

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1995 (*)

7 AOÛT 1995

PROPOSITION DE LOI

**autorisant explicitement l'utilisation
d'appareils fonctionnant
automatiquement en présence ou non
d'agents qualifiés et organisant leur
utilisation efficace en vue de la
régulation de la circulation routière
et de la détection des infractions
au Code de la route**

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La politique élaborée en matière de sécurité routière doit prendre en considération les usagers de la route, les moyens de transport et l'infrastructure routière. La normalisation des véhicules relève presque entièrement de la compétence de l'Europe, tandis que la sécurité de l'infrastructure routière est du ressort des gestionnaires de la voirie. Quant au comportement proprement dit des usagers de la route, il relève toujours des autorités fédérales.

Les usagers de la route :

- doivent bénéficier d'un écolage adéquat avant de pouvoir prendre part à la circulation routière;
- doivent être incités, en permanence, à se comporter de façon responsable sur la route;
- doivent être soumis à un contrôle efficace en ce qui concerne le respect des règles de circulation et doivent en outre se voir infliger une sanction rapide,

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

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1995 (*)

7 AUGUSTUS 1995

WETSVOORSTEL

**betreffende de expliciete wettelijke
erkenning van bemande en
onbemande automatisch werkende
toestellen en betreffende het
efficiënte gebruik ervan bij de
regeling van het wegverkeer en bij
de controle van de verkeersmisdrijven**

(Ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

In het verkeersveiligheidsbeleid moet steeds aandacht gegeven worden aan de weggebruikers, aan de vervoermiddelen en aan de verkeersomgeving (de infrastructuur). De normering van de vervoermiddelen is bijna volledig een Europese bevoegdheid, terwijl de zorg voor een veilige verkeersomgeving de bevoegdheid is van de wegbeheerders. Vooral het concrete verkeersgedrag van de weggebruikers is nog de bevoegdheid van de federale overheid.

De weggebruikers zelf :

- moeten degelijk opgeleid zijn om aan het verkeer deel te nemen;
- moeten permanent gesensibiliseerd worden tot een verantwoord rijgedrag;
- moeten efficiënt gecontroleerd worden op de naleving van de verkeersregels, en moeten bovendien ook op een aangepaste wijze snel, zeker en

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

certaine et suffisamment grave lorsqu'ils enfreignent le Code de la route.

Il faut souligner, à cet égard, qu'une politique répressive efficace et conséquente a des effets préventifs non négligeables. Cela n'a pas de sens d'opposer prévention et répression : une répression adéquate fait partie de la prévention et génère, chez les usagers de la route, à condition qu'elle soit menée de manière conséquente et durable, un changement de mentalité et de comportement, ce qui est le but recherché.

La présente proposition de loi a pour objet d'optimiser le contrôle en matière d'infractions au Code de la route en vue d'accroître la sécurité routière. Trois éléments sont essentiels à cet égard :

1° accroître la crainte d'être verbalisé grâce à l'utilisation de caméras fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés;

2° réprimer l'usage d'équipements (détecteurs de radars, systèmes de surexposition, etc.) ayant pour objet d'empêcher le contrôle à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement;

3° instaurer une présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la marque d'immatriculation dans le cas où la constatation a été faite à l'aide d'appareils fonctionnant automatiquement, qui ne peuvent évidemment pas identifier le conducteur lui-même.

1. *Légalisation des appareils automatiques*

Il est incontestable que l'utilisation d'appareils automatiques, fonctionnant en présence ou non d'agents qualifiés, a un effet dissuasif. Elle augmente en effet, de façon significative, la crainte d'être verbalisé et il ne fait aucun doute que le sentiment de pouvoir être pris à tout moment influence favorablement le comportement des usagers de la route (motorisés). C'est ainsi que dans un quartier de la ville de Londres, où la vitesse maximale autorisée était de 60 km/h et où certains automobilistes roulaient fréquemment à 100 km/h et même plus, l'installation d'un dispositif automatique a fait chuter le nombre moyen d'excès de vitesses graves de 360 à 10 par jour. En un an, le nombre de blessés a par ailleurs diminué de 60 % dans ce même quartier.

L'épouvantail agité par ceux qui prétendent que notre société ressemblera bientôt au monde imaginé par l'écrivain George Orwell et que « Big Brother » épiera, en permanence, les faits et gestes de chaque citoyen, cet épouvantail n'est qu'un mythe. Il y aura suffisamment d'appareils automatiques en service à partir du moment où chaque usager motorisé aura le sentiment qu'il peut être verbalisé à tout moment. Il n'est donc absolument pas question de déployer, en permanence, des milliers d'appareils sur tout le territoire.

voldoende worden gestraft indien hun gedrag daarmee niet in overeenstemming is.

Hierbij moet erop gewezen worden dat een daadwerkelijk en consequent repressief beleid een sterk preventief effect heeft. Het heeft geen zin om preventie en repressie tegen elkaar uit te spelen : een aangepaste repressie maakt deel uit van de preventie en een repressief beleid dat op een aangepaste wijze gevoerd wordt en dat consequent en langdurig wordt volgehouden, is een absolute voorwaarde om bij de weggebruikers de duurzame mentaliteits- en gedragsverandering te bereiken waarover zoveel gesproken wordt.

Voorliggend wetsvoorstel heeft de bedoeling om het verkeerstoezicht te optimaliseren in functie van een grotere verkeersveiligheid. Drie elementen zijn hierbij essentieel :

1° het opdrijven van de subjectieve pakkans met onbemande camera's;

2° het bestrijden van de middelen (radardetectoren, overbelichtingssystemen ...) die tot doel hebben het toezicht met automatisch werkende toestellen te verhinderen;

3° de invoering van een weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat, indien de vaststelling gebeurd is door automatisch werkende toestellen die vanzelfsprekend de bestuurder zelf niet kunnen identificeren.

1. *Legalisering van de automatisch werkende toestellen*

Aan het preventieve beveiligingseffect van de automatisch werkende toestellen, bemand of niet, moet niet getwijfeld worden. De subjectieve pakkans wordt er betekenisvol door verhoogd, en het is een uitgemaakte zaak dat dit gevoel « op elk ogenblik betraapt te kunnen worden » het verkeersgedrag van de (gemotoriseerde) weggebruikers in gunstige zin beïnvloedt. Illustratief hiervoor is het resultaat dat werd behaald in een wijk in Londen : in deze wijk, waar een maximumsnelheid van 60 km per uur toegelaten was, en waar geregeld 100 km per uur of zelfs sneller werd gereden, daalde het dagelijks gemiddelde aantal zware snelheidsovertredingen van 360 naar 10. Op een jaar tijd verminderde het aantal letselongevallen in deze wijk met 60 %.

Het schrikbeeld dat door sommigen wordt opgehangen dat onze samenleving op die manier evolueert naar een « Orwelliaanse » wereld waarin « Big Brother » de activiteiten van iedere burger op elk ogenblik kan bespieden, is een mythe. Zodra de gemotoriseerde weggebruiker het gevoel krijgt dat hij op elk ogenblik betraapt kan worden, zijn er voldoende toestellen in gebruik. En dat veronderstelt helemaal niet dat er in ons land permanent talloze toestellen worden ingezet.

Le débat sur l'utilisation d'appareils fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés a été ouvert il y a une quinzaine d'années dans notre pays. Un élément essentiel de ce débat est la crainte ressentie par certains, que le recours à ce type de dispositif ne constitue une atteinte à la vie privée. Il faut cependant souligner que la commission de la protection de la vie privée a estimé, dans l'avis qu'elle a rendu sur cette question au cours de la législature précédente, que les appareils de détection des infractions (fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés) ne constituaient, en principe, pas une menace pour la vie privée. La commission a toutefois formulé un certain nombre de conditions. C'est ainsi que la commission souhaite être associée à la rédaction des arrêtés d'exécution et qu'elle insiste pour que l'on tienne également compte, dans ces arrêtés, des conditions d'utilisation et de conservation des données recueillies.

Nous avons cependant choisi de nous en tenir, dans notre proposition, au texte qui avait été adopté par l'assemblée plénière de la Chambre. Il sera en effet toujours loisible au gouvernement de consulter la commission lors de la confection de l'arrêté d'exécution.

2. Lutte contre les moyens utilisés pour échapper à la détection automatique des infractions au Code de la route

Les appareils de détection automatiques ne sont efficaces 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'instruments 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. 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 doivent 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

De discussie over het inzetten van onbemande toestellen is in ons land reeds een vijftal jaren aan de gang. Vooral de angst voor de bedreiging van de persoonlijke levenssfeer speelt hierbij een rol, maar tijdens de vorige zittingsperiode heeft de Commissie voor de Persoonlijke Levenssfeer in haar advies over deze materie gesteld dat de (onbemande) controletoestellen in principe geen bedreiging zijn voor de persoonlijke levenssfeer. Wel heeft zij een aantal voorwaarden gesteld, zoals de betrokkenheid van de commissie bij de opstelling van de uitvoeringsbesluiten en de noodzaak om bij de uitvoeringsbesluiten ook rekening te houden met de voorwaarden voor het gebruik en de bewaring van de verzamelde gegevens.

Toch wordt in voorliggend wetsvoorstel vastgehouden aan de tekst, die door de voltallige Kamer werd goedgekeurd. Het staat de regering immers vrij om deze commissie te consulteren bij de opstelling van het uitvoeringsbesluit.

2. De strijd tegen de middelen om de automatische controles in het verkeer te ontwijken

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

Het spreekt vanzelf dat de overheid zeer streng moet optreden 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 radioverbindingen : toestellen die radiosignalen uitzenden of ontvangen moeten immers door de bevoegde instanties goedgekeurd worden alvorens zij ver-

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 de distraire de la loi relative aux radiocommunications, les dispositions concernant les détecteurs de radars pour les insérer dans les lois relatives à la police de la circulation routière, où elles ont en fait leur place;

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'insertion de l'interdiction d'utiliser ces équipements et moyens dans les lois relatives à la police de la circulation routière permet également au législateur de prévoir des sanctions non matérielles (par exemple, retrait du permis de conduire, déchéance du droit de conduire, immobilisation);

4° 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;

5° une répression « à la source » des détecteurs de radars suppose une interdiction de fabrication, de commercialisation et de montage des instruments spécifiques; 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).

3. *Présomption réfragable de responsabilité pénale dans le chef du titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule avec lequel l'infraction a été commise*

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

kocht, 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 de volgende redenen :

1° wij vinden het weinig zinvol dat men naar een wet over de radioverbindingen moet grijpen om een onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid veilig te stellen. Daarom zijn wij er voorstander van om de radardetectoren uit deze wet betreffende de radioverbindingen te lichten en over te brengen naar de verkeerswetten, waar zij eigenlijk thuishoren;

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 uitrustingen of middelen gebruikt worden die niet onder deze wet vallen (bijvoorbeeld overbelichtingssystemen);

3° een opname van het verbod van deze uitrustingen en middelen in de wet betreffende de politie over het wegverkeer geeft de wetgever ook de mogelijkheid om niet-materiële sancties (bijvoorbeeld intrekken van het rijbewijs, verval van het recht op sturen, oplegging van het voertuig) in te voeren;

4° 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;

5° een brongerichte bestrijding van de radardetectoren veronderstelt een verbod tot fabricage, handel en montage van de specifieke instrumenten, en dat gebeurt best in het kader van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen. Op dezelfde wijze werden zeer recentelijk de opdrijfkits voor bromfietsen buiten de wet gesteld (wet van 5 april 1995, *Belgisch Staatsblad* van 1 juli 1995).

3. *Weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid in hoofde van de houder van de nummerplaat van het voertuig waarmee de overtredding werd gepleegd*

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 hou-

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'infraction (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*,

der 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 leasingvoertuigen. Maar problemen ontstaan er zeker ook wanneer de houder van de nummerplaat een natuurlijke 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 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 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 voorhanden zijn dat de houder van de nummerplaat ook de dader van de overtreding is » (Corr. Brugge, 10 januari 1992, *T. Brugse Rechtspraak*, 1992, n° 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 no-

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).

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 d'un nouvel article 67bis des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées par l'arrêté royal du 16 mars 1968. Une amende égale à celle infligée en cas d'infraction grave au Code de la route est prévue au cas où le titulaire de la marque d'immatriculation refuserait de révéler l'identité du conducteur.

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° 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

vember 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 verkeersovertreden 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).

Om al die redenen willen wij het weerlegbaar vermoeden van aansprakelijkheid van de houder van de nummerplaat inschrijven in een nieuw artikel 67bis 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 zo'n weigering zwaar bestraft met een boete waarvan het bedrag gelijk is aan deze voor een zware verkeersovertrading.

Vanzelfsprekend kan men hiertegen aanvoeren dat hier het principe van de onschuld van de beklaagde tot de schuld bewezen is, met 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 hypotheek op het verhoogde verkeerstoezicht zou meteen ook een ernstige hypotheek 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 redden 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.

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 aan-

au stationnement. En France également, on envisage d'instaurer la responsabilité du titulaire de la marque d'immatriculation pour les constatations 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.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Les infractions au nouvel article 62*bis* (voir article 5 proposé) doivent pouvoir entraîner la déchéance du droit de conduire un véhicule. C'est la raison pour laquelle ces infractions sont mentionnées à l'article 38, § 1^{er}, 1°, des lois relatives à la police de la circulation routière. Etant donné que l'article 50, § 1^{er}, des mêmes lois prévoit que la déchéance du droit de conduire peut donner lieu à une immobilisation temporaire, les infractions à l'article 62*bis* pourront avoir les mêmes conséquences. Et puisque une déchéance définitive du droit de conduire peut, en vertu de l'article 50, § 2, des mêmes lois, donner lieu à la confiscation du véhicule, les infractions à l'article 62*bis* pourront, en principe, entraîner la confiscation du véhicule.

Art. 3

Cet article prévoit que les infractions au nouvel article 62*bis* 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.

Art. 4

Cet article a pour objet de modifier l'article 62 des lois relatives à la police de la circulation routière.

L'article confère force probante jusqu'à preuve du contraire à tous les appareils fonctionnant automatiquement (radars, caméras vidéo, ponts-bascules, etc.), qu'ils soient utilisés en présence ou non d'agents qualifiés. Toutes les infractions au Code de la route peuvent être constatées au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, pour autant que cela soit techniquement possible.

Partant du principe juridique général que la preuve est libre en droit commun, les images fournies par les caméras vidéo et les radars peuvent aussi être utilisées à des fins judiciaires ne s'inscrivant pas

sprakelijkheid 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.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Art. 2

De overtreding van het nieuwe artikel 62*bis* (zie voorgestelde artikel 5) moet bestraft kunnen worden met een verval van het recht op besturen van een voertuig. Daarom wordt de overtreding van het nieuwe artikel 62*bis* opgenomen in artikel 38, § 1, 1°, van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Vermits dit verval van het recht tot sturen volgens artikel 50, § 1, van dezelfde wet ook kan leiden tot tijdelijke oplegging, kan de overtreding dus ook leiden tot zo'n tijdelijke oplegging. En vermits een definitief verval van het recht tot sturen volgens artikel 50, § 2, van dezelfde wet, kan leiden tot de verbeurdverklaring van het voertuig, kan de overtreding van het nieuwe artikel 62*bis* in principe ook leiden tot een verbeurdverklaring van het voertuig.

Art. 3

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

Art. 4

Dit artikel houdt een wijziging in van artikel 62 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer.

Het artikel geeft aan alle automatisch werkende toestellen (radars, videocamera's, weegbruggen, enz.), bemand zowel als onbemand, bewijskracht tot het tegendeel is bewezen. Alle verkeersmisdrijven, voorzover die technisch vastgesteld kunnen worden met automatisch werkende toestellen, komen in aanmerking voor vaststelling met deze toestellen.

Uitgaande van het algemeen rechtsprincipe dat het bewijs in het gemeen recht vrij is, kunnen de beelden die door videocamera's en door radartoestellen opgeleverd worden, ook gebruikt worden voor

dans le cadre de la législation relative à la circulation routière et de ses arrêtés d'exécution. Les images fournies par les caméras vidéo peuvent également être utilisées en vue de la régulation de la circulation routière.

L'utilisation d'appareils destinés à fonctionner en l'absence d'agents qualifiés est déterminée par consensus lors des concertations organisées au niveau des arrondissements judiciaires entre les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes et les gestionnaires de la voirie. Chaque utilisation concrète d'appareils destinés à fonctionner en l'absence d'agents qualifiés ne doit cependant pas faire l'objet d'un accord. Un certain nombre de lignes de force générales peuvent aussi être fixées lors des concertations. Dans les limites de la loi proposée, la concertation bénéficie de la plus grande autonomie possible pour décider de l'utilisation ou non des appareils automatiques, ainsi que pour déterminer leur nombre, leur fonctionnement, etc. Les gestionnaires de la voirie étant associés au système, la politique mise en œuvre en matière de sécurité routière pourra avoir ses spécificités dans les différentes régions et la politique en matière d'infrastructures pourra être mieux harmonisée avec la politique élaborée en matière de contrôle policier.

La loi prévoit la possibilité d'utiliser les appareils destinés à fonctionner en l'absence d'agents qualifiés sans qu'ils soient annoncés par un panneau de signalisation spécifique, ce qui aura pour effet d'accroître la « crainte d'être verbalisé », et, partant, la sécurité routière en incitant les usagers de la route à une plus grande prudence.

Art. 5

L'interdiction, pour les conducteurs, d'utiliser des équipements spécifiques ou d'autres moyens destinés à empêcher ou à entraver la détection d'infractions au Code de la route par des appareils automatiques est inscrite dans les lois relatives à la police de la circulation, coordonnées le 16 mars 1968.

Cette interdiction n'est pas une redite des articles 7 et 8, puisque ceux-ci concernent uniquement la production, l'importation, le commerce et le montage d'équipements spécifiques destinés à empêcher ou à entraver le fonctionnement d'appareils automatiques (détecteurs de radars, dispositifs de surexposition). L'article 9 a, en effet, un autre champ d'application et concerne, lui, les automobilistes, à qui il est interdit de mettre en circulation des véhicules munis d'équipements spécifiques et dont la marque d'immatriculation a été rendue illisible par des moyens plus artisanaux (par exemple moyens chimiques ou autres rendant la plaque illisible pour les appareils de détection automatiques).

gerechtelijke doeleinden die buiten de sfeer van de verkeerswetgeving en de uitvoeringsbesluiten ervan liggen. De beelden die door videocamera's opgeleverd worden kunnen ook gebruikt worden voor de regeling van het wegverkeer.

De onbemande toestellen kunnen ingezet worden bij consensus in het overleg dat georganiseerd wordt op het niveau van de gerechtelijke arrondissementen tussen de bevoegde gerechtelijke, politionele en administratieve overheden met de wegbeheerders. Het is echter niet noodzakelijk dat voor elke concrete inzet van onbemande apparatuur een afspraak gemaakt wordt. Het is ook mogelijk dat het overleg een aantal algemene afspraken maakt over het gebruik van onbemande apparaten. Binnen de perken van deze wet heeft het overleg de ruimst mogelijke autonomie om de automatische toestellen al dan niet te gebruiken, alsook om de hoeveelheid, de werkwijze enz. te bepalen. Door de betrokkenheid van de wegbeheerders bij het systeem zullen in de verschillende gewesten op deze wijze eigen accenten gelegd kunnen worden in het verkeersveiligheidsbeleid, en bovendien kunnen de wegbeheerders het infrastructuurbeleid en het beleid inzake het politioneel verkeerstoezicht beter op elkaar afstemmen.

De wet opent de mogelijkheid om de onbemande toestellen in te zetten zonder dat zij aangekondigd worden met een specifiek verkeersbord. Op deze wijze zal de zogenaamde « subjectieve pakkans » verhoogd worden, wat een essentiële bijdrage is tot een veiliger verkeersgedrag van de weggebruikers.

Art. 5

Het verbod tot het gebruik door de bestuurders zelf van specifieke uitrustingen of van andere middelen om de controles van verkeersmisdrijven met automatisch werkende toestellen te verhinderen of te bemoeilijken wordt ingeschreven in de op 18 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Dit verbod is geen overlapping van de artikelen 7 en 8, aangezien die artikelen enkel de productie, de invoer, de handel en de montage van specifieke uitrustingen viseren die tot doel hebben de controles met automatisch werkende toestellen te bemoeilijken (bijvoorbeeld radardetectoren, overbelichtingsystemen). Dit artikel daarentegen heeft een ander toepassingsgebied. Het richt zich naar de automobilisten zelf; het wordt hen verboden om op een openbare plaats voertuigen in het verkeer te brengen die voorzien zijn van de specifieke uitrustingen of waarvan de nummerplaat onleesbaar is gemaakt met meer ambachtelijke middelen (zoals bijvoorbeeld chemische of andere middelen die op de nummerplaat aangebracht worden, waardoor deze onleesbaar wordt voor de automatisch werkende toestellen).

En ce qui concerne le montant des amendes, les infractions sont assimilées au dépassement du taux de 0,8 p.m. en matière d'alcoolémie.

Nous avons opté pour l'insertion d'un article 62*bis* dans les lois relatives à la police de la circulation routière, étant donné que l'article 62 concerne la surveillance exercée par les agents qualifiés, notamment au moyen d'appareils automatiques.

Art. 6

Cet article instaure une présomption réfragable de responsabilité pénale à l'égard de toutes les sanctions prévues dans la loi et ses arrêtés d'exécution (amendes, peines de prison, retrait du permis de conduire, déchéance du droit de conduire, ...).

Art. 7

Cet article prévoit qu'il est interdit d'importer, de vendre, de distribuer gratuitement, de promouvoir et de monter des équipements destinés à empêcher ou entraver la détection d'infractions au Code de la route par des appareils fonctionnant sans la présence d'agents qualifiés ainsi que d'offrir une assistance pour le montage de ces équipements.

C'est la raison pour laquelle 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 est complété par un § 5.

Ce nouveau paragraphe permet d'appliquer les sanctions prévues à l'article 4 de la loi du 21 juin 1995 en cas de non-respect de l'interdiction.

Art. 8

En cas d'infraction à la disposition de l'article précédent, les équipements sont saisis et mis à la disposition des autorités compétentes. C'est ce que prévoit le § 6 que cette disposition ajoute à l'article 4 de la loi du 21 juin 1995.

Art. 9

Cet article exclut les détecteurs de radars du champ d'application de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications.

Overtredingen worden, wat het boetebedrag betreft, gelijkgesteld met de sanctie voor de overtreding van de 0,8 promillegrens inzake alcohol.

Er wordt geopteerd voor de invoeging van een artikel 62*bis* in de wet betreffende de politie over het wegverkeer, vermits artikel 62 handelt over het toezicht door bevoegde agenten, onder meer met automatisch werkende toestellen.

Art. 6

Dit artikel voert het weerlegbaar vermoeden van strafrechtelijke aansprakelijkheid in, met alle straffen waarin deze wet of de uitvoeringsbesluiten voorzien (boetes, gevangenisstraffen, intrekking van het rijbewijs, vervallenverklaring van het recht op sturen ...).

Art. 7

In dit artikel worden de produktie en de invoer van, de handel in, het gratis aanbod van, de reclame voor, de montage en de hulp bij de montage van uitrustingen die tot doel hebben de controle van verkeersmiddelen met onbemande toestellen te verhinderen of te bemoeilijken, verboden.

Dit gebeurt door de invoeging van een § 5 in artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan de voertuigen te land, hun aanhangwagens en veiligheidstoebehoren moeten voldoen.

Door deze invoeging wordt de overtreding van dit verbod ook strafbaar gemaakt met de straffen die in artikel 4 van de wet van 21 juni 1995 zijn opgenomen.

Art. 8

Bij vaststelling van overtreding van de bepaling van het vorige artikel worden deze uitrustingen in beslag genomen en ter beschikking gesteld van de bevoegde overheid. Dit gebeurt door invoeging van een § 6 in artikel 4 van de wet van 21 juni 1995.

Art. 9

Dit artikel licht de radardetectoren uit de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioverbindingen.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

A l'article 38, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1^o, des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, les mots « ou 35 » sont remplacés par les mots « , 35 ou 62bis ».

Art. 3

L'article 55, alinéa 1^{er}, des mêmes lois est complété par un 6^o, libellé comme suit :

« 6^o en cas de constatation d'infraction aux dispositions de l'article 62bis ».

Art. 4

L'article 62, alinéa 1^{er}, des mêmes lois est remplacé par la disposition suivante :

« Les agents de l'autorité désignés par le Roi pour surveiller l'exécution de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution constatent les infractions par des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire.

Les constatations des infractions peuvent, même si l'agent verbalisateur n'était pas présent sur les lieux de l'infraction, être fondées sur des éléments de preuve matériels fournis par des appareils fonctionnant automatiquement. Dans ce cas, le procès-verbal en fait mention.

Ces appareils sont agréés ou homologués conformément aux dispositions arrêtées par le Roi, qui peut en outre fixer des modalités particulières d'utilisation.

Les informations fournies par ces appareils ne peuvent être utilisées qu'à des fins judiciaires ou en vue de la régulation de la circulation routière.

Lorsque les appareils sont destinés à fonctionner en l'absence d'agent verbalisateur, leur emplacement et les circonstances de leur utilisation sont déterminés lors de concertations organisées par les autorités judiciaires, policières et administratives compétentes et notamment les gestionnaires de la voirie. »

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 38, § 1, eerste lid, 1^o, van de op 16 maart 1968 gecoördineerde wetten betreffende de politie op het wegverkeer worden de woorden « of 35 » vervangen door de woorden « , 35 of 62bis ».

Art. 3

Artikel 55, eerste lid, van dezelfde wetten wordt aangevuld met een punt 6^o, luidend als volgt :

« 6^o bij vaststelling van overtreding van de bepalingen van artikel 62bis ».

Art. 4

Artikel 62, eerste lid, van dezelfde wetten, wordt vervangen door de volgende bepaling :

« De overheidsagenten die door de Koning worden aangewezen om toezicht te houden op de uitvoering van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten stellen de overtredingen vast door processen-verbaal die bewijskracht hebben zolang het tegendeel niet is bewezen.

De vaststellingen van de overtredingen mogen, zelfs als de verbalisant niet aanwezig was op de plaats van de overtreding, steunen op materiële bewijsmiddelen die door automatisch werkende toestellen opgeleverd worden. In dat geval wordt er melding van gemaakt in het proces-verbaal.

Deze toestellen worden goedgekeurd of gehomologeerd overeenkomstig de bepalingen vastgesteld door de Koning, die bovendien bijzondere gebruiksvoorwaarden kan bepalen.

De inlichtingen die door deze toestellen worden verstrekt mogen slechts gebruikt worden voor gerechtelijke doeleinden of met het oog op de regeling van het wegverkeer.

Wanneer de toestellen bestemd zijn om te worden gebruikt in afwezigheid van een verbalisant, worden de plaatsing en de gebruiksomstandigheden bepaald tijdens overleg, georganiseerd door de bevoegde gerechtelijke, politionele en administratieve overheden en inzonderheid de wegbeheerders. »

Art. 5

Un article 62bis, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois :

« Art. 62bis. — Sans préjudice de l'arrêté royal du 31 décembre 1953 portant réglementation de l'immatriculation des véhicules à moteur et des remorques, il est interdit de mettre en circulation, dans un lieu public, un véhicule muni d'équipements ou d'autres moyens empêchant ou entravant la constatation d'infractions au Code de la route au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement.

L'infraction à la présente disposition est punie 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. En cas de récidive dans les trois années, ces peines peuvent être doublées.

Lors de la constatation de l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'empêcher ou d'entraver la constatation d'infractions au Code de la route au moyen d'appareils fonctionnant automatiquement, ces équipements sont immédiatement saisis par les agents compétents et mis à la disposition des autorités compétentes. »

Art. 6

Un article 67bis, libellé comme suit, est inséré dans les mêmes lois :

« Art. 67bis. — Si le contrevenant n'a pas été identifié au moment de la constatation, le titulaire de la plaque d'immatriculation du véhicule est pénalement responsable des infractions commises avec son véhicule, à moins qu'il communique le nom du conducteur ou qu'il prouve qu'il lui est impossible de connaître l'identité de celui-ci.

Le titulaire de la plaque d'immatriculation qui refuse de désigner celui qui conduisait le véhicule avec lequel l'infraction constatée à été commise est en outre puni d'une amende de 50 à 500 francs. »

Art. 7

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 est complété par un § 6, libellé comme suit :

« § 6. La fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, la mise en vente, la vente et la distribution à titre gratuit d'équipements destinés à empêcher ou à entraver la détection d'infractions au Code de la route par des appareils automatiques sont interdites, de même que l'offre de services ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements. »

Art. 5

Een artikel 62bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wetten ingevoegd :

« Art. 62bis. — Onverminderd het koninklijk besluit van 31 december 1953 houdende regeling nopens de inschrijving van de motorvoertuigen en de aanhangwagens, is het verboden voertuigen op een openbare plaats in het verkeer te brengen; voorzien van uitrustingen of andere middelen die de vaststellingen van verkeersmisdrijven door automatisch werkende toestellen verhinderen of bemoeilijken.

Overtreding van deze bepaling wordt bestraft 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. Bij herhaling binnen de drie jaar kunnen deze gevangenisstraffen en geldboeten verdubbeld worden.

Bij vaststelling van het gebruik van uitrustingen die tot doel hebben de controles van verkeersmisdrijven met automatisch werkende toestellen te verhinderen of te bemoeilijken, worden zij door de bevoegde agenten onmiddellijk in beslag genomen en ter beschikking van de bevoegde overheid gesteld. »

Art. 6

Een artikel 67bis, luidend als volgt, wordt in dezelfde wetten 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. »

Art. 7

Artikel 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen waaraan elk voertuig te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, wordt aangevuld met een § 6, luidend als volgt :

« § 6. De vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, het te koop aanbieden, de verkoop en de gratis bedeling van uitrustingen die het verhinderen of bemoeilijken van de controles van verkeersmisdrijven met automatisch werkende toestellen tot doel hebben, evenals het aanbieden van hulp of het verstrekken van advies om deze uitrustingen te monteren, zijn verboden. »

Art. 8

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 destinés à empêcher ou à entraver la détection d'infractions au Code de la route par des appareils automatiques sont saisis et mis à la disposition des autorités compétentes. »

Art. 9

L'article 1^{er}, 4^o, de la loi du 30 juillet 1979 relative aux radiocommunications est complété comme suit :

« et à l'exception des équipements destinés à empêcher ou à entraver la détection d'infractions au Code de la route par des appareils automatiques; »

Art. 10

L'article 4 entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

12 juillet 1995.

Art. 8

Artikel 4 van dezelfde wet wordt aangevuld met een § 6, luidend als volgt :

« § 6. Bij vaststelling van overtreding van artikel 1, § 6, worden de uitrustingen die het verhinderen of bemoeilijken van de controles van verkeersmisdriven met automatisch werkende toestellen tot doel hebben, in beslag genomen en ter beschikking van de bevoegde overheid gesteld. »

Art. 9

Artikel 1, 4^o, van de wet van 30 juli 1979 betreffende de radioverbindingen wordt aangevuld als volgt :

« en met uitzondering van de uitrustingen die tot doel hebben de controle van verkeersmisdriven door automatisch werkende toestellen te verhinderen of te bemoeilijken; »

Art. 10

Artikel 4 treedt in werking op de door de Koning bepaalde datum.

12 juli 1995.

J. ANSOMS
P. BREYNE
D. PIETERS
T. PIETERS
J. VAN EETVELT