

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1993-1994

31 JANVIER 1994

Proposition de loi rétablissant l'article 35 dans le Code pénal, en ce qui concerne l'interdiction du droit de conduire un véhicule

(Déposée par M. Arts)

DEVELOPPEMENTS

Contexte général

Notre droit pénal, conçu comme moyen de corriger certaines formes de comportement social indésirable, est une construction du dix-neuvième siècle qui a, certes, connu des adaptations au cours du vingtième siècle, mais qui n'est plus adapté à la société contemporaine.

Depuis pas mal de temps, on élabore des projets en vue de réaliser une vaste réforme du droit pénal.

Il s'agit sans aucun doute là d'une tâche difficile et considérable.

La surpopulation des prisons soulève un des problèmes les plus préoccupants. Le phénomène n'est pas nouveau, mais devient de plus en plus dramatique.

On peut certes accroître la capacité des prisons, et on le fera, mais chacun reconnaît, y compris le mi-

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1993-1994

31 JANUARI 1994

Voorstel van wet houdende herinvoeging van artikel 35 in het Strafwetboek, inzake de ontzetting uit het recht tot het besturen van een voertuig

(Ingediend door de heer Arts)

TOELICHTING

Achtergrond

Ons strafrecht als middel om bepaalde vormen van sociaal ongewenst gedrag om te buigen, is een negentiende-eeuwse constructie, die in de loop van de twintigste eeuw weliswaar aanpassingen kende, maar die in de hedendaagse maatschappij niet meer tegen haar taak opgewassen is.

Sedert geruime tijd staan plannen voor een grote strafrechtshervorming op stapel.

Dat zulks een moeilijke en omvangrijke taak is, staat buiten kijf.

Eén van de meest prangende problemen is de overbevolking van de gevangenissen. Het is trouwens geen nieuw fenomeen, maar het neemt steeds dramatischer vormen aan.

Weliswaar kan en zal de gevangenis capaciteit opgevoerd worden; een ieder, de betrokken minister

nistre intéressé, que cela ne sera nullement suffisant pour permettre l'exécution de peines de privation de liberté prononcées. Les moyens nécessaires font défaut.

Outre qu'il faille construire des prisons supplémentaires, il convient de réfléchir sérieusement à la raison d'être des peines d'emprisonnement.

Il faut savoir tout d'abord qu'un pourcentage considérable de la population des prisons se compose de personnes qui n'y ont absolument pas leur place, à savoir les toxicomanes et les étrangers en séjour illégal. Nous avons déjà pris des initiatives législatives en vue d'obtenir que les toxicomanes soient traités dans des établissements pluridisciplinaires spécialisés. En ce qui concerne les étrangers, le Gouvernement a également élaboré des mesures qui devraient permettre de remédier aux carences existantes.

Mais ce n'est pas le lieu de faire une analyse complète de l'utilité des peines d'emprisonnement.

Nous nous contenterons de parler de quelques-uns des arguments qui sont invoqués à l'encontre des courtes peines d'emprisonnement.

1. La surpopulation de nos prisons fait qu'en pratique, les courtes peines ne sont que rarement appliquées ou ne le sont jamais.

2. Les peines de prison coûtent cher à la société, et les dépenses dont elles s'accompagnent s'ajoutent aux dépenses nécessaires pour couvrir le coût social du délit lui-même.

L'argument fondé sur la notion de défense sociale, en vertu duquel l'on écarte de la société les personnes qui constituent une menace pour leurs semblables en raison de leur comportement délictueux, ne vaut pas en ce qui concerne les courtes peines d'emprisonnement.

3. Ces peines entravent la resocialisation des délinquants en les éloignant davantage de la société « ordinaire ». Elles entraînent souvent pour eux la perte de leur emploi et rendent plus difficile, ensuite, la recherche d'un travail.

De par la rupture brusque de toute relation normale avec la société, l'intéressé voit sa marginalisation s'accroître.

En outre, dans les prisons, les délinquants « débutants » côtoient souvent des récidivistes et de dangereux malfaiteurs et, étant donné le « struggle for life » qui règne au sein de ce microcosme, l'on peut dire, sans boutade, que beaucoup sont plus dangereux lorsqu'ils sortent de prison que quand ils y sont entrés.

inclus, erkent dat dit geenszins voldoende zal zijn om de uitgesproken vrijheidsstraffen effectief uit te voeren. Daartoe ontbreken de middelen.

Naast het bijbouwen van extra gevangenissen, past een ernstige reflectie over zin en onzin van gevangenisstraffen.

Eerst en vooral bestaat een aanzienlijk percentage van de gevangenisbevolking uit mensen die daar helemaal niet op hun plaats zitten, namelijk drugverslaafden en illegale vreemdelingen. Wij hebben eerder reeds wetgevende initiatieven genomen om druggebruikers te laten behandelen in gespecialiseerde pluridisciplinaire instellingen. Ook wat de vreemdelingen betreft, heeft de regering maatregelen uitgewerkt, die de bestaande wantoestanden zouden moeten verhelpen.

Het is hier niet de plaats om de discussie over het nut van de gevangenisstraffen volledig te analyseren.

Wij beperken ons tot sommige argumenten die aangevoerd worden tegen korte gevangenisstraffen.

1. Door de overbevolking van onze gevangenissen worden ze in de praktijk toch zelden of nooit toegepast.

2. Zij kosten de maatschappij handenvol geld, een kost die nog eens boven op de maatschappelijke kostprijs van het misdrijf zelf komt.

Het argument van sociaal verweer, het verwijderen uit de maatschappij van personen die door hun misdadig gedrag een bedreiging vormen voor hun medemensen, geldt niet voor korte gevangenisstraffen.

3. Zij bemoeilijken de resocialisatie van de delinquent, omdat zij de afstand tot de « gewone » maatschappij vergroten. Zij leiden vaak tot het verlies van tewerkstelling en bemoeilijken het vinden van werk achteraf.

Alle normale relaties met de maatschappij worden abrupt afgesneden, zodat men verder gemarginaliseerd wordt.

In de gevangenissen komen beginnende delinquenten ook vaak in contact met recidivisten en zware misdadigers en de « struggle for life » binnen deze microkosmos maakt dat het geen boutade is te zeggen dat velen gevaarlijker zijn wanneer ze uit de gevangenis komen dan toen ze erin gingen.

L'interdiction de conduire un véhicule comme forme de privation de liberté

Dès lors que l'on admet que, dans certains cas, l'emprisonnement ne constitue pas une réponse adéquate à un comportement socialement inadmissible, la question des peines de substitution se trouve posée.

Et, à cet égard, l'on pense surtout à la possibilité d'imposer un service à la collectivité.

Une telle peine est envisagée assez favorablement par les médias et par la population et il faut espérer que la modification apportée récemment à la loi contribue à une utilisation créative des possibilités offertes.

Cependant, comme, dans biens des cas, la formule du service à la collectivité, si intéressante soit-elle, est impraticable, nous nous demandons s'il ne serait pas possible, avec un minimum d'esprit créatif, d'imaginer d'autres peines à infliger.

Dans cette recherche, il nous faut garder bien présent à l'esprit le sens de la sanction pénale: il s'agit de placer dans une situation qu'il ressentira comme désagréable celui qui a transgressé de manière inacceptable certaines règles sociales. La sanction est prise pour qu'ensuite, l'intéressé se conforme à la norme par crainte d'être placé à nouveau dans cette situation désagréable.

Dans notre système pénal, cette situation désagréable (crée en infligeant un désagrément à l'intéressé ou en le privant d'un avantage) peut prendre plusieurs formes. A l'époque où le Code pénal fut instauré, l'on voulait en finir avec certaines pratiques de l'« Ancien Régime » qui étaient considérées comme dépassées ou inhumaines. Le temps n'est-il pas venu de considérer aussi comme dépassé la courte peine d'emprisonnement et de la remplacer par des peines « modernes » ?

Dans la société démocratique d'aujourd'hui, la mobilité est l'expression par excellence de la notion de « liberté ». Les dictatures se caractérisent d'ailleurs par le fait qu'elles restreignent la liberté de mouvement de leurs sujets.

Limitier la mobilité est donc incontestablement une manière de sanctionner.

Il va de soi que la peine d'emprisonnement constitue la limitation ultime de la mobilité. Mais ne pouvait-on pas trouver des peines qui ne présentaient pas les inconvénients précités des peines d'emprisonnement ?

L'on pourrait envisager, entre autres, l'assignation à résidence, qui est pratiquée dans de nombreux pays; mais nous n'approfondirons pas la question ici.

Nous proposons de compléter l'arsenal mis à la disposition du juge en y ajoutant, à titre de peine à

Het rijverbod als vorm van vrijheidsberoving

Indien de gevangenisstraf in bepaalde gevallen dus geen zinvol antwoord is op maatschappelijk onduelbaar gedrag, rijst de vraag naar alternatieven, naar alternatieve straffen.

Wanneer men het heeft over alternatieve straffen, denkt men vooral aan het opleggen van verplichte gemeenschapsdienst.

Deze manier van straffen kan in de media en bij de bevolking op vrij veel sympathie rekenen en het valt te hopen dat de recente wetswijziging bijdraagt tot een creatief gebruik van de mogelijkheden die geboden worden.

Gemeenschapsdienst, hoe interessant ook, is in vele gevallen geen haalbare kaart. Derhalve vragen wij ons af of er geen andere straffen kunnen opgelegd worden, mits bij het zoeken naar straffen enige creativiteit aan de dag gelegd wordt.

We moeten daarbij voor ogen houden wat de bedoeling van het straffen is: iemand, die een onduelbare inbreuk heeft gepleegd op bepaalde maatschappelijke regels, wordt in een door hem/haar als onaangenaam ervaren situatie gebracht. Dit doet men opdat hij/zij daarna, uit vrees opnieuw in die onaangename toestand te belanden, zich normconform zou gedragen.

Deze als onaangenaam ervaren situatie (opleggen van een nadeel of ontnemen van een voordeel) kan in ons strafrechtsbestel vele vormen aannemen. Toen het Strafwetboek werd ingevoerd, wilde men afrekenen met bepaalde praktijken uit het « Ancien Régime » die als achterhaald en/of menonwaardig werden beschouwd. Is de tijd niet rijp om ook de korte gevangenisstraf als achterhaald te beschouwen en haar te vervangen door « moderne » straffen ?

In de hedendaagse democratische maatschappij is de mobiliteit de vertaling bij uitstek van het begrip « vrijheid ». Het is trouwens kenmerkend voor dictaturen dat zij de bewegingsvrijheid van hun onderdanen aan banden leggen.

Daarom is het beperken van de mobiliteit ongetwijfeld een straf.

Vanzelfsprekend is de gevangenisstraf de ultieme mobiliteitsbeperking. Maar kunnen we geen straffen vinden die de voormelde schaduwzijden van de gevangenisstraffen vermijden ?

Er kan zo onder meer gedacht worden aan het in vele landen bestaande huisarrest, doch daar willen we hier niet op ingaan.

Wij stellen voor het intrekken van het rijbewijs, of m.a.w. het opleggen van het rijverbod, als een

part entière, le retrait du permis de conduire, c'est-à-dire l'interdiction de conduire un véhicule. Le slogan « Ma voiture, c'est ma liberté » nous a suggéré cette idée.

Il existe, bien entendu, déjà, dans notre droit pénal, une mesure de restriction de la liberté de conduire des véhicules, à savoir la déchéance du droit de conduire, prévue aux articles 38 et suivants de la loi relative à la police de la circulation routière (arrêté royal du 16 mars 1968).

Quoiqu'ayant le caractère d'une peine (accessoire), cette sanction se limite aux infractions de roulage. En tant que telle, on peut la considérer comme une mesure de sécurité: les personnes dont la manière imprudente de conduire a révélé qu'elles constituent un danger pour les autres usagers de la route, sont écartées de la circulation. La déchéance du droit de conduire revêt donc deux aspects, à savoir celui d'une peine et celui d'une mesure de sécurité. La législation sur le permis à points se situe d'ailleurs dans le même esprit.

Sans préjudice de ce qui précède, nous entendons ériger le retrait du permis de conduire en peine à part entière, indépendante du délit de roulage.

Cette idée n'est pas tellement nouvelle. Dans le contrat avec le citoyen de janvier 1992, le Gouvernement annonçait sept mesures pour « accélérer le traitement judiciaire de la petite et moyenne délinquance urbaine afin de réduire le taux d'impunité ». Une de ces mesures (à côté de la médiation pénale réalisée depuis lors, de l'extension de la compétence des tribunaux de police, de l'amélioration du reclassement, etc.) consistait à élargir le champ d'application des peines. A ce propos, on envisagea précisément à titre d'exemple de ne plus limiter la suspension du permis de conduire aux seules infractions de roulage.

Nous ne voyons aucune raison de réserver le recours à cette mesure à la lutte contre la criminalité urbaine.

Selon nous, l'interdiction de conduire aura beaucoup plus d'effet dans d'autres cas de criminalité, comme celui de la criminalité qui est le fait de « cols blancs ». En effet, la voiture est le symbole de la réussite sociale de ceux-ci et un luxe auquel ils ne renoncent qu'à contrecœur.

Nous pensons par exemple au cas de l'escroc ou au failli condamné pour banqueroute frauduleuse, qui doit des millions à plusieurs victimes, mais qui continue à circuler joyeusement dans une voiture hors de prix, dont il n'est pas le propriétaire théoriquement. De tels cas suscitent de l'amertume chez les victimes comme chez le citoyen ordinaire.

L'interdiction de conduire ne résoudrait évidemment pas tous les problèmes, mais elle pourrait contribuer modestement à combattre l'impunité, qui est

volwaardige straf toe te voegen aan het straffenarsenaal van de rechter. « Mijn auto, mijn vrijheid », was de slogan die ons op het idee bracht.

Vanzelfsprekend bestaat in ons strafrecht al een maatregel die de vrijheid tot het besturen van voertuigen beknót, nl. het verval van het recht tot sturen in artikel 38 en volgende van de wegverkeerswet (koninklijk besluit van 16 maart 1968).

Hoewel zij het karakter heeft van een (bijkomende) straf, is deze sanctie beperkt tot verkeersmisdrijven. Als dusdanig kan men haar beschouwen als een beveiligingsmaatregel: personen die door hun onveilig rijgedrag bewezen hebben een gevaar te vormen voor de andere weggebruikers, worden uit het verkeer verwijderd. Straf en beveiligingsmaatregel vormen dus twee kanten van één muntstuk. De goedgekeurde wetgeving op het zgn. rijbewijs met strafpunten reflecteert trouwens deze gedachtengang.

Wij willen, zonder afbreuk te doen aan het voorgaande, het ontnemen van het rijbewijs op hetzelfde niveau brengen als een volwaardige straf, losgekoppeld van het verkeersdelict.

Het idee is niet zo nieuw. De regering beloofde in het « contract met de burger » van januari 1992 zeven maatregelen om « de gerechtelijke behandeling van de veel voorkomende (*sic*) stadsdelinquentie te versnellen om de straffeloosheid te verminderen ». Eén van deze maatregelen (benevens o.m. de inmiddels ingevoerde strafbemiddeling, uitbreiding van de bevoegdheid van de politierechtbanken, verbeterde reclassering e.d.) was de uitbreiding van het toepassingsgebied van de straffen. Het niet meer beperken van het rijverbod tot verkeersovertredingen was nu precies het voorbeeld dat men hierbij gaf.

Wij zien geen enkele reden om deze maatregel te beperken tot de aanpak van de zgn. « straatcriminaliteit ».

Ons inziens zal de impact van een rijverbod veel groter zijn bij andere vormen van criminaliteit, bijvoorbeeld bij de « witte boorden ». Hun wagens zijn immers de uitdrukking van hun sociaal prestige en een luxe die zij node opgeven.

Wij denken bijvoorbeeld aan de oplichter, of iemand die veroordeeld werd wegens frauduleus bankroet, die aan verschillende benadeelden miljoenen schuldig is, maar die vrolijk blijft rondtoeren in een peperdure wagen. Een wagen die enkel theoretisch niet van hem is. Dit wekt zowel bij de gedupeerde als bij de doorsnee burger wrevel op.

Vanzelfsprekend zal het rijverbod niet alles oplossen, doch het kan een bescheiden bijdrage zijn tegen de straffeloosheid, die bijvoorbeeld bij witteboor-

favorisée, notamment dans les cas de criminalité en col blanc, du fait que les peines prononcées dans ceux-ci, du moins pour autant qu'il y ait eu condamnation, sont rarement effectives.

Nous avons en tout cas très nettement l'impression que beaucoup de condamnés sont moins fortement touchés, par exemple par la perte de leurs droits de vote ou d'éligibilité que par celle du droit de conduire.

Insertion au livre I^{er} du Code pénal

Nous estimons que le champ d'application de cette « nouvelle » peine doit être aussi large que possible et que le juge doit disposer d'une marge d'appréciation concrète convenable pour pouvoir juger de l'opportunité de prononcer une interdiction de conduite.

Nous considérons donc que le livre I^{er} du Code pénal, intitulé « Des infractions et de la répression en général », est l'endroit indiqué pour insérer une interdiction de conduire.

Compte tenu de l'article 100 du Code pénal, cela implique que cette peine pourrait être prononcée également pour des infractions réprimées par des lois et règlements particuliers (c'est-à-dire en dehors du champ d'application des lois pénales au sens strict), à moins que ceux-ci n'excluent l'application du livre I^{er}.

Il semble préférable, en attendant une révision fondamentale du Code pénal dans le sens d'un réexamen et d'une actualisation de chacune des peines prévues pour sanctionner les infractions visées au livre II, d'ériger l'interdiction de conduire en une peine accessoire facultative.

Comme nous l'avons déjà dit, le champ d'application de cette peine devrait être aussi large que possible. Cela devrait signifier normalement que l'interdiction de conduire pourrait être prononcée contre les auteurs, aussi bien d'infractions que de délits et de crimes. Comme l'on va vraisemblablement étendre la compétence des tribunaux de police, ceux-ci seront appelés, comme les tribunaux correctionnels, à faire usage de cette sanction qui est parfois très lourde en pratique.

A première vue, cette peine devrait figurer au livre I^{er}, chapitre II (des peines), section 6 (des peines communes aux trois espèces d'infractions).

On pourrait insérer un nouvel article 35. L'ancien article 35, qui a été abrogé par l'article 32 de la loi du 9 avril 1930 modifiée par l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} juillet 1964, appartenait encore à la section 5, qui traite de l'interdiction des droits. Il nous semble qu'en raison de sa nature, la peine que nous envisageons devrait être rattachée plutôt à cette catégorie qu'à celle des peines prévues à la section 6 (amende et

dencriminaliteit — als het al tot een veroordeling komt — in de hand gewerkt wordt, vermits de uitgesproken straffen zelden effectief zijn.

Het is alleszins onze stellige indruk dat vele veroordeelden minder wakker liggen van het verlies van bijvoorbeeld hun actief of passief kiesrecht dan van een rijverbod.

Invoering in Boek I van het Strafwetboek

Wij zijn van oordeel dat het toepassingsgebied van deze « nieuwe » straf zo ruim mogelijk moet zijn en de rechter een behoorlijke marge moet hebben om de opportuniteit van het opleggen van het rijverbod *in concreto* te beoordelen.

Daarom achten wij Boek I van het Strafwetboek, getiteld « De misdrijven en de bestraffing in het algemeen », de aangewezen plaats voor een rijverbod.

Gelet op artikel 100 Sw. impliceert dit dat deze straf ook zou kunnen opgelegd worden voor misdrijven die bij bijzondere wetten en verordeningen (d.w.z. buiten de strafwetten *stricto sensu*) strafbaar zijn gesteld, tenzij die wetten en verordeningen de toepassing van Boek I zouden uitsluiten.

Het lijkt voorlopig, d.w.z. in afwachting van een grondige herziening van het Strafwetboek, waarbij de straffen die op de in Boek II vermelde misdrijven zijn gesteld stuk voor stuk herzien worden en aan de realiteit worden aangepast, verkieslijk van het rijverbod een facultatieve bijkomende straf te maken.

Zoals gezegd, zou het toepassingsgebied zo ruim mogelijk moeten zijn. Dit zou normalerwijze betekenen dat het rijverbod moet kunnen worden opgelegd, zowel bij overtredingen als bij misdaden en wanbedrijven. Aangezien het waarschijnlijk is dat de bevoegdheid van de politierechtbanken zal worden uitgebreid, zullen ook zij, naast de correctionele rechtbanken, deze, in de praktijk soms toch vrij zware, straf moeten hanteren.

Op het eerste gezicht hoort deze straf thuis in Boek I, hoofdstuk 2 (Straffen), afdeling VI (straffen aan de drie soorten van misdrijven gemeen).

Men zou een nieuw artikel 35 Sw. kunnen invoeren. Het vroegere artikel werd opgeheven bij artikel 32 van de wet van 9 april 1930, zoals gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 1 juli 1964. Dit oorspronkelijke artikel viel nog onder afdeling V, waar het gaat over de ontzetting uit de rechten. Dit is, zo blijkt dan, de categorie waar onze straf naar haar aard thuishoort, eerder dan bij de straffen van afdeling VI (geldboete

confiscation), qui sont d'ordre patrimonial. Toutefois, si on la rattachait à celle-ci, elle ne pourrait plus être infligée en cas d'infraction...

En fait, il importe que l'on sache ce que l'on entend réserver au tribunal de police. Il semble acquis que ses compétences seront élargies. Beaucoup semblent gagnés à l'idée de faire du tribunal de police un tribunal compétent en matière de roulage, un peu comme le juge de paix est compétent en matière de baux à loyer. Si on la concrétisait, « notre » interdiction de conduire pourrait être insérée, tout logiquement, comme on l'a déjà dit, dans la section 5 du livre I^{er}. Et ayant été insérée là, elle ne pourrait, malheureusement, s'appliquer qu'en cas de crime et de délit.

Cela ne serait, toutefois, pas tellement grave, car le tribunal de police connaîtrait surtout des délits de roulage et il pourrait prononcer la déchéance du droit de conduire contre les auteurs de tels délits, en vertu de la législation répressive qui est applicable actuellement dans cette matière et qui, en tant que *lex specialis*, continuerait de primer la *lex generalis* ultérieure.

Comme nous considérons que l'extension de la compétence du tribunal de police constituera un pas sur la voie de son évolution dans le sens d'un tribunal de la circulation, nous préconisons l'adoption de la solution précitée.

Terminologie

Pour concrétiser l'interdiction de conduire, nous proposons d'utiliser l'expression « interdiction du droit de conduire un véhicule ».

Sous sa forme actuelle, la « déchéance du droit de conduire » ne peut être infligée qu'à ceux qui ont le droit de conduire.

Elle devrait pouvoir être infligée aussi à quelqu'un qui n'a pas encore le droit de conduire au moment de sa condamnation.

Durée

Il ressort de ce qui précède que l'interdiction de conduire un véhicule infligée en tant que peine privative de liberté au sens large, constituerait une intervention assez sérieuse dans la vie privée d'un condamné.

C'est pourquoi nous voudrions en limiter la durée à cinq ans au plus et à six mois au moins. Le parallélisme entre les limitations de durée de l'interdiction que nous préconisons et celles de l'emprisonnement correctionnel n'est pas tout à fait fortuit.

Les modalités d'exécution pourraient varier également. Mais il devrait être parfaitement possible, par exemple, de condamner l'auteur d'un délit (qui ne serait pas un délit de roulage), à une peine condition-

en verbeurdverklaring), die vermogensstraffen zijn. Maar dan zou zij niet mogelijk zijn bij overtredingen ...

Eigenlijk is het van belang te weten waar men met de politierechtbank naartoe wil. Het lijkt vast te staan dat haar bevoegdheid zal uitgebreid worden. Velen lijken gewonnen voor het idee om van de politierechtbank een verkeersrechtbank te maken, ongeveer zoals de vrederechter de huurspecialist is. In dat geval van « ons » rijverbod best in afdeling V van Boek I kunnen ondergebracht worden, wat — zoals gezegd — logisch is. Dit heeft tot gevolg dat onze straf enkel bij misdaden en wanbedrijven zou kunnen.

Doch dat is niet zo erg, omdat de politierechtbank vooral met verkeersmisdrijven zou bezig zijn en daarvoor op grond van de huidige verkeersstrafwetgeving, die als *lex specialis* zou blijven prevaleren op de latere *lex generalis*, het verval van het recht tot sturen zou kunnen uitspreken.

Aangezien wij een bevoegdheidsuitbreiding van de politierechtbank zien als een evolutie naar een verkeersrechtbank, staan wij voormelde werkwijze voor.

Terminologie

Om het rijverbod te formuleren, stellen wij « ontzetting uit het recht tot het besturen van een voertuig » voor.

Het « verval van het recht tot sturen », zoals het nu bestaat, kan enkel indien men reeds het recht tot sturen had.

Het rijverbod moet ook kunnen opgelegd worden aan iemand die op het ogenblik van de veroordeling nog niet het recht tot sturen heeft.

Duur

Uit het voorgaande is gebleken dat de ontzetting uit het recht tot het besturen van een voertuig, als vrijheidsstraf *sensu lato*, een vrij ernstige ingreep in het privé-leven van de veroordeelde betekent.

Daarom zouden wij de duur willen beperken tot maximaal vijf jaar en het minimum op zes maanden leggen. De parallel met de correctionele gevangenisstraf is niet helemaal toevallig.

Ook de modaliteiten van de uitvoering kunnen uiteenlopend zijn. Maar wat bijvoorbeeld perfect mogelijk zou moeten zijn, is dat iemand wegens een wanbedrijf (dat geen verkeersmisdrijf is) wordt

nelle d'emprisonnement (peine principale) et à une interdiction effective du droit de conduire un véhicule (peine accessoire). Il ne serait absolument pas question, dès lors, d'impunité.

Modalités

Les implications concrètes et l'organisation pratique de l'application de cette interdiction du droit de conduire devraient être précisées par arrêté royal.

C'est également au Roi qu'il appartiendra de coordonner l'arrêté royal du 6 mai 1988 relatif au classement des véhicules en catégories, au permis de conduire, aux décisions judiciaires portant déchéance du droit de conduire et aux conditions d'agrément des écoles de conduite de véhicules à moteur.

Objection

On pourrait objecter que les conséquences de cette peine pourraient être fort variables d'une personne à l'autre. Celui qui utilise la voiture à des fins professionnelles se sentira touché plus lourdement que celui qui se rend chaque jour à son travail en train, et celui qui vit à la campagne se sentira touché plus lourdement que celui qui habite le centre de la ville.

Mais l'on peut en dire tout autant en ce qui concerne la peine d'emprisonnement, qui atteint davantage le garde forestier ou le globe-trotter que quelqu'un qui passe le plus clair de son temps à regarder la télévision ou à lire des livres. L'on peut ajouter qu'aussi longtemps que le taux de l'amende ne sera pas lié aux ressources financières du condamné — et il faudrait également envisager de le lier à celles-ci —, elle restera discriminatoire.

On pourrait, grâce à cette peine, toucher ceux que les amendes ne dérangent pas. Le caractère facultatif de la peine permettrait au juge d'éviter de l'appliquer de manière trop inéquitable.

C'est à dessein que nous laissons au juge une marge de manœuvre importante. Comme toujours, la motivation de la peine devra offrir une garantie contre l'arbitraire.

Avantages

Cette mesure, qui aurait une valeur écologique évidente, ne verrait pas son application entravée par un *numerus clausus* officieux, comme c'est le cas des peines d'emprisonnement.

Qui plus est, le condamné serait amené à faire appel à son conjoint, à des collègues ou à des voisins pour ses déplacements ou utiliserait à leurs fins les trans-

veroordeeld tot een voorwaardelijke gevangenisstraf (hoofdstraf) en een effectieve ontzetting uit het recht tot het besturen van een voertuig (bijkomende straf). Daarmee zou dus zeker van geen straffeloosheid sprake kunnen zijn.

Uitwerking details

Bij koninklijk besluit zouden dan de concrete inhoud en de praktische organisatie van deze ontzetting uit het recht tot sturen moeten worden gepreciseerd.

Ook de coördinatie met het koninklijk besluit van 6 mei 1988 betreffende de indeling van de voertuigen in categorieën, het rijbewijs, de rechterlijke beslissingen houdende vervallenverklaring van het recht tot sturen en de voorwaarden voor erkenning van de scholen voor het besturen van motorvoertuigen, is de taak van de Koning.

Kritiek

Een argument *a contrario* luidt dat de gevolgen van deze straf enorm kunnen verschillen van persoon tot persoon. Iemand die beroepsmatig de wagen gebruikt, zal zich zwaarder getroffen voelen dan wie dagelijks naar het werk spoort en wie afgelegen woont, zwaarder dan iemand in het stadscentrum.

Dit geldt echter evenzeer voor de gevangenisstraf, die voor de boswachter of wereldreiziger zwaarder valt dan voor de T.V.-verslaafde of de boekenwurm. En zolang de geldboete niet gerelateerd wordt aan de financiële draagkracht — ook het overwegen waard — van de veroordeelde, blijft zij een discriminerende straf.

Deze straf kan precies degenen raken die van geldboeten niet echt wakker liggen. Door de straf facultatief te maken, kan de rechter een al te onbillijke toepassing vermijden.

Met opzet hebben wij de rechter hier een ruime marge geboden. De motivering van de straf moet zoals steeds een garantie bieden tegen willekeur.

Voordelen

Naast het evidente milieuvriendelijke karakter, heeft deze maatregel niet te kampen met een officieuze *numerus clausus* zoals dat bij gevangenisstraffen wel het geval is.

Ook zal de veroordeelde, door een beroep te doen op echtgeno(o)t(e), collega of buur voor zijn transport, of door het gebruik van openbaar vervoer,

ports en commun, ce qui favoriserait la multiplication de ses contacts sociaux plutôt que leur réduction. Il est toutefois vrai qu'il n'y a pas de règle en la matière et que c'est finalement selon la personnalité du condamné que l'interdiction sera ressentie ou non, par lui, comme une assignation à résidence déguisée.

Enfin, la mesure que nous préconisons ne coûterait rien à l'Etat.

Il serait de toute manière déjà nécessaire de prévoir un renforcement du contrôle relatif au permis de conduire dans le cadre de l'application du permis à points.

*
* *

PROPOSITION DE LOI

Article unique

L'article 35 du Code pénal, abrogé par la loi du 9 avril 1930, modifiée par l'article 1^{er} de la loi du 1^{er} juillet 1964, est rétabli dans la version suivante:

« *Article 35.* — Sans préjudice des dispositions des lois relatives à la police de la circulation routière, coordonnées le 16 mars 1968, les cours et tribunaux peuvent prononcer contre les condamnés à des peines correctionnelles ou criminelles l'interdiction du droit de conduire un véhicule pour une durée de six mois à cinq ans. »

eerder méér dan minder sociaal contact hebben. Dit is natuurlijk geen wetmatigheid, het zal van de persoonlijkheid van de veroordeelde afhangen of het rijverbod in een verkapt huisarrest resulteert.

Ten slotte is het een maatregel die geen kosten meebrengt voor de Staat.

Een verhoogde controle op het rijbewijs was, in het kader van het rijbewijs met punten, toch reeds noodzakelijk.

Alex ARTS.

*
* *

VOORSTEL VAN WET

Enig artikel

Artikel 35 van het Strafwetboek, opgeheven door de wet van 9 april 1930, zoals gewijzigd bij artikel 1 van de wet van 1 juli 1964, wordt hersteld in de volgende lezing:

« *Artikel 35.* — Onverminderd de bepalingen van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968, kunnen de hoven en rechtbanken de tot correctionele of criminele straffen veroordeelden voor een termijn van zes maanden tot vijf jaar ontzetten uit het recht tot het besturen van een voertuig.

Alex ARTS.