



## Collège des procureurs généraux

Bruxelles, le 15 mars 2012

**CIRCULAIRE N° 2/2012 DU  
COLLÈGE DES PROCUREURS  
GÉNÉRAUX PRÈS LES COURS  
D'APPEL**

Monsieur le Procureur général,  
Monsieur le Procureur fédéral,  
Monsieur/Madame le Procureur du Roi,  
Monsieur/Madame l'Auditeur du travail,

**OBJET : Utilisation sur le territoire belge  
de marques d'immatriculation temporaire  
allemandes « Kurzzeitkennzeichen »**

## College van Procureurs- generaal

Brussel, 15 maart 2012

**OMZENDBRIEF NR. 2/2012 VAN  
HET COLLEGE VAN  
PROCUREURS-GENERAAL BIJ  
DE HOVEN VAN BEROEP**

Mijnheer de Procureur-generaal,  
Mijnheer de Federale Procureur,  
Mijnheer/Mevrouw de Procureur des  
Konings,  
Mijnheer/Mevrouw de Arbeidsauditeur,

**BETREFT: Het gebruik op Belgisch  
grondgebied van Duitse tijdelijke  
nummerplaten ("Kurzzeitkennzeichen")**

## I. PROBLEMATIQUE

Nous avons l'honneur de vous faire savoir que l'attention du Collège des procureurs généraux a été attirée par la direction générale Mobilité et Sécurité routière du Service Public Fédéral Mobilité et Transport et par la police fédérale sur l'utilisation abusive, sur le territoire belge, de marques d'immatriculation temporaire allemandes, dites « Kurzzzeitkennzeichen ».

Il s'agit de plaques commençant par l'indicatif du canton (une à trois lettres), suivi d'un point puis d'une série de chiffres débutant normalement par « 03 » ou « 04 » et pourvues à leur extrémité droite d'une bande jaune portant une date de validité.

Ces plaques sont attribuées en vertu du § 16 de l'ordonnance allemande relative à l'immatriculation des véhicules (« Fahrzeug Zulassungsverordnung ») et sont exclusivement destinées au transfert interne des véhicules.

Ces plaques ne doivent pas être confondues avec les plaques de transit, délivrées sur base du § 19 de la même ordonnance (ces plaques commencent par l'indicatif du canton, suivi d'un point puis d'un groupe de chiffres et de lettres, et sont pourvues à leur extrémité droite d'une bande rouge portant une date de validité).

Au contraire des plaques de transit qui sont destinées à l'exportation de véhicules, **les plaques temporaires (« Kurzzzeitkennzeichen ») NE SONT PAS admises en vue de la circulation sur le territoire belge.**

Monsieur le ministre de la Justice a confirmé cette position de concert avec Monsieur le secrétaire d'Etat à la Mobilité dans son courrier du 3 novembre 2011.

## I. PROBLEMATIEK

Wij hebben de eer u mee te delen dat zowel het directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid van de FOD Mobiliteit en Vervoer als de Federale Politie de aandacht van het College van Procureurs-generaal vestigden op het misbruik met Duitse tijdelijke nummerplaten ("Kurzzzeitkennzeichen") op Belgisch grondgebied.

Dit zijn nummerplaten die beginnen met de aanduiding van het kanton (één à drie letters), gevolgd door een punt en een cijferreeks die normaal gezien met "03" of "04" aanvangt, met in de rechterkant een gele balk met een geldigheidsdatum.

Deze nummerplaten worden toegekend op grond van §16 van het Duitse reglement op de inschrijving van voertuigen ("Fahrzeug-Zulassungsverordnung") en mogen uitsluitend gebruikt worden voor het interne verkeer van voertuigen.

Deze nummerplaten mogen niet met transitnummerplaten verward worden, die op basis van §19 van hetzelfde Duitse reglement afgeleverd worden (i.e. nummerplaten die beginnen met de aanduiding van het kanton, gevolgd door een punt en een cijfer- en letterreeks, met in de rechterhoek een rode balk met een geldigheidsdatum).

In tegenstelling tot de transitnummerplaten, die gebruikt worden voor de export van voertuigen, **zijn de Duitse tijdelijke nummerplaten ("Kurzzzeitkennzeichen") NIET toegelaten op Belgisch grondgebied.**

De minister van Justitie bevestigde dit standpunt in een brief van 3 november 2011 en werd hierin bijgetreden door de staatssecretaris voor Mobiliteit.

## II. ANALYSE

### 2.1. Au plan de l'immatriculation

La caractéristique essentielle de ces plaques d'immatriculation est qu'elles sont délivrées avec un certificat d'immatriculation (« Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen ») portant uniquement sur

- la période de validité ;
- le numéro de plaque correspondant ;
- le nom et l'adresse de la personne à qui l'immatriculation est attribuée ;
- la date et le nom de l'autorité qui a délivré le certificat.

Les mentions relatives au véhicule (marque/modèle, numéro de châssis, date de première mise en circulation, ...) doivent être complétées à l'encre indélébile par le titulaire.

L'autorité allemande n'a donc pas connaissance de ces données, ne les contrôle pas et ne les enregistre pas non plus.

Les marques d'immatriculation temporaire allemandes ne répondent dès lors pas au prescrit de l'article 35.1a de la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière qui veut que, pour être admis en circulation internationale, un véhicule doit être immatriculé et le conducteur doit être porteur d'un certificat d'immatriculation, délivré par une autorité ou un organisme compétent habilité à cet effet; ce certificat doit au moins comporter :

- 1° Un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation,
- 2° La date de la première immatriculation du véhicule,
- 3° Le nom complet et le domicile du titulaire du certificat,
- 4° Le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule,
- 5° Le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur),
- 6° S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse maximale autorisée,
- 7° S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport

## II. ANALYSE

### 2.1. Wat de inschrijving betreft

Het essentiële kenmerk van deze nummerplaten bestaat erin dat zij met een inschrijvingsbewijs afgeleverd worden ("Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen"), met daarop enkel

- de geldigheidsduur;
- de nummerplaat die hiermee overeenstemt;
- de naam en het adres van de persoon aan wie de inschrijving toegekend werd;
- de datum en de naam van de overheid die het inschrijvingsbewijs afleverde.

De vermeldingen m.b.t. het voertuig (merk/model, chassisnummer, datum van eerste inkeerstelling,...) moeten in onuitwisbare inkt door de houder van het bewijs ingevuld worden.

De Duitse overheid is dus niet van deze gegevens op de hoogte, en controleert of registreert ze dan ook niet.

De Duitse tijdelijke nummerplaten beantwoorden dan ook niet aan hetgeen voorgeschreven wordt door artikel 35.1a van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake het wegverkeer, dat bepaalt dat elk voertuig, om in het internationale verkeer toegelaten te worden, ingeschreven moet zijn en dat de bestuurder ervan een geldig bewijs van een dergelijke inschrijving bij zich moet dragen, dat ofwel is uitgegeven door een bevoegde overheid of een hiertoe gemachtigde instelling, en dat ten minste de volgende gegevens moet bevatten:

- 1° Een serienummer, aangeduid als het kenteken;
- 2° De datum van de eerste inschrijving van het voertuig;
- 3° De naam, de voornamen en de woonplaats van de houder van het bewijs;
- 4° De naam of het fabrieksmerk van de bouwer van het voertuig;
- 5° Het serienummer van het chassis (het fabrieks- of serienummer van de bouwer);
- 6° Indien het voertuig is bestemd voor goederenvervoer, het hoogste toegelaten gewicht;

de marchandises, la masse à vide;  
8° La période de validité, si elle n'est pas illimitée.

Les « Kurzzzeitkennzeichen » allemands ne comportent que les mentions visées aux numéros 1°, 3° et 8° ci-dessus, les autres mentions prévues à l'article 35.1.a de la Convention de Vienne étant remplies par le titulaire de la marque d'immatriculation, sans contrôle d'une autorité.

Les marques d'immatriculation temporaire allemandes ne sont, selon l'analyse du SPF Mobilité et Transport, pas plus conformes à l'article 2.b de la directive 1999/37/CE du Conseil, du 29 avril 1999, relative aux documents d'immatriculation des véhicules (J.O.L. 138 du 01.06.1999) qui définit l'immatriculation comme « l'autorisation administrative pour la mise en circulation routière d'un véhicule, comportant l'identification de celui-ci et l'attribution d'un numéro d'ordre, appelé numéro d'immatriculation ».

Par ailleurs, au plan du droit européen, le point 4.2 de la communication interprétative concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre état membre, publiée le 14 février 2007 par la Commission des Communautés européennes (Journal officiel C 068 du 24 mars 2007, p 0015 à 0024) prévoit *la libre circulation du véhicule à moteur muni d'une plaque et d'un certificat d'immatriculation temporaires ne peut être entravée que pour des raisons liées à la circulation routière (telles que les capacités de conduite du conducteur, le respect par ce dernier du code de la route local ou l'aptitude à la circulation routière du véhicule à moteur), en cas de suspicion raisonnable de vol de véhicule, ou lorsque les autorités de contrôle ont des doutes fondés quant à la validité du certificat.*

Il s'agit d'une communication interprétative de la Commission qui exprime son point de vue sur la question mais n'a pas de valeur contraignante pour les tribunaux.

7° Indien het voertuig is bestemd voor goederenvervoer, de lege massa;  
8° De geldigheidsduur, indien deze niet onbeperkt is.

De Duitse "Kurzzzeitkennzeichen" vermelden enkel de informatie uit punten 1°, 3°, en 8°, en de andere gegevens uit artikel 35.1a van het Verdrag van Wenen van 8 november 1968 inzake het wegverkeer moeten door de houder van de nummerplaat ingevuld worden, zonder dat dit door een overheid gecontroleerd wordt.

Op grond van de analyse van de FOD Mobilité en Vervoer zijn de Duitse tijdelijke nummerplaten ook niet in overeenstemming met artikel 2b van Richtlijn 1999/37/EG van de Raad van Europa van 29 april 1999 inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen (P.E.G. 138 van 1 juni 1999), dat de inschrijving als volgt definieert: "De administratieve toestemming voor de deelneming van een voertuig aan het wegverkeer, die de identificatie daarvan en de toekenning van een volgnummer, aan te duiden als inschrijvingsnummer, omvat".

Op het vlak van het Europese recht wordt in punt 4.2. van de "Interpretatieve mededeling over de procedures voor de registratie van uit een andere lidstaat afkomstige motorvoertuigen", die op 14 februari 2007 door de Commissie van de Europese Unie gepubliceerd werd (Publicatieblad C068 van 24 maart 2007, p. 0015 tot 0024), overigens het volgende bepaald: "*Het vrije verkeer van het motorvoertuig met een tijdelijke kentekenplaat en een tijdelijk kentekenbewijs mag alleen worden verhinderd om redenen die verband houden met de verkeersveiligheid (zoals de rijvaardigheid van de bestuurder, de naleving van de lokale verkeersregels of de staat waarin het motorvoertuig zich bevindt), in geval van een redelijk vermoeden dat het om een gestolen voertuig gaat of wanneer de controlerende autoriteiten ernstige twijfels hebben omtrent de geldigheid van het kentekenbewijs.*"

Het gaat hierbij om een interpretatieve mededeling van de Commissie waarin een standpunt over deze kwestie gegeven wordt, maar die geen dwingend karakter voor de rechtbanken heeft.

Les autorités belges peuvent donc parfaitement refuser l'utilisation sur le territoire belge, de marques d'immatriculation temporaire allemandes au vu des problèmes posés en matière de sécurité routière et de lutte contre le trafic de véhicules.

Rappelons que ces marques d'immatriculation temporaire allemandes ne sont, dans l'esprit des autorités allemandes, pas destinées à circuler hors d'Allemagne et que la réglementation de ce pays offre la possibilité d'immatriculer en transit les véhicules destinés à l'exportation.

## **2.2. Au plan de l'assurance**

Le fait qu'un véhicule portant une marque d'immatriculation temporaire allemande ne soit pas valablement immatriculé et ne puisse pas, de ce chef, être admis à la circulation en Belgique, ne signifie pas pour autant qu'un défaut d'assurance puisse être reproché à son conducteur.

La directive 72/166/CEE du Conseil [européen] du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité posait le principe du non contrôle par les Etats membres de l'assurance en responsabilité des véhicules ayant leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre.

Ce principe est repris à l'article 2, §2- 2 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

La règle européenne a, entre temps été amendée par l'article 1<sup>er</sup>, 2) de la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2008 modifiant les directives 72/166/CEE, 84/5/CEE, 88/357/CEE et 90/232/CEE du conseil et la directive 2000/26/CE du Parlement européen et du Conseil sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs (Journal officiel, L. 149/14 du 11 juin 2005) :

Omwille van de problemen die dit op het vlak van verkeersveiligheid en de strijd tegen de autozwendel gesteld heeft, kunnen de Belgische overheden dus perfect Duitse tijdelijke nummerplaten op Belgische bodem verbieden.

Er mag in deze context herinnerd worden aan het feit dat in de geest van de Duitse wetgeving de "Kurzzeitkennzeichen" niet buiten Duitsland gebruikt mogen worden, enerzijds, en dat de reglementering van dat land de mogelijkheid biedt een transitnummerplaat aan te vragen voor voertuigen die voor de export bestemd zijn, anderzijds.

## **2.2. Wat de verzekering betreft**

Het feit dat een voertuig met een Duitse tijdelijke nummerplaat niet op een geldige manier ingeschreven werd en dus niet tot het Belgische verkeer toegelaten mag worden, betekent op zich niet dat de bestuurder van niet-verzekering beschuldigd kan worden.

In Richtlijn 72/166/EEG van de Raad van Europa van 24 april 1972 inzake de onderlinge aanpassing van de wetgevingen der lidstaten betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe de deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven en de controle op de verzekering tegen deze aansprakelijkheid, wordt het principe naar voor geschoven dat de lidstaten de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid van voertuigen die doorgaans op het grondgebied van een andere lidstaat gestald worden, niet controleren.

Dit principe werd overgenomen in artikel 2, §2-2 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorvoertuigen.

Deze Europese regel werd intussen aangepast door artikel 1, 2° van Richtlijn 2005/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2008 houdende wijziging van de Richtlijnen 72/166/EEG, 84/5/EEG, 88/357/EEG en 90/232/EEG van de Raad en Richtlijn 2000/26/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de verzekering tegen de wettelijke aansprakelijkheid waartoe deelneming aan het verkeer van motorrijtuigen aanleiding kan geven (Publicatieblad L. 149/14 van 11 juni

2005):

« 1. Chaque Etat membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre Etat membre ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur son territoire à partir du territoire d'un autre Etat membre. Il peut toutefois procéder à des contrôles non systématiques de cette assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires et qu'ils aient lieu dans le cadre de contrôles ne visant pas exclusivement à vérifier ladite assurance ».

Le contrôle de l'assurance d'un véhicule pourvu d'une plaque d'immatriculation temporaire allemande est donc possible dans les conditions déterminées par cette directive.

L'article 4, 4) de la même directive, insère dans la directive 90/232/CEE un article 4bis ainsi conçu :

« 1. Par dérogation à l'article 2, point d), deuxième tiret, de la directive 88/357/CEE, lorsqu'un véhicule est expédié d'un Etat membre dans un autre, l'Etat membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'Etat membre de destination.

2. Dans l'éventualité où le véhicule est impliqué dans un accident durant la période mentionnée au paragraphe 1 du présent article alors qu'il n'est pas assuré, l'organisme, visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 4, de la directive 84/5/CEE, de l'Etat membre de destination est responsable de l'indemnisation prévue à l'article 1<sup>er</sup> de la même directive ».

Le principe est ici qu'un véhicule destiné à l'exportation doit être assuré dans le pays de destination (et non plus dans le pays où il avait été acheté).

On doit cependant s'interroger sur la question de savoir si ce nouveau principe trouve à s'appliquer aux véhicules pourvus d'une marque d'immatriculation temporaire allemande, puisque

“1. De lidstaten zien ervan af controle uit te oefenen op de verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid bij voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een andere lidstaat zijn gestald en bij voertuigen die gewoonlijk op het grondgebied van een derde land zijn gestald wanneer deze hun grondgebied binnenkomen vanuit het grondgebied van een andere lidstaat. Zij kunnen evenwel niet-systematische controles op de verzekering uitvoeren mits deze niet discriminerend zijn en als onderdeel van een controle worden uitgevoerd die niet uitsluitend op de controle van de verzekering is gericht.”

Het is dus mogelijk om op grond van de voorwaarden uit deze Richtlijn de verzekering van een voertuig te controleren dat met een Duitse tijdelijke nummerplaat rijdt.

Artikel 4, 4) van deze Richtlijn voegt in Richtlijn 90/232/EEG een nieuw artikel 4bis in, dat als volgt luidt:

“1. In afwijking van artikel 2, punt d), tweede streepje, van Richtlijn 88/357/EEG wordt, wanneer een voertuig vanuit een lidstaat naar een andere lidstaat wordt verzonden, de lidstaat van bestemming, vanaf de aanvaarding van de levering door de koper, gedurende een periode van dertig dagen beschouwd als de lidstaat waar het risico is gelegen, zelfs indien het voertuig in de lidstaat van bestemming niet officieel is geregistreerd.

2. Wanneer het voertuig gedurende de in lid 1 van dit artikel genoemde periode bij een ongeval betrokken raakt zonder dat het verzekerd is, is het in artikel 1, lid 4, van Richtlijn 84/5/EEG bedoelde orgaan in de lidstaat van bestemming gehouden tot de in artikel 1 van genoemde richtlijn bepaalde schadevergoeding.”

Het principe hiervan bestaat erin dat een voertuig dat voor de export bedoeld is in het land van bestemming verzekerd moet worden (en dus niet langer in het land waar het aangekocht werd).

Niettemin kan de vraag gesteld worden of dit nieuwe principe wel van toepassing op voertuigen met een Duitse tijdelijke nummerplaat is, aangezien deze nummerplaten

ces marques d'immatriculation ne sont pas prévues pour des véhicules destinés à l'exportation.

La philosophie des directives européennes en matière d'assurance des véhicules est de simplifier les formalités d'assurances pour le consommateur en vue de favoriser les échanges intra-communautaires.

L'article 20 de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire en matière de véhicules automoteurs permet, lorsqu'il y a lieu de croire que la responsabilité n'est pas couverte par une assurance de procéder à la saisie du véhicule ou de ces marques d'immatriculation.

Il nous semble dès lors que la seule saisie des marques d'immatriculation suffise, comme dit au chapitre suivant.

### III. DIRECTIVES

L'utilisation sur le territoire belge, de ces marques d'immatriculation temporaire allemandes pose aux yeux du Collège des procureurs généraux d'importants problèmes :

- (1) au plan de la police de la circulation routière, parce que les titulaires de telles marques d'immatriculation ne peuvent pas être identifiés en cas d'infractions constatées au vol (excès de vitesse, ...);
- (2) en matière de criminalité automobile parce que de telles plaques peuvent donner une « apparence d'immatriculation » à un véhicule volé et signalé comme tel dans la banque de données Schengen ou la B.N.G ;
- (3) en matière de sécurité routière, parce qu'il n'y a aucune vérification des obligations en matière de contrôle technique.

Il y a donc lieu de réagir fermement contre leur usage abusif.

Comme dit plus haut, les véhicules pourvus d'une marque d'immatriculation temporaire allemande sont en défaut d'immatriculation mais

niet bedoeld zijn voor voertuigen die voor de export bestemd zijn.

De filosofie achter de Europese Richtlijnen m.b.t. de verzekering van voertuigen bestaat erin alle verzekeringsformaliteiten voor de gebruikers te vereenvoudigen, zodanig dat binnen de EU hierover op een efficiëntere manier informatie uitgewisseld kan worden.

Artikel 20 van de wet van 21 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering van motorvoertuigen staat toe dat een voertuig of de nummerplaten ervan in beslag genomen worden wanneer er redenen zijn om aan te nemen dat de burgerrechtelijke aansprakelijkheid niet door een verzekering is gedekt.

Derhalve lijkt louter de inbeslagname van de nummerplaten te volstaan, zoals ook in het volgende hoofdstuk uiteengezet zal worden.

### III. RICHTLIJNEN

Het gebruik van Duitse tijdelijke nummerplaten op het Belgische grondgebied stelt voor het College van Procureurs-generaal een aantal belangrijke problemen:

- (1) op het vlak van de politie over het wegverkeer, omwille van het feit dat de houders van dergelijke nummerplaten niet geïdentificeerd kunnen worden indien verkeersinbreuken in de vlucht vastgesteld worden (snelheidsovertredingen,...);
- (2) op het vlak van voertuigcriminaliteit, omwille van het feit dat dergelijke nummerplaten de schijn kunnen wekken dat een gestolen en als dusdanig in de Schengen-databank of de ANG geseind voertuig toch over een geldig inschrijvingsbewijs beschikt;
- (3) op het vlak van verkeersveiligheid, omwille van het feit dat de verplichtingen qua technische keuring op geen enkele manier gecontroleerd kunnen worden.

Er moet dus streng tegen het misbruik van dergelijke nummerplaten opgetreden worden.

Zoals reeds aangehaald zijn voertuigen met een Duitse tijdelijke nummerplaat op een ongeldige manier ingeschreven zonder dat er hierbij

pas en défaut d'assurance.

Il y a donc infraction à l'article 2 de l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, ainsi que, selon le cas, aux articles 3 (personnes résidant en Belgique) ou 4 ou 5 (personnes résidant à l'étranger).

Dans ce cas, les plaques d'immatriculation du véhicule, de même que le certificat d'immatriculation temporaire allemand (« Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen ») doivent être saisis par les services de police.

Il est exclu de saisir le véhicule lui-même, la réglementation sur les immatriculations ne permettant pas une telle mesure, sauf autre circonstance (véhicule ayant servi à commettre un crime ou un délit, véhicule volé,...).

Le propriétaire du véhicule reste libre de disposer de celui-ci, à charge pour lui de le transporter sur un camion ou de le faire immatriculer valablement.

Les services de police agiront avec prudence en permettant au chauffeur du véhicule de garer celui-ci à un endroit sûr avant de procéder à la saisie des marques d'immatriculation.

**ATTENTION : les marques d'immatriculation temporaire allemandes (pourvues d'une bande jaune) ne doivent pas être confondues avec les plaques de transit allemandes (pourvues d'une bande rouge) qui sont régulières !**

#### **IV. ENTREE EN VIGUEUR**

La présente circulaire est d'application immédiate.

evenwel sprake van niet-verzekering is.

Dit impliceert dus een inbreuk op artikel 2 van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en, afhankelijk van het geval, ook op de artikelen 3 (personen met een verblijfplaats in België), 4 of 5 (personen met een verblijfplaats in het buitenland).

In dergelijke gevallen moet de politie zowel de nummerplaten als het Duitse tijdelijke inschrijvingsbewijs ("Fahrzeugschein für Fahrzeuge mit Kurzzeitkennzeichen") van het voertuig in beslag nemen.

Het voertuig zelf mag absoluut niet in beslag genomen worden, aangezien de reglementering op de inschrijving ervan een dergelijke maatregel niet mogelijk maakt, behalve ingeval van andere omstandigheden (vb. een voertuig waarmee een misdaad of een wanbedrijf gepleegd werd, een gestolen voertuig,...).

De eigenaar kan verder vrij over het voertuig blijven beschikken, zij het op voorwaarde dat hij het op een vrachtwagen laat wegbrengen of het op een geldige manier laat inschrijven.

De politiediensten zullen met omzichtigheid optreden en de bestuurder de mogelijkheid bieden het voertuig op een veilige plaats te parkeren alvorens de kentekenbewijzen in beslag te nemen.

**OPGELET: De Duitse tijdelijke nummerplaten (met een gele balk) mogen niet met de Duitse transitnummerplaten (met een rode balk) verward worden, die wél wettelijk in orde zijn !**

#### **IV. INWERKINGTREDING**

Deze omzendbrief is van onmiddellijke toepassing.



---

Bruxelles, le 15 mars 2012

Brussel, 15 maart 2012

Le procureur général près la cour d'appel à  
Bruxelles, Président du Collège des procureurs  
généraux,

De procureur-generaal bij het hof van beroep te  
Brussel, Voorzitter van het College van  
Procureurs-generaal,

Marc de le COURT

Le procureur général près la cour d'appel à  
Mons,

De procureur-generaal bij het hof van beroep te  
Bergen,

Claude MICHAUX

Le procureur général près la cour d'appel à  
Anvers,

De procureur-generaal bij het hof van beroep te  
Antwerpen,

Yves LIÉGEOIS

Le procureur général près la cour d'appel à  
Gand,

De procureur-generaal bij het hof van beroep te  
Gent,

Anita HARREWYN

Le procureur général ff. près la cour d'appel à  
Liège,

De wnd. procureur-generaal bij het hof van  
beroep te Luik,

Charles HOMBROISE

---