

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2011-2012

15 DÉCEMBRE 2011

Proposition de loi modifiant le Code pénal en ce qui concerne l'instauration d'une interdiction de conduire au titre de peine principale ou accessoire

(Déposée par M. Guido De Padt et consorts)

DÉVELOPPEMENTS

Actuellement, la déchéance du droit de conduire ne peut être infligée en Belgique au titre de peine accessoire qu'en cas d'infractions de roulage. De plus en plus de pays, dont l'Allemagne et la France, choisissent de sanctionner d'autres infractions par une interdiction de conduire. Les auteurs de la présente proposition de loi sont favorables à cette évolution et proposent dès lors d'inscrire la déchéance du droit de conduire dans l'arsenal pénal belge, à la fois comme peine accessoire et comme peine principale, même pour certaines infractions qui ne sont pas liées au roulage.

1. Au début de cette année, la Belgique a battu un triste record : la population carcérale a franchi pour la première fois le cap symbolique des 11 000 détenus. La capacité disponible n'étant que de 8 500 cellules environ, les prisons belges sont pleines à craquer. La Cour européenne des droits de l'homme ne se contente pas de considérer la surpopulation carcérale comme un phénomène indésirable. Dans l'arrêt Peers, elle a ainsi considéré l'incarcération obligatoire de deux détenus dans une cellule individuelle, l'absence d'installations sanitaires isolées et le manque de ventilation dans la cellule comme contraires à l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme. Selon cet article, nul ne peut être soumis à la torture ni à des peines ou traitements inhumains ou dégradants. À la suite de ce jugement de la Cour européenne, les peines de prison de courte durée ne sont que rarement exécutées, voire plus du tout. Une grande partie de la population y voit une forme d'impunité. L'instauration de l'interdiction

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2011-2012

15 DECEMBER 2011

Wetsvoorstel tot wijziging van het Strafwetboek wat de invoering van een rijverbod als hoofd- en bijkomende straf betreft

(Ingediend door de heer Guido De Padt c.s.)

TOELICHTING

Het verval van het recht tot sturen kan in België momenteel alleen worden opgelegd als bijkomende straf bij verkeersmisdrijven. Steeds meer landen, waaronder Duitsland en Frankrijk, kiezen om ook andere misdrijven met een rijverbod te bestraffen. De indieners van dit wetsvoorstel zijn deze evolutie genegen en stellen daarom voor om het verval van het recht tot sturen, als bijkomende straf en als hoofdstraf, in het Belgisch straffenarsenaal in te schrijven, ook voor bepaalde niet-verkeersgerelateerde misdrijven.

1. Begin dit jaar brak België een triest record : voor het eerst overschreed de gevangenispopulatie de symbolische kaap van 11 000 gedetineerden. Met een beschikbare capaciteit van om en bij de 8 500 cellen zitten de Belgische gevangenen hierdoor barstensvol. Het Europees Hof voor de rechten van de mens beschouwt de overbevolking niet louter als onwenselijk. In het arrest Peers werd het verplichte verblijf van een gedetineerde met een medegevangene in een monocel, de onmogelijkheid om zich alleen van de sanitaire voorzieningen te bedienen en onvoldoende luchtventilatie in de cel, als strijdig met artikel drie van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens beschouwd. Luidens dit artikel mag niemand worden onderworpen aan foltering en aan onmenselijke of vernederende behandelingen of bestraffingen. Geconfronteerd met deze uitspraak worden korte celstraffen in de praktijk zelden of nooit meer uitgevoerd. Hierdoor leeft bij een groot deel van de

de conduire au titre de peine accessoire permettrait de lutter contre ce sentiment d'impunité.

Il serait parfois souhaitable de prononcer une interdiction de conduire au titre de peine accessoire non seulement en cas de peine d'emprisonnement, mais aussi lorsqu'une amende est infligée. Cela est particulièrement vrai pour les personnes sur lesquelles le paiement d'une amende n'a pas d'effet.

Selon les auteurs de la présente proposition, il ne serait pas judicieux d'inscrire dans la loi les circonstances dans lesquelles il convient d'envisager une interdiction de conduire comme peine accessoire. Le juge est mieux placé que le législateur pour juger de l'opportunité d'une interdiction de conduire à la lumière de la gravité des faits et des circonstances propres à la cause.

2. L'instauration d'une interdiction de conduire au titre de peine principale s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre d'une politique pénale plus réductionniste. En 1996 déjà, le ministre de la Justice de l'époque, Stefaan De Clerck, appelait, dans sa note d'orientation «Politique pénale et Exécution des peines», à recourir plus parcimonieusement à la peine d'emprisonnement. Il arguait à cet effet que les ex-détenus éprouvaient de grandes difficultés à se réinsérer dans la société et qu'ils retombaient donc souvent dans la criminalité. En 2002, la peine de travail constitua la première alternative à part entière à la peine privative de liberté. Pour les auteurs de la présente proposition, le temps est venu d'élargir l'éventail des peines alternatives à la déchéance du droit de conduire un véhicule à moteur. À l'instar d'une peine de travail, une interdiction de conduire présente l'avantage de ne pas sortir le condamné de son environnement familial, de préserver sa dignité ainsi que son rôle au sein de la famille, de ne pas réduire ses chances sur le marché du travail, ... bref de lui permettre de mener une existence conforme à la dignité humaine. En outre, la collectivité réalise une économie annuelle de 40 268 euros par condamné qui ne purge pas sa peine de prison. Il s'agit donc d'une situation dans laquelle tout le monde est gagnant.

Sauf en cas de crime, la meilleure solution en l'espèce semble également de laisser au juge la liberté de statuer sur l'opportunité d'infliger une interdiction de conduire au titre de peine principale.

3. L'idée d'intégrer l'interdiction de conduire dans l'arsenal pénal belge ne relève pas d'un choix arbitraire, puisque plusieurs pays voisins ont déjà montré l'exemple. En France, les articles 131-6, 1^o à 5^o, du «Nouveau Code» prévoient la possibilité d'infliger une interdiction de conduire dans le cadre de certaines peines correctionnelles. Quant à l'Allemagne, elle opte pour une autre approche. Selon le paragraphe 44 du «*Strafgesetzbuch*», le juge peut prononcer une interdiction de conduire au titre de

bevolking een gevoel van straffeloosheid. Een rijverbod als bijkomende straf kan dit gevoel tegengaan.

Niet enkel bij gevangenisstraffen, maar ook bij het opleggen van een geldboete kan het in bepaalde gevallen wenselijk zijn om een rijverbod als bijkomende straf uit te spreken. Dit geldt in het bijzonder ten aanzien van personen die hun geldboete schouderophalend betalen.

Volgens de indieners van dit voorstel zou het een verkeerde keuze zijn om bij wet vast te leggen onder welke omstandigheden een rijverbod als bijkomende straf moet overwogen worden. Niet de wetgever, maar de rechter bevindt zich in de uitgelezen positie om naargelang de zwaarwichtigheid van de feiten en de omstandigheden eigen aan de zaak te oordelen over de opportuniteit van een rijverbod.

2. Het invoeren van een rijverbod als hoofdstraf kadert in het doorvoeren van een meer reductionistisch strafbeleid. Al in 1996 riep de toenmalige minister van Justitie Stefaan De Clerck in zijn oriëntatienota «strafbeleid en gevangenisbeleid» op tot een meer spaarzaam gebruik van de gevangenisstraf. Als argumentatie hiervoor werd aangegeven dat ex-gedetineerden grote moeite ondervinden om zich terug in de maatschappij te integreren en hierdoor vaak hervallen in de criminaliteit. In 2002 kwam met de werkstraf voor het eerst een volwaardig alternatief voor de vrijheidsstraf. Volgens de indieners van dit voorstel is de tijd rijp om het pallet van alternatieve straffen uit te breiden met een ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig. Net zoals een werkstraf heeft een rijverbod als voordeel dat de veroordeelde niet uit de vertrouwde omgeving wordt gehaald, zijn eigenwaarde niet verliest, de rol binnen het gezin kan behouden, zijn kansen op de arbeidsmarkt niet ziet slinken, ... en met andere woorden een menswaardig bestaan kan leven. Voor elke veroordeelde die geen gevangenisstraf uitzit bespaart de maatschappij per jaar bovendien 40 268 euro. Een win-winsituatie.

Met uitzondering van misdaden, lijkt ook hier de beste keuze om aan de rechter de vrijheid toe te kennen om over de opportuniteit van het opleggen van een rijverbod als hoofdstraf te oordelen.

3. De voorkeur voor een rijverbod als toevoeging aan het Belgisch straffenarsenaal is niet zomaar uit de lucht gegrepen. Onze buurlanden hebben reeds het voortouw genomen. In Frankrijk voorzien de artikelen 131-6, 1^o tot 5^o, van de «*Nouveau Code*» in de mogelijkheid om bij bepaalde correctionele straffen een rijverbod op te leggen. Duitsland kiest voor een andere benadering. Luidens paragraaf 44 van het «*Strafgesetzbuch*» kan een rechter als bijkomende straf een rijverbod opleggen wanneer het feit strafbaar

peine accessoire lorsque le fait est punissable d'une peine d'emprisonnement ou d'une amende et qu'il a un rapport avec un véhicule à moteur ou avec la circulation en tant que telle. Les Länder allemands souhaitent en tout cas que d'autres infractions puissent être punies d'une interdiction de conduire. La ministre de la Justice du Land de Bavière pense ainsi qu'une interdiction de conduire peut être une sanction très efficace et exemplaire, même en cas d'infraction sans aucun rapport avec le code de la route.

La Belgique ne peut manquer le train de la modernisation de la politique pénale. Dans une société où la mobilité est essentielle, une interdiction de conduire peut être particulièrement efficace. Le slogan «ma voiture, c'est ma liberté» illustre bien l'importance que beaucoup de personnes attachent à leur voiture. Contrairement aux transports en commun, la voiture permet en effet à chacun de décider à tout moment de sa destination; elle est le symbole par excellence de l'autonomie et, par extension, d'une société libérale. En outre, la voiture est pour beaucoup un moyen d'afficher leur statut social. C'est précisément la raison pour laquelle des faits criminels sans rapport avec les véhicules à moteur (par exemple, la criminalité en col blanc) doivent pouvoir être punis, eux aussi, d'une interdiction de conduire.

*
* *

is met een gevangenisstraf of een geldboete en waarbij er een band is met een motorvoertuig of het verkeer als dusdanig. De Duitse deelstaten zijn alvast vragende partij om ook andere misdrijven met een rijverbod strafbaar te maken. «*Ein Fahrverbot kann auch bei Straftaten, die nichts mit dem Straßenverkehr zu tun haben, eine sehr wirksame und eindrucksvolle Strafe sein*»; aldus Beate Merk, minister van Justitie van de Duitse deelstaat Beieren.

Ook België mag de boot van een moderner strafbeleid niet missen. In een maatschappij waar mobiliteit van onmisbaar belang is, kan een rijverbod een bijzonder effectieve straf zijn. De slogan «mijn auto is mijn vrijheid» geeft uiting aan het belang die velen hechten aan hun wagen. In tegenstelling tot het openbaar vervoer kunnen mensen immers te allen tijde beslissen waar ze naar toe gaan. De auto is het symbool bij uitstek van zelfredzaamheid en bij uitbreiding van een liberale samenleving. Voor velen is het daarnaast een manier om uiting te geven van hun sociale status. Juist daarom moeten ook criminele feiten zonder een band met motorvoertuigen (bijvoorbeeld witteboordencriminaliteit) strafbaar kunnen zijn met een rijverbod.

Guido DE PADT.
Alexander DE CROO.
Bart TOMMELEIN.
Martine TAELEMAN.

*
* *

PROPOSITION DE LOIArticle 1^{er}

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

Art. 2

L'article 7 du Code pénal, modifié en dernier lieu par la loi du 17 avril 2002, est complété par un alinéa rédigé comme suit :

« En matière correctionnelle :

L'interdiction du droit de conduire un véhicule à moteur. »

Art. 3

Dans le livre premier, chapitre II, du même Code, il est inséré une section *Vter* rédigée comme suit :

« Section *Vter*. — De l'interdiction du droit de conduire un véhicule à moteur.

Art. 37*sexies*. — Lorsqu'un fait est punissable soit d'un emprisonnement de cinq ans au maximum, soit d'une amende correctionnelle, soit de ces deux peines, le juge peut prononcer à titre de peine principale l'interdiction du droit de conduire un véhicule à moteur. La durée de cette interdiction ne peut être inférieure à huit jours ni supérieure à cinq ans.

Cette interdiction peut toujours être ordonnée d'office, requise par le ministère public ou demandée par l'inculpé.

La décision qui ordonne cette interdiction en fixe la durée.

La décision accordant ou refusant l'interdiction est motivée conformément aux dispositions de l'article 195 du Code d'instruction criminelle. »

23 septembre 2011.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

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

Art. 2

Artikel 7 van het Strafwetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 17 april 2002, wordt aangevuld met een lid, luidende :

« In correctionele zaken :

Ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig. »

Art. 3

In het Eerste boek, Hoofdstuk II, van hetzelfde Wetboek, wordt een afdeling *Vter* ingevoegd, luidende :

« Afdeling *Vter*. — De ontzetting van het recht op het besturen van een motorvoertuig »

Art. 37*sexies*. — Indien een feit strafbaar is hetzij met een gevangenisstraf van ten hoogste vijf jaar, hetzij met een correctionele geldboete, hetzij met die beide straffen, kan de rechter als hoofdstraf een ontzetting uit het recht op het besturen van een motorvoertuig uitspreken. Deze ontzetting bedraagt ten minste acht dagen en ten hoogste vijf jaar.

Deze ontzetting kan steeds ambtshalve worden gelast, door het openbaar ministerie gevorderd of door de beklaagde worden gevraagd.

De beslissing die deze ontzetting gelast, stelt de duur ervan vast.

De beslissing waarbij de ontzetting wordt toegestaan of geweigerd, wordt met redenen omkleed overeenkomstig de bepalingen van artikel 195 van het Wetboek van strafvordering. »

23 september 2011.

Guido DE PADT.
Alexander DE CROO.
Bart TOMMELEIN.
Martine TAELEMAN.