

VD_FINDINFO Jug / 2016 / 117 vom 29. Januar 2016

VD Tribunal cantonal, 2016-01-29, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_findinfo_Jug___2016___117

FR: VD_FINDINFO Jug / 2016 / 117 du 29 janvier 2016

IT: VD_FINDINFO Jug / 2016 / 117 del 29 gennaio 2016

Regeste

CIRCULATION ROUTIÈRE{TRAFIC ROUTIER}, FENÊTRE, OETV, ADMISSION DE LA DEMANDE | 1 al. 5 OETV

Erwägungen

E. 1.1

Interjeté dans les formes et délai légaux (art. 399 CPP [Code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 ; RS 312.0]) par une partie ayant la qualité pour recourir contre le jugement d'un tribunal de première instance ayant clos la procédure (art. 398 al. 1 CPP), l'appel est recevable.

E. 1.2

S'agissant d'un appel dirigé contre une contravention, la procédure écrite est applicable (art. 406 al. 1 let. c CPP) et la cause ressort de la compétence d'un juge unique (art. 14 al. 3 LVCPP [loi vaudoise d'introduction du Code de procédure pénale suisse du 19 mai 2009 ; RSV 31 2.01]).

E. 1.3

Selon l'art. 398 al. 4 CPP, lorsque seules des contraventions ont fait l'objet de la procédure de première instance, l'appel ne peut être formé que pour le grief que le jugement est juridiquement erroné et que l'état de fait est établi de manière manifestement inexacte ou en violation du droit. Aucune nouvelle allégation ou preuve ne peut être produite. Cet appel restreint a été prévu pour les cas de peu d'importance, soit concernant des infractions mineures, le droit conventionnel international admettant en pareil cas des exceptions au droit à un double degré de juridiction (Kistler Vianin, in : Commentaire romand, Code de procédure pénale suisse, Bâle 2011, n. 22-23 ad art. 398 CPP). En l'espèce, seule une contravention à la législation sur la circulation routière a fait l'objet de la procédure de première instance, de sorte que l'appel est restreint. Le pouvoir d'examen de l'autorité d'appel est ainsi limité dans l'appréciation des faits à ce qui a été établi de manière arbitraire, la formulation de l'art. 398 al.

E. 4

CPP correspondant à celle de l'art. 97 al. 1 LTF. En revanche, la juridiction d'appel peut revoir librement le droit (cf. TF 6B_1247/2013 du 13 mars 2014 consid. 1.2 et les réf. citées). 2. L'appelant conteste sa condamnation pour violation simple des règles de la circulation routière au motif que son véhicule aurait toujours été en règle avec la législation française. 2.1 Selon l'art. 114 OAC (Ordonnance réglant l'admission à la circulation routière du 27 octobre 1976 ; RS 741.51), les véhicules automobiles et remorques immatriculés à l'étranger peuvent circuler en Suisse s'ils sont admis à circuler dans le pays

d'immatriculation et s'ils sont munis d'un permis national de circulation valable ou d'un certificat international pour automobiles valable, prescrit par la convention du 24 avril 1926 relative à la circulation automobile (let. a) et de plaques valables, telles qu'elles sont mentionnées dans le permis prévu à la let. a (let. b)..3 Aux termes de l'art. 29 LCR (Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958, RS 741.01), les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage. L'art. 71a al. 4 OETV (Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers ; RS 741.41) prévoit que les glaces nécessaires à la visibilité du conducteur doivent être parfaitement transparentes, non déformantes et résistantes aux intempéries ; elles doivent conserver une transparence d'au moins 70 % après un long usage. Aucun objet entravant la visibilité du conducteur ou réduisant la transparence à moins de 70 % ne doit être placé sur ces glaces, ni devant ou derrière elles. Font exception les objets prescrits ou prévus par la loi ou ceux mis en place temporairement dans le cadre du service d'ordre (par ex. grilles) ainsi que les systèmes de navigation en dehors du champ de vision prévu à l'al. 1. L'art. 1 al. 5 OETV précise que les véhicules étrangers sont soumis à la présente ordonnance si celle-ci n'outrepasse pas les exigences des conventions internationales ou les règles de droit du pays d'immatriculation. 2.2 En droit français, l'art. R316-1 du Code de la route prévoit notamment que tout véhicule à moteur, à l'exception des véhicules et matériels agricoles ou de travaux publics, doit être construit ou équipé de telle manière que le champ de visibilité du conducteur, vers l'avant, vers la droite et vers la gauche soit suffisant pour que celui-ci puisse conduire avec sûreté. L'art. R316-3 du même code dispose que toutes les vitres doivent être en substance transparentes telle que le danger d'accidents corporels soit, en cas de bris, réduit dans toute la mesure du possible. Elles doivent être suffisamment résistantes aux incidents prévisibles d'une circulation normale et aux facteurs atmosphériques et thermiques, aux agents chimiques et à l'abrasion. Elles doivent également présenter une faible vitesse de combustion. Les vitres du pare-brise doivent en outre avoir une transparence suffisante, ne provoquer aucune déformation notable des objets vus par transparence ni aucune modification notable de leurs couleurs. En cas de bris elles doivent permettre au conducteur de continuer à voir distinctement la route. Le ministre chargé des transports fixe par arrêté les modalités d'application du présent article. Il détermine notamment les conditions d'homologation des différentes catégories de vitres équipant les véhicules. Le fait de contrevenir aux dispositions du présent article ou à celles prises pour son application est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la troisième classe. L'art. R412-6 al. 2 du Code de la route mentionne que tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent. Ses possibilités de mouvement et son champ de vision ne doivent pas être réduits par le nombre ou la position des passagers, par les objets transportés ou par l'apposition d'objets non transparents sur les vitres. Selon une jurisprudence de la Cour de cassation française, le juge de première instance a libéré une conductrice au motif que le dispositif mis en place au moyen des films plastiques de couleur foncée apposés sur les vitres latérales n'entraînait pas à lui seul une réduction du champ de visibilité de la conductrice (Cour de cassation, Chambre criminelle, du 22 mai 2001, 00-87529). Enfin, l'article 27 du décret n° 2016-448 du 13 avril 2016 (disponible sur <http://www.legifrance.gouv.fr> [consulté le 21 avril 2016]) qui modifiera les deuxième,

troisième et quatrième alinéas de l'article R. 316-3 du Code de la route dès le 1^{er} janvier 2017 (article 46 du décret n° 2016-448 du 13 avril 2016) prévoit que les vitres du pare-brise et les vitres latérales avant côté conducteur et côté passager doivent [...] avoir une transparence suffisante, tant de l'intérieur que de l'extérieur du véhicule, et ne provoquer aucune déformation notable des objets vus par transparence ni aucune modification notable de leurs couleurs ; la transparence de ces vitres est considérée comme suffisante si le facteur de transmission régulière de la lumière est d'au moins 70 %.

2.2 En l'espèce, le véhicule de l'appelant est immatriculé en France. Il ressort des pièces au dossier que ce véhicule a subi deux contrôles techniques dans ce pays, soit les 14 juin 2014 et 28 avril 2015, lors desquels aucun défaut relatif aux vitres-teintées n'a été relevé. Le technicien qui a effectué ces deux contrôles a par ailleurs précisé, dans un document intitulé « attestation de réalisation d'un contrôle technique » daté du 5 février 2016, que les vitres du véhicule visé dans le cadre de la présente procédure étaient déjà teintées lors du contrôle technique du 28 avril 2015, mais que les vitres teintées ne constituaient pas un motif de refus du contrôle technique en France. A la lecture des dispositions de droit français, il apparaît qu'aucun texte n'interdit formellement l'utilisation de films teintés sur les vitres avant des véhicules. Le fait que la France ait prévu un décret visant à modifier la réglementation actuelle et à introduire, dès le 1^{er} janvier 2017, une limite d'opacité similaire à celle prévue par le droit suisse tend à démontrer, si besoin est, qu'une telle restriction n'existe pas à l'heure actuelle dans le pays dans lequel le véhicule de l'appelant est immatriculé. Il y a donc lieu de constater qu'en l'état et à jusqu'au 1^{er} janvier 2017, la législation suisse relative à la transparence des vitres avant d'un véhicule outrepassait les exigences posées par la législation française en la matière. Le véhicule de l'appelant, immatriculé en France et conforme aux exigences techniques de ce pays, n'était donc pas soumis aux exigences suisses en matière de transparence des vitres (art. 1 al. 5 OETV). Par surabondance, aucune pièce au dossier ne permet de déterminer l'opacité des vitres de l'appelant. On ne saurait dès lors retenir, sans autre examen, que les films apposés sur les vitres avant du véhicule en réduiraient la transparence à moins de 70 %. Sur le vu de ce qui précède, l'appelant doit être libéré de l'infraction de violation des règles de la circulation routière.

3. 3.1 En conclusion, l'appel d'X. _____ doit être admis et le jugement entrepris réformé en ce sens que ce dernier est libéré de l'infraction de violation des règles de la circulation routière et que les frais de première instance sont laissés à la charge de l'Etat.

3.2 X. _____ a conclu à l'allocation d'une indemnité au sens de l'art. 429 al. 1 let. b CPP. Aux termes de cette disposition, si le prévenu est acquitté totalement ou en partie ou s'il bénéficie d'une ordonnance de classement, il a droit à une indemnité pour le dommage économique subi au titre de sa participation obligatoire à la procédure pénale. L'évaluation du dommage économique se fait en application des règles générales en matière de responsabilité civile. Conformément aux principes généraux, le dommage correspond à la diminution involontaire de la fortune nette. Il peut consister dans une réduction de l'actif, en une augmentation du passif ou dans un gain manqué; il équivaut à la différence entre le montant actuel du patrimoine et le montant que celui-ci aurait atteint si l'événement dommageable ne s'était pas produit (ATF 139 V 176 consid. 8.1.1 ; ATF 133 III 462 consid. 4.4.2 et les références citées). Le responsable n'est tenu de réparer que le dommage qui se trouve dans un rapport de causalité adéquate avec l'acte qui fonde sa responsabilité (ATF 133 III 462 consid. 4.4.2). Il appartient au lésé de prouver non seulement l'existence et l'étendue du dommage, mais aussi le lien de causalité entre celui-ci et l'événement à la base de son action. En l'espèce, l'appelant, qui a obtenu gain de cause et qui a procédé avec l'assistance d'un défenseur de

choix, a droit à une indemnité pour les dépenses obligatoires occasionnées par la procédure pénale. X._____ allègue tout d'abord des frais d'avocat à concurrence de 1'000 francs. Cette somme apparaît proportionnée au travail fourni par le défenseur de choix dans le cadre de la procédure d'appel et elle doit être allouée à l'appelant. Il requiert ensuite 885 fr. au titre des « frais engagés ». A cet égard, on doit reconnaître un gain manqué pour le temps consacré aux diverses actes de procédure. On admettra également un gain manqué pour le temps consacré à l'établissement, le 28 avril 2015, d'un contrôle technique en vue de justifier son absence d'infraction. Au vu du dossier, le temps consacré à ces différents événements doit tout fois être arrêté à 50 minutes pour le passage de la douane, 1 heure pour l'audience à la Préfecture de Nyon (P. 4/4), 1 heure pour l'audience du tribunal de première instance et 1 heure et demi pour le contrôle technique. L'appelant prétend à un salaire horaire de 100 fr., qu'il n'a toutefois pas établi. Au vu du revenu mensuel de 3'500 fr. annoncé par l'appelant (jugement du 29 janvier 2016, p. 6), ce salaire horaire apparaît largement excessif. Il sera arrêté à 50 francs. Enfin, les 300 fr. requis à titre de remboursement des « frais d'attestation du contrôle technique de son véhicule, de courrier à la préfecture de Nyon et d'autres frais accessoires » ne sauraient lui être alloués dès lors que l'appelant n'a joint aucun justificatif à l'appui de ces dernières allégations. En définitive, c'est un montant de 1'216 fr. 70 (1'000 fr. de frais d'avocat et 3h50 à 50 fr./h de gain manqué) qui sera alloué à l'appelant, pour toutes choses, à la charge de l'Etat. 3.3 Les frais d'appel, par 810 fr. (art. 21 al. 1 et 2 TFIP [Tarif des frais de procédure et indemnités en matière pénale du 28 septembre 2010; RSV 312.03.1]), doivent être laissés à la charge de l'Etat (art. 423 al. 1 CPP).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.