

ROYAUME DE BELGIQUE.

KONINKRIJK BELGIE.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, neuvième chambre, saisi par le Vice-Premier Ministre, Ministre de la Justice et des Affaires économiques et par le Vice-Premier Ministre, Ministre des Communications et des Entreprises publiques, le 11 octobre 1993, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas trois jours, sur un projet de loi "modifiant 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", a donné le 15 octobre 1993 l'avis suivant:

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, negende kamer, op 11 oktober 1993 door de Vice-Eerste Minister, Minister van Justitie en van Economische Zaken en door de Vice-Eerste Minister, Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven verzocht hun, binnen een termijn van ten hoogste drie dagen, van advies te dienen over een ontwerp van wet "tot wijziging 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", heeft op 15 oktober 1993 het volgend advies gegeven :

Suivant l'article 84, alinéa 2, introduit par la loi du 15 octobre 1991 dans les lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, l'urgence qui permet au ministre de demander que l'avis de la section de législation soit donné dans un délai ne dépassant pas trois jours doit être spécialement motivée. En l'occurrence, elle l'est :

"par la nécessité de réprimer le plus rapidement possible l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Actuellement, l'utilisation de tels équipements présente des effets désastreux pour la sécurité routière, notamment pour les jeunes conducteurs".

*

Dans le bref délai qui lui est imparti, le Conseil d'Etat doit se limiter à formuler les observations ci-après.

1. L'alinéa 1er de la disposition en projet a pour but, selon l'exposé des motifs,

"de limiter la possibilité de modification des véhicules immatriculés ou à immatriculer de manière à diminuer la gravité des blessures en cas d'accident par suite de la présence, à l'intérieur ou sur la carrosserie des véhicules, d'éléments ou d'accessoires non conformes à ceux prévus sur le véhicule homologué".

.../...

A cette fin, il interdit "toute modification d'un véhicule homologué, destiné à être utilisé sur la voie publique" qui aurait "pour effet de modifier la définition initiale du véhicule au niveau de sa structure, de sa motorisation ou des différents éléments mécaniques ou électriques".

Or, ce comportement est déjà réprimé, en vertu de l'article 1er, § 1er, 1, et de l'article 4, § 1er, 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, par l'arrêté royal du 15 mars 1968 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules automobiles et leurs remorques, et par l'arrêté royal du 10 octobre 1974 portant règlement général sur les conditions techniques auxquelles doivent répondre les cyclomoteurs et les motocyclettes ainsi que leurs remorques.

Ainsi :

- 1° l'article 26, § 1er, de l'arrêté du 15 mars 1968 dispose qu'aucun véhicule qui y est soumis ne peut être utilisé sur la voie publique s'il ne répond aux prescriptions de ce règlement; son article 3, § 3, interdit la mise en circulation sur la voie publique d'un châssis ou d'un véhicule autoportant qui n'est pas en tous points conforme au type agréé; l'article 13 régit la modification des véhicules : il ressort de son paragraphe 2 que toute transformation apportée à un véhicule de telle manière qu'il ne soit plus

.../...

conforme au procès-verbal d'agrément doit faire l'objet d'une dérogation à ce dernier;

- 2° l'article 4, § 6, de l'arrêté royal du 10 octobre 1974 établit une règle identique à celle de l'article 13 précité, pour ce qui concerne les transformations apportées aux cyclomoteurs et motocyclettes; son article 3, § 2, alinéa 1er, interdit la mise en vente et la vente en vue de l'utilisation sur la voie publique (1) ainsi que la mise en circulation sur la voie publique de cyclomoteurs et motocyclettes qui ne seraient pas en tous points conformes au type agréé; l'article 18.1. de ce même règlement prévoit aussi que le moteur des cyclomoteurs doit être conçu et réalisé de manière qu'aucun de ses éléments ne puisse être modifié aisément dans le but d'augmenter la vitesse du véhicule (2).

-
- (1) Le second alinéa du paragraphe dispose toutefois que :

"toute vente, mise en vente ou publicité relatives à des véhicules ou éléments de véhicules qui ne peuvent pas être utilisés sur la voie publique compte tenu de leur non-conformité au présent règlement, doit être assortie respectivement soit d'un écrit du vendeur soit d'un panneau soit d'une information indiquant clairement et visiblement cette restriction";

il paraît en résulter que seul le défaut de la publicité ainsi prévue constitue une infraction dans le chef du vendeur ou de la personne qui met en vente.

- (2) Une alternative à la répression que le projet tente d'organiser consisterait à compléter les règlements techniques de conditions d'agrément plus précises permettant, par les moyens techniques appropriés, de restreindre la simplicité des transformations visant à accroître la puissance ou la vitesse maximale des

.../...

La disposition en projet est, par suite, inutile et doit être omise.

2. En raison des considérations de sécurité routière énoncées dans l'exposé des motifs, l'alinéa 2 en projet interdit :

"la fabrication, l'importation, la détention en vue de la vente, la vente (3) et la distribution à titre gratuit d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur et/ou la vitesse des cyclomoteurs (...) ainsi que l'offre de service ou la fourniture d'indications en vue du montage de ces équipements".

A cet égard, la Conférence interministérielle des communications et de l'infrastructure a décidé, le 5 octobre 1993, à l'occasion de l'association des Régions à l'élaboration du texte soumis à la section de législation du Conseil d'Etat,

"(d'appuyer) unanimement l'avant-projet de loi présenté par le Ministre fédéral des Communications et des Entreprises publiques et destiné à interdire l'importation et la vente des kits de transformation".

La question se pose, toutefois, si l'alinéa 3 de la disposition en projet n'est pas de nature à empêcher la réalisation du but poursuivi, en ce qu'il précise qu'il n'y aura pas infraction dans le chef du fabricant, de l'importa-

véhicules.

- (3) Le Conseil d'Etat n'aperçoit pas pourquoi n'est pas pareillement réprimée l'offre en vente, que prévoient la plupart des textes qui interdisent totalement ou partiellement le commerce de certains objets.

.../...

teur ou du distributeur lorsque l'acquéreur de l'équipement, après avoir modifié le véhicule, ne met pas celui-ci en circulation sur la voie publique ou obtient une nouvelle homologation. Telle est, en effet, selon les informations communiquées au Conseil d'Etat, la portée de cette disposition (4).

Les auteurs du projet font ainsi dépendre l'existence même de l'infraction instituée à l'alinéa 2, d'un élément matériel - la mise en circulation, sans nouvelle homologation, du véhicule transformé sur la voie publique - étranger au comportement de la personne à qui l'infraction sera imputée et dont la réalisation échappe totalement à sa volonté et même à son contrôle. En d'autres termes, un élément constitutif de l'infraction serait aléatoire parce que sa réalisation dépendrait du comportement délictueux d'un tiers. Un tel système n'est compatible, ni avec les exigences de la sécurité juridique, ni avec les principes généraux du droit pénal de la personnalité des peines et de l'inadmissibilité de la responsabilité pénale pour autrui.

(4) La rédaction particulièrement ambiguë de l'alinéa 3 et le silence de l'exposé des motifs à ce sujet permettent de concevoir une autre interprétation. Elle consisterait à distinguer deux catégories d'équipements : ceux qui sont "autorisés par voie réglementaire" et les autres. Les fabricants, importateurs et autres personnes concernés par l'alinéa 2 ne seraient pénalement responsables qu'en cas de fabrication, importation ..., des seconds. Ils échapperaient à toute poursuite dans le cas des premiers, et ceci quel que soit l'usage - licite ou illicite - qui serait fait de ces équipements par leurs utilisateurs. Une telle interprétation est cependant incompatible avec les explications fournies par le fonctionnaire délégué.

L'avant-projet doit donc être fondamentalement
revu.

Volgens artikel 84, tweede lid, dat bij de wet van 15 oktober 1991 is ingevoegd in de gecoördineerde wetten op de Raad van State, moet de minister, wanneer hij vraagt dat het advies van de afdeling wetgeving binnen een termijn van ten hoogste drie dagen wordt gegeven, dat verzoek om spoedbehandeling met bijzondere redenen omkleden. In het onderhavige geval luidt de motivering aldus :

"par la nécessité de réprimer le plus rapidement possible l'utilisation d'équipements ayant pour objet d'augmenter la puissance du moteur ou la vitesse des cyclomoteurs. Actuellement, l'utilisation de tels équipements présente des effets désastreux pour la sécurité routière, notamment pour les jeunes conducteurs".

*

Gelet op de korte termijn die hem is toegemeten, moet de Raad van State zich bepalen tot de volgende opmerkingen.

1. Volgens de memorie van toelichting houdt het eerste lid van de ontworpen bepaling "een (...) beperking in tot het verbouwen van ingeschreven of in te schrijven voertuigen teneinde de ernst van de kwetsuren bij ongevallen, toe te schrijven aan de aanwezigheid - binnenin of op het koetswerk van de voertuigen - van onderdelen of toebehoren die niet overeenstemmen met deze voorzien op het gehomologeerde voertuig (...) te verminderen".

.../...

2. Daartoe wordt verboden : "Elke verbouwing van een goedgekeurd voertuig, bestemd voor gebruik op de openbare weg "waardoor" de oorspronkelijke beschrijving van het voertuig met betrekking tot zijn bouw, zijn motorisering of zijn verschillende mechanische en elektrische onderdelen, (gewijzigd zou worden)".

Dat gedrag wordt echter reeds bestraft krachtens artikel 1, § 1, 1, en artikel 4, § 1, 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, door het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's en hun aanhangwagens moeten voldoen, en door het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

Aldus :

- 1° bepaalt artikel 26, § 1, van het besluit van 15 maart 1968 dat geen enkel voertuig waarop dat besluit van toepassing is op de openbare weg mag worden gebezigd, wanneer het niet voldoet aan de bepalingen van dat reglement; verbiedt artikel 3, § 3, van datzelfde besluit de ingebruikneming op de openbare weg van een chassis of een zelfdragend voertuig, wanneer dit laatste niet geheel overeenkomt met het goedgekeurde type; regelt artikel 13 de wijziging van voertuigen; uit paragraaf 2 ervan blijkt dat voor elke verbouwing van

.../...

een voertuig waardoor het niet meer overeenstemt met het proces-verbaal van goedkeuring, een afwijking van dat proces-verbaal vereist is;

- 2° geeft artikel 4, § 6, van het koninklijk besluit van 10 oktober 1974 precies hetzelfde voorschrift als dat van het voormelde artikel 13, voor de verbouwingen van bromfietsen of motorfietsen; verbiedt artikel 3, § 2, eerste lid, van datzelfde koninklijk besluit het te koop stellen en de verkoop met het oog op aanwending op de openbare weg (5), alsook het op de openbare weg in het verkeer brengen van voertuigen die niet volstrekt gelijkvormig zijn aan het goedgekeurde type; bepaalt artikel 18.1. van datzelfde reglement ook dat de motor van bromfietsen zodanig ontworpen moet zijn en gebouwd dat zijn onderdelen niet gemakkelijk kunnen worden

(5) Het tweede lid van de paragraaf luidt echter als volgt :

"De verkoop, het te koop stellen evenals de publiciteit betreffende voertuigen of voertuigonderdelen die, gelet op het feit dat zij niet voldoen aan de bepalingen van dit reglement, niet aangewend mogen worden op de openbare weg, moet respectievelijk vergezeld zijn van een geschreven document uitgaande van de verkoper hetzij van een bord, hetzij van een etiket welke bedoelde beperking duidelijk vermeldt".

Daaruit lijkt voort te vloeien dat de verkoper of de persoon die te koop stelt het reglement alleen overtreedt wanneer de aldus voorgeschreven openbaarmaking ontbreekt.

.../...

gewijzigd met het doel de maximumsnelheid van het voertuig te verhogen (6).

De ontworpen bepaling is derhalve overbodig en behoort te vervallen.

2. Op grond van de overwegingen in verband met de verkeersveiligheid die in de memorie van toelichting worden vermeld, verbiedt het ontworpen tweede lid :

"de vervaardiging, de invoer, het bezit met het oog op de verkoop, de verkoop (7) en de gratis bedeling van uitrustingen die een verhoging van het motorvermogen en/of de snelheid van bromfietsen tot doel hebben, alsook alle hulp of advies bij de montage van deze uitrustingen".

Wat dat betreft heeft de Interministeriële Conferentie voor verkeerswezen en infrastructuur (I.C.V.I.) van 5 oktober 1993, naar aanleiding van het betrekken van de Gewesten bij de uitwerking van de tekst die aan de afdeling wetgeving van de Raad van State is voorgelegd, beslist

-
- (6) Een alternatief voor de beteugeling die het ontwerp wil instellen kan erin bestaan de technische voorschriften aan te vullen met nauwkeuriger erkenningsvoorwaarden, waardoor, met de geschikte technische middelen, de verbouwingen om het vermogen of de maximumsnelheid van de voertuigen te verhogen bemoeilijkt worden.
- (7) De Raad van State ziet niet in waarom ook niet het te koop aanbieden wordt beteugeld, waarin wordt voorzien in de meeste teksten die de handel in bepaalde zaken geheel of gedeeltelijk verbieden.

.../...

"haar eenparig akkoord (te geven) over het voorontwerp van wet dat door de federale Minister van Verkeerswezen en Overheidsbedrijven wordt voorgelegd en dat bestemd is om de invoer en de verkoop van ombouwkits te verbieden".

De vraag rijst echter of het derde lid van de ontworpen bepaling niet in de weg staat aan het bereiken van het beoogde doel, doordat het bepaalt dat de fabrikant, de invoerder of de dealer de wet niet overtreedt wanneer de koper van de uitrusting, na het voertuig te hebben gewijzigd, het niet op de openbare weg in het verkeer brengt of een nieuwe goedkeuring verkrijgt. Volgens de inlichtingen die aan de Raad van State zijn verstrekt, is dit immers de strekking van die bepaling (8).

De stellers van het ontwerp doen het bestaan zelf van het bij het tweede lid ingestelde strafbare feit afhangen van een materieel feit - een verbouwd voertuig op de openbare weg in het verkeer brengen zonder nieuwe goedkeuring -

(8) De bijzonder dubbelzinnige redactie van het derde lid en het stilzwijgen van de memorie van toelichting daaromtrent maken een andere interpretatie mogelijk. Zo zou men twee categorieën van uitrustingen kunnen onderscheiden : de "reglementair toegestane" en de overige. De fabrikanten, invoerders en andere personen op wie het tweede lid van toepassing is, zouden alleen strafrechtelijk aansprakelijk zijn in geval van fabricage, invoer ... van niet-reglementair toegestane uitrustingen. Voor reglementair toegestane uitrustingen zou geen vervolging tegen hen kunnen worden ingesteld, ongeacht of de gebruikers die uitrustingen geoorloofd of ongeoorloofd bezigen. Die interpretatie is echter onverenigbaar met de uitleg van de gemachtigde ambtenaar.

een feit dat niets uit te staan heeft met het gedrag van de persoon aan wie het strafbare feit ten laste zal worden gelegd en waarvan de voltrekking totaal buiten zijn wil en zelfs buiten zijn controle geschiedt. Met andere woorden : een bestanddeel van het strafbare feit zou onzeker zijn, omdat de vervulling ervan zou afhangen van het strafbare gedrag van een derde. Zulk een systeem is niet verenigbaar met de vereisten van de rechtszekerheid, noch met de algemene strafrechtelijke beginselen van het persoonlijk karakter van de straffen en van de ontoelaatbaarheid van strafrechtelijke aansprakelijkheid voor een ander.

Het voorontwerp behoort dus grondig te worden herzien.

La chambre était composée de

De kamer was samengesteld uit

Messieurs : C.-L. CLOSSET,
de Heren :

président de chambre,
kamervoorzitter,

R. ANDERSEN,
J. MESSINNE,

conseillers d'Etat,
staatsraden,

Madame : M. PROOST,
Mevrouw :

greffier assumé,
toegevoegd griffier.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de H. R. ANDERSEN.

Le rapport a été présenté par M. J.-L. PAQUET, auditeur adjoint. La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. R. QUINTIN, référendaire adjoint.

Het verslag werd uitgebracht door de H. J.-L. PAQUET, adjunct-auditeur. De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de H. R. QUINTIN, adjunct-referendaris.

LE GREFFIER - DE GRIFFIER,

LE PRESIDENT - DE VOORZITTER,

M. PROOST.

C.-L. CLOSSET.