bewijst dat hij buiten zijn schuld de dader niet kent. Het niet meedelen van de identiteit van de bestuurder is er een afzonderlijk misdrijf dat, naast een geldboete, bestraft wordt met een gevangenisstraf van drie maand. In Duitsland is het bekeuren op de nummerplaat toegelaten voor parkeerovertradingen. Ook in Frankrijk wordt eraan gedacht om de aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat in te voeren voor vaststellingen die « in de vlucht » gedaan werden met automatisch werkende toestellen.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Enig artikel

Een artikel 67bis, luidend als volgt, wordt in de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd door het koninklijk besluit van 16 maart 1968, ingevoegd :

« Art. 67bis. — Indien de overtreder niet geïdentificeerd werd bij de vaststelling, is de houder van de nummerplaat van het voertuig strafrechtelijk aansprakelijk voor de met zijn voertuig gepleegde overtredingen, tenzij hij de bestuurder kenbaar maakt of bewijst dat hij de bestuurder buiten zijn schuld niet kent.

De weigering van de houder van de nummerplaat tot bekendmaking van de bestuurder van zijn voertuig waarmee de vastgestelde overtreding werd gepleegd, wordt bovendien bestraft met een boete van 50 tot 500 frank. »

17 januari 1995.

J. ANSOMS
J. VAN EETVELT
D. VANPOUCKE

selon laquelle il serait porté atteinte au principe de l'innocence jusqu'à l'établissement de la faute.

3° Le Code de la route néerlandais a également été modifié de manière à rendre le titulaire de la plaque d'immatriculation pénalement responsable des infractions commises avec son véhicule, à savoir les contraventions, les délits de fuite et les accidents, à moins qu'il ne révèle l'identité du conducteur ou prouve qu'il ne connaît pas l'auteur sans qu'aucune faute ne puisse lui être imputée. La non-révélation de l'identité du conducteur constitue aux Pays-Bas une infraction distincte punie d'un emprisonnement de trois mois, en plus d'une amende. En Allemagne, il est permis de verbaliser sur la base de la plaque d'immatriculation pour les stationnements non réglementaires. En France, on envisage également d'instaurer la responsabilité du titulaire de la plaque d'immatriculation pour des infractions constatées « au vol » à l'aide d'appareils automatiques.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

Un article 67bis, libellé comme suit, est inséré dans les lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968 :

« Art. 67bis. — Si le contrevenant n'a pas été identifié lors de la constatation, le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est pénalement responsable des infractions commises avec son véhicule, sauf s'il révèle l'identité du conducteur ou s'il prouve qu'il ne peut lui être reproché de ne pas connaître l'identité de ce dernier.

Le refus du titulaire de la plaque d'immatriculation de révéler l'identité du conducteur qui a commis l'infraction constatée avec son véhicule est en outre puni d'une amende de 50 francs à 500 francs. »

17 janvier 1995.