

BGE 151 IV 237

Bundesgericht (BGE), 2024-12-16, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_151 IV 237](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_151_IV_237)

FR: ATF 151 IV 237

IT: DTF 151 IV 237

Regeste

Regeste Art. 7 Abs. 5 OBG i.V.m. Art. 90 Abs. 1 SVG, Art. 6 Ziff. 2 EMRK; Verurteilung des Fahrzeughalters zur Bezahlung einer Ordnungsbusse wegen einer einfachen Verletzung der Verkehrsregeln, die er nicht persönlich begangen hat; Schuldprinzip. Eine Auslegung, die Art. 7 Abs. 5 OBG einen strafrechtlichen Charakter beimisst und es damit erlaubt, den Fahrzeughalter allein aufgrund seiner Eigenschaft als Halter zu verurteilen, ist mit dem Schuldprinzip nicht vereinbar (E. 3.6.2). Diese Bestimmung hat vielmehr den Charakter einer subsidiären Verantwortlichkeit administrativer Natur (E. 3.6.3). Folglich erlaubt Art. 7 Abs. 5 OBG lediglich - nachdem festgestellt wurde, dass eine einfache Verkehrsregelverletzung begangen wurde, die keiner bestimmten Person zugerechnet werden kann - den Fahrzeughalter zur Bezahlung der Busse zu verpflichten, nicht jedoch, ihn wegen dieser Widerhandlung schuldig zu sprechen (E. 3.6.4).

Erwägungen

E. 3

Le litige porte sur la question de savoir si l'instance précédente pouvait confirmer la condamnation du recourant pour violation simple des règles de la circulation routière sur la base de l'art. 90 al. 1 LCR cum art. 27 al. 1 LCR, art. 4a al. 1 let. b et al. 5 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) et art. 22 al. 1 de l'ordonnance du 5 septembre 1979 sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) ainsi que de l'art. 7 al. 5 de la loi du 18 mars 2016 sur les amendes d'ordre (LAO; RS 314.1). En revanche, le recourant ne conteste pas en soi que la cour cantonale était en droit de l'obliger à payer le montant (de l'amende due) de 240 francs.

E. 3.1

Selon l'art. 1 al. 1 let. a ch. 7 LAO, est puni d'une amende d'ordre selon une procédure simplifiée quiconque commet une contravention mentionnée dans la loi fédérale du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), dans la mesure où l'infraction en question figure sur les listes visées à l'art. 15 LAO (art. 1 al. 2 LAO). L'amende d'ordre est de 300 fr. au maximum (art. 1 al. 4 LAO).

E. 3.2

Comme les amendes d'ordre sont infligées pour des contraventions au sens de l'art. 103 CP (cf. consid. 3.1 supra), les principes généraux du CP s'appliquent, à moins que la LAO ne contienne des dispositions spéciales à ce sujet. L'une des principales dérogations aux principes généraux du droit pénal est prévue à l'art. 1 al. 5 LAO, selon lequel les antécédents et la situation personnelle du prévenu ne BGE 151 IV 237 S. 240 sont pas pris en compte dans la procédure d'amende d'ordre (contrairement à la fixation de la peine selon l'art. 47 CP). En outre, la LAO prévoit d'importantes simplifications procédurales par

rapport à la procédure ordinaire. Celles-ci se caractérisent par le fait que le prévenu, s'il est identifié lors de l'infraction, peut payer l'amende immédiatement ou dans les 30 jours (délai de réflexion) par bulletin de versement sans autre mention de son identité (art. 6 al. 1-3 LAO). Une procédure pénale ordinaire n'est engagée que si le prévenu ne paie pas l'amende dans le délai imparti (art. 6 al. 4 LAO). Pour les cas où le conducteur responsable n'est pas interpellé ou arrêté lors de l'infraction à la LCR, le législateur a prévu à l' art. 7 LAO une "responsabilité du détenteur du véhicule": dans ce cas, l'amende est mise à la charge de la personne physique ou morale inscrite dans le permis de circulation comme détenteur du véhicule. Celui-ci dispose d'un délai de 30 jours pour la payer (al. 2). Si cette personne ne paie pas l'amende dans ce délai, une procédure pénale ordinaire est engagée (al. 3). Si le détenteur du véhicule indique le nom et l'adresse de la personne qui a commis l'infraction, la procédure prévue aux al. 2 et 3 est engagée à l'encontre de cette personne (al. 4). Si l'identité de la personne qui a commis l'infraction ne peut être établie sans efforts disproportionnés, le détenteur du véhicule obtient un délai de 30 jours pour payer l'amende, sauf s'il peut faire valoir de manière convaincante dans la procédure pénale ordinaire que son véhicule a été utilisé indépendamment de sa volonté et qu'il avait pris toutes les mesures de diligence nécessaires pour l'empêcher (al. 5).

E. 3.3

La réglementation de l' art. 7 LAO reproduite ci-dessus (consid. 3.2 supra) est adaptée aux infractions commises dans le domaine de la mobilité douce (notamment le stationnement à des endroits qui ne peuvent pas être utilisés à cet effet [cf. art. 1 let. a et annexe 1, ch. 207 à 259 et 316 de l'ordonnance du 16 janvier 2019 sur les amendes d'ordre [OAO; RS 314.11]) ainsi qu'aux excès de vitesse mineurs (jusqu'à 15 km/h à l'intérieur d'une localité [annexe 1, ch. 303.1 OAO], jusqu'à 20 km/h hors localité et sur les semi-autoroutes [annexe 1, ch. 303.2 OAO], jusqu'à 25 km/h sur les autoroutes [annexe 1, ch. 303.3 OAO]), qui sont enregistrés au moyen d'un radar automatique. Le point commun de ces infractions est que le conducteur responsable ne pourrait en général être identifié qu'au prix d'efforts considérables (Message du 20 octobre 2010 concernant Via sicura [...], FF 2010 7703, 7742), qui seraient disproportionnés au vu du caractère mineur des infractions en question. BGE 151 IV 237 S. 241

E. 3.4

Dans un arrêt récent (ATF 144 I 242 consid. 1), le Tribunal fédéral a examiné, dans le cas d'une personne morale, la question de savoir si la "responsabilité subsidiaire" du détenteur du véhicule selon l' art. 7 al. 5 LAO était compatible avec la présomption d'innocence et le principe de non-incrimination (nemo tenetur se ipsum accusare ; voir également à cet égard ATF 149 IV 9 consid. 5.1). Il y a répondu par l'affirmative, notamment en se référant à la jurisprudence de la CourEDH, qui a examiné différentes réglementations étrangères comparables sous l'angle de l' art. 6 CEDH sans constater de violations de la Convention (cf. arrêts de la CourEDH O'Halloran et Francis contre Royaume-Uni du 29 juin 2007 [requête n° 15809/02 et 25624/02]; Falk contre Pays-Bas du 19 octobre 2004 [requête n° 66237/01]). Il n'y a pas lieu de revenir sur cette jurisprudence, d'autant que la doctrine souligne qu'un éventuel conflit avec le principe nemo tenetur passe au second plan par rapport à un conflit avec le principe de la culpabilité (cf. DOMINIQUE OTT, Die Tragweite des Grundsatzes nemo tenetur se ipsum accusare im Strassenverkehrsrecht, Probst/Werro [éd.], in Strassenverkehrstagung 21. Juni 2018, Berne 2018, p. 229 ss, 272 s.). Il est également établi, dans la jurisprudence du Tribunal fédéral, que la qualité de détenteur

peut constituer un indice, notamment dans le cadre d'une procédure selon l' art. 7 al. 3 LAO , que le prévenu était l'auteur d'une violation simple des règles de la circulation (arrêts 6B_129/2024 du 22 avril 2024 consid. 2.3.2; 6B_243/2018 du 6 juillet 2018 consid. 1.4.2; 6B_812/2011 du 19 avril 2012 consid. 1.5). Cette jurisprudence n'est toutefois pas applicable dans le cas d'espèce, vu que les autorités cantonales n'ont pas condamné le recourant au motif qu'il aurait personnellement commis l'excès de vitesse en question.

E. 3.5

Le cas d'espèce est particulier dans la mesure où la cour cantonale a expressément constaté que le recourant - soit une personne physique - pouvait être exclu en tant qu'auteur de la violation simple des règles de la circulation en question. En ce sens, le cas est comparable aux faits qui ont donné lieu à l'arrêt 6B_432/2017 du 22 novembre 2017. Toutefois, dans cet arrêt, le Tribunal fédéral s'était limité à trancher la question de savoir si, dans le cadre de l' art. 7 al. 5 LAO (à l'époque encore art. 6 al. 5 LAO), il fallait se fonder sur la notion (matérielle) de détenteur selon le droit de la responsabilité civile (ATF 129 III 102 consid. 2.1) ou si c'était la qualité formelle de détenteur qui importait (le Tribunal fédéral ayant opté pour la BGE 151 IV 237 S. 242 deuxième solution; cf. consid. 2.2 et 2.3 dudit arrêt). La question pertinente en l'espèce - notamment le point de savoir si le fait que le détenteur formel soit non seulement tenu de payer le montant de l'amende à la place du conducteur responsable, mais qu'il soit en même temps condamné pour une infraction à l' art. 90 al. 1 LCR (qu'il n'a pas commise matériellement) est compatible avec le principe de la culpabilité - n'a pas été soulevée et n'a donc pas dû être examinée dans ce cas (cf. à ce sujet, toutefois de manière plutôt sommaire, arrêt 6B_836/2019 du 14 mai 2020 consid. 2.2.2, selon lequel le Tribunal fédéral était lié par la loi en vertu de l' art. 190 Cst.).

E. 3.6

La question exposée ci-dessus sera donc examinée ci-après. Pour ce faire, il convient en premier lieu d'interpréter l' art. 7 al. 5 LAO . L'interprétation de cette disposition doit se faire selon les principes d'interprétation généralement reconnus (ATF 142 IV 137 consid. 6.2).

E. 3.6.1

Partant du libellé de l' art. 7 LAO , il convient tout d'abord de noter que dans le cas d'espèce, une procédure pénale ordinaire a eu lieu (art. 7 al. 3 LAO), au cours de laquelle la responsabilité pénale du détenteur du véhicule (ou d'une autre personne) n'a pas pu être établie (cf. consid. 3.4 et 3.5 supra). Eu égard au principe fondamental, également reconnu par la CEDH (cf. arrêt de la CourEDH G.I.E.M. S.R.L. et autres contre Italie du 28 juin 2018 [requêtes n os 1828/06, 34163/07 et 19029/11], § 242), selon lequel une sanction pénale n'est envisageable que pour un comportement individuellement répréhensible (nulla poena sine culpa ; ATF 134 IV 132 consid. 6.1; ATF 130 IV 121 consid. 1.3; ATF 120 IV 313 consid. 2; arrêt 6B_836/2019 du 14 mai 2020 consid. 2.2.2), la question de la nature juridique de l' art. 7 al. 5 LAO se pose.

E. 3.6.2

La cour cantonale semble partir de l'idée qu'avec l' art. 7 al. 5 LAO , le législateur a voulu, dans le cas où le conducteur fautif ne peut pas être identifié, imputer la responsabilité pénale du conducteur au détenteur formel du véhicule.

E. 3.6.2.1

On peut certes lire dans les travaux préparatoires (relatifs à l'ancien art. 6 al. 5 LAO) "que l'auteur de l'infraction ne doit plus être le seul à être sanctionné; le détenteur du véhicule peut également être sanctionné si le contrevenant est inconnu de la police" (FF 2010 7703, 7742). Or une telle compréhension - relativisée par l'affirmation un peu plus loin que "[d]ésormais, si l'auteur de l'infraction n'est pas connu, il incombera en principe au détenteur du véhicule inscrit sur le permis de circulation de payer l'amende" - ne ressort BGE 151 IV 237 S. 243 justement pas du texte de la loi ("[...] le détenteur obtient un délai de 30 jours pour payer l'amende [...]"). Elle serait en outre - comme le relève unanimement la doctrine pénale (cf. YVAN JEANNERET, *Via sicura: le nouvel arsenal pénal*, *Circulation routière* 2/2013 p. 31 ss, 51; ALAIN MACALUSO, *Des contraventions à la violation grave des règles de la circulation routière: les délimitations et leurs problématiques*, Werro/Probst [éd.], in *Journées du droit de la circulation routière* 11-12 juin 2012, p. 193 ss, 211 et 213; CEDRIC MIZEL, *Quo vadis, Via sicura?*, *Revue de l'avocat* 2015, p. 434 ss, 440; NIGGLI/MAEDER, *Die Haftung des Motorfahrzeughalters für Ordnungsbussen-Von Fussbällen und Tennisschlägern*, Probst/Werro [éd.], in *Strassenverkehrstagung* 21. Juni 2018, Berne 2018, p. 65 ss, 87 ss; SONJA MANGO-MEIER, *Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters bei geringfügigen Widerhandlungen gegen das schweizerische Strassenverkehrsrecht durch eine unbekannte Täterschaft*, 2024, p. 221 ss; WOLFGANG WOHLERS, *Die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Fahrzeughalters*, *Circulation routière* 1/2015 p. 5 ss, 12 ss; DELPHINE ZURN, *L'imputabilité de l'amende d'ordre au détenteur du véhicule*, *Circulation routière* 1/2017 p. 36 ss, 41)-incompatible avec le principe de la culpabilité, qui présuppose une responsabilité individuelle clairement imputable pour infliger une sanction pénale (cf. consid. 3.6.1 supra). Le Tribunal fédéral a affirmé, en dehors du contexte de l'art. 7 al. 5 LAO , que la responsabilité pénale ne peut en principe pas être transférée (cf. arrêt 1C_396/2015 du 13 novembre 2015 consid. 5.3).

E. 3.6.2.2

En ce qui concerne la procédure des amendes d'ordre, le Tribunal fédéral a également confirmé à plusieurs reprises la validité du principe de la culpabilité. Ainsi, il a notamment retenu (avant l'entrée en vigueur de la réglementation de l'actuel art. 7 LAO) qu'une condamnation pour violation simple des règles de la circulation ne devait pas être fondée uniquement sur la qualité formelle de détenteur (cf. arrêts 6B_748/2009 du 2 novembre 2009 consid. 2.2; 6S.554/2006 du 15 mars 2007 consid. 7). Une approche qui attribue à l'art. 7 al. 5 LAO un caractère pénal (et qui permet ainsi de condamner un détenteur de véhicule uniquement sur la base de son statut) n'est guère compatible avec cette jurisprudence.

E. 3.6.3

Étant donné qu'il ne ressort pas des travaux préparatoires (cf. consid. 3.6.2.1 supra) que le législateur ait voulu, avec la réglementation de l'art. 7 al. 5 LAO , s'écarter de la jurisprudence et du principe de la culpabilité évoqués ci-dessus, il y a lieu de se demander s'il ne faut pas plutôt attribuer à cette réglementation un caractère de BGE 151 IV 237 S. 244 droit administratif (cf. dans ce sens NIGGLI/MAEDER, *op. cit.*, p. 87 ss; STEFAN MAEDER, *Sicherheit durch Gebühren? Zur neuen Halterhaftung für Ordnungsbussen nach Art. 6 OBG*, PJA 2014 p. 679 ss, 682 ss, qui parlent toutefois - de manière peu pertinente du point de vue du droit administratif - d'une "taxe d'utilisation").

E. 3.6.3.1

Il est vrai qu'avec l' art. 7 al. 5 LAO , le législateur s'est formellement servi de l'instrument de l'amende d'ordre (cf. WOHLERS, op. cit., p. 14), c'est-à-dire qu'il a intégré la réglementation litigieuse dans un acte législatif qui a en principe (et sans conteste) un caractère pénal (cf. consid. 3.2 supra). Toutefois, si l'on considère la question dans un contexte plus large, on constate une parenté évidente entre l' art. 7 al. 5 LAO et des dispositions de droit administratif qui prévoient une responsabilité subsidiaire. Ainsi, l' art. 52 LAVS (RS 831.10) prévoit une responsabilité subsidiaire des membres de l'administration et de toutes les personnes chargées de la gestion ou de la liquidation lorsqu'un employeur constitué en personne morale cause un dommage en ne respectant pas les prescriptions de l'assurance; dans le domaine du droit de l'impôt sur les gains immobiliers, plusieurs dispositions cantonales prévoyant une responsabilité subsidiaire de l'acquéreur d'un immeuble lorsque l'aliénateur contribuable ne paie pas l'impôt dû sont également connues (cf. ZWEIFEL/CASANOVA/BEUSCH/HUNZIKER, Schweizerisches Steuerverfahrensrecht, 3 e éd. 2024, § 28 N 2; ZWEIFEL/HUNZIKER/MARGRAF/OESTERHELT, Schweizerisches Grundstückgewinnsteuerrecht, 2021, p. 520).

E. 3.6.3.2

Les dispositions susmentionnées visent en premier lieu l'exécution effective des prétentions de l'État (en matière d'impôts ou d'assurances sociales); contrairement à l' art. 7 al. 5 LAO , ce sont donc des intérêts fiscaux qui sont au premier plan. Cela n'exclut toutefois pas la possibilité de garantir une application effective du droit par le biais d'une responsabilité subsidiaire dans d'autres domaines du droit administratif, notamment dans le droit de la circulation routière.

E. 3.6.3.3

Le Tribunal fédéral a déjà constaté à plusieurs reprises que l'acceptation de la législation sur la circulation routière entraînait certaines obligations - et notamment des devoirs d'information - pour le détenteur d'un véhicule à moteur face aux autorités (ATF 146 IV 88 consid. 1.6.3 et références citées). L' art. 7 al. 5 LAO doit être interprété comme l'expression d'une telle obligation. Le refus ou l'incapacité du détenteur d'un véhicule de désigner les personnes qui ont commis une infraction aux règles de la circulation sanctionnée BGE 151 IV 237 S. 245 par une amende d'ordre entraîne une créance de droit administratif en réparation à son encontre; cela découle du fait que, pour garantir la sécurité du trafic, il faut que les infractions au code de la route - même si elles sont mineures - puissent être attribuées personnellement.

E. 3.6.3.4

En définitive, l' art. 7 al. 5 LAO sert donc à préserver la sécurité et l'ordre public, mais la règle ne peut pas être considérée comme permettant d'infliger une peine (en ce sens, voir NIGGLI/MAEDER, op. cit., p. 87 ss; PETER NÜESCH, Rechtsprechung kompakt: Strassenverkehrsstrafrecht, Landolt/Dähler [éd.], in Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2022, Zurich/St-Gall 2022, p. 103 ss, 138 et 140). Il s'agit plutôt d'une norme de nature administrative instituant une responsabilité subsidiaire concernant le montant d'une amende liée à une infraction aux règles de la circulation, parce que celle-ci ne peut pas être attribuée à son auteur effectif. Comme le Tribunal fédéral l'a déjà indiqué à plusieurs reprises, l'obligation de communiquer l'identité du conducteur n'implique d'ailleurs pas un effort

disproportionné pour le détenteur du véhicule; on peut exiger de lui qu'il connaisse l'identité de la personne à laquelle il a confié son véhicule (ATF 144 I 242 consid. 1.3.1; arrêt 6B_722/2019 du 23 janvier 2020 consid. 1.4).

E. 3.6.3.5

On relèvera que les obligations du détenteur de véhicule décrites ci-dessus pourraient également être intégrées dans une disposition de droit pénal. Ainsi, l'art. 103 al. 2 de la loi autrichienne nommée "Kraftfahrzeuggesetz" oblige, sous peine de sanctions pénales, le titulaire de l'immatriculation à fournir aux autorités des informations sur la personne qui, à un moment donné, a conduit un véhicule à moteur portant son numéro d'immatriculation (...) ou sur la personne qui l'a stationné la dernière fois à un endroit donné avant un moment déterminé ("der Zulassungsbesitzer hat der Behörde Auskunft zu erteilen, wer zu einem bestimmten Zeitpunkt ein nach dem Kennzeichen bestimmtes Kraftfahrzeug gelenkt [...] bzw. zuletzt vor einem bestimmten Zeitpunkt an einem bestimmten Ort abgestellt hat"). Or une telle disposition n'existe précisément pas en droit suisse. Dans ce contexte également, il apparaît plus adéquat d'attribuer à l' art. 7 al. 5 LAO le caractère d'une responsabilité subsidiaire de nature administrative.

E. 3.6.3.6

Une telle approche permet d'ailleurs d'intégrer de manière plus convaincante les possibilités de disculpation limitées prévues BGE 151 IV 237 S. 246 à l' art. 7 al. 5 LAO dans le système actuel: si le juge pénal, dans le cadre de la procédure pénale ordinaire selon l' art. 7 al. 3 LAO , conclut que le détenteur du véhicule incriminé n'est pas responsable de la violation des règles de la circulation commise (et qu'aucune autre personne ne peut être rendue responsable), cette conclusion est suivie (devant la même autorité) d'une procédure administrative accessoire dans laquelle il ne reste au détenteur du véhicule que la possibilité de rendre crédible que son véhicule a été utilisé indépendamment de sa volonté et qu'il avait pris toutes les mesures de diligence nécessaires pour l'empêcher (pour une telle approche de "double procédure", voir DORRIT FREUND, Besprechung des Urteils 6B_252/2017 [= BGE 144 II 242], Deutsches Autorecht [DAR] 10/2018 p. 578 s., 579). À la lumière du but poursuivi (garantir la sécurité et l'ordre dans la circulation routière), ce raccourcissement des possibilités de disculpation n'est pas sujet à objection.

E. 3.6.4

Il s'ensuit que, en se fondant sur l' art. 7 al. 5 LAO pour condamner le recourant pour une infraction dont la responsabilité incombe à une autre personne, l'instance précédente a violé le droit fédéral. L' art. 7 al. 5 LAO permet uniquement - après avoir constaté qu'une violation simple des règles de la circulation a été commise et qu'elle n'a pu être attribuée personnellement à aucun conducteur - de condamner le recourant au paiement de l'amende due pour l'excès de vitesse en question.

E. 3.7

Les considérants qui précèdent conduisent à l'admission du recours. L'arrêt attaqué sera annulé et la cause renvoyée à l'autorité précédente pour nouvelle décision.