

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 december 2025

16 décembre 2025

WETSVOORSTEL

PROPOSITION DE LOI

tot wijziging van het Strafwetboek
van 29 februari 2024, teneinde er
de doodslag in het verkeer in op te nemen

modifiant le Code pénal
du 29 février 2024 en vue
d’y instaurer l’homicide routier

Hoorzittingen

Auditions

Verslag

Rapport

namens de commissie
voor Justitie
uitgebracht door
mevrouw **Katja Gabriëls** en
de heer **Pierre Jadoul**

fait au nom de la commission
de la Justice
par
Mme **Katja Gabriëls** et
M. **Pierre Jadoul**

Inhoud

Blz.

Sommaire

Pages

- I. Hoorzitting van 29 april 2025 met de heren Rinaldo Pontello en Marc Depauw en de dames Nathalie Motte en Catherine Thomas, vertegenwoordigers van de vereniging “Au nom de Romane”, de heer Vincent Leus, vertegenwoordiger van het Fonds Emilie Leus, en de heer Laurent Kennes, professor aan de ULB (ochtendvergadering)3
- II. Hoorzitting van 29 april 2025 met de heer Peter D'Hondt, voormalig rechter in de politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Dendermonde, mevrouw Valérie Delfosse, rechter in de Franstalige politierechtbank te Brussel, en de heer Siegfried Stallaert, rechter in de politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Aalst (namiddagvergadering) 18

- I. Audition du 29 avril 2025 de MM. Rinaldo Pontello et Marc Depauw et Mmes Nathalie Motte et Catherine Thomas, représentants de l’association “Au nom de Romane”, de M. Vincent Leus, représentant du Fonds Emilie Leus, et de M. Laurent Kennes, professeur à l’ULB (réunion du matin)3
- II. Audition du 29 avril 2025 de M. Peter D'Hondt, ancien juge au tribunal de police Flandre orientale, division Termonde, Mme Valérie Delfosse, juge au tribunal de police francophone de Bruxelles et M. Siegfried Stallaert, juge au tribunal de police Flandre orientale, division Alost (réunion de l’après-midi) 18

Zie:

Doc 56 0617/ (2024/2025):
001: Wetsvoorstel van mevrouw Matz c.s.
002 tot 004: Amendementen.

Voir:

Doc 56 0617/ (2024/2025):
001: Proposition de loi de Mme Matz et consorts.
002 à 004: Amendements.

02700

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Ismaël Nuino

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA	Christoph D'Haese, Sophie De Wit, Kristien Van Vaerenbergh
VB	Marijke Dillen, Alexander Van Hoecke
MR	Philippe Goffin, Pierre Jadoul
PS	Khalil Aouasti, Lydia Mutyebele Ngoi
PVDA-PTB	Greet Daems, Julien Ribaud
Les Engagés	Ismaël Nuino, Aurore Tourneur
Vooruit	Alain Yzermans
cd&v	Steven Matheï
Ecolo-Groen	Stefaan Van Hecke
Open Vld	Katja Gabriëls

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

Jeroen Bergers, Maaïke De Vreese, Wim Van der Donckt, Charlotte Verkeyn
Katleen Bury, Werner Somers, Francesca Van Belleghem
Catherine Delcourt, Anthony Dufrane, Victoria Vandenberg
Caroline Désir, Pierre-Yves Dermagne, Patrick Prévot
Kemal Bilmez, Nabil Boukili, Kim De Witte
Serge Hilgsmann, Pierre Kompany, Marc Lejeune
Brent Meuleman, Axel Weydts
Leentje Grillaert, Els Van Hoof
Sarah Schlitz, Matti Vandemaele
Alexia Bertrand, Paul Van Tigchelt

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
PS	: Parti Socialiste
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Les Engagés	: Les Engagés
Vooruit	: Vooruit
cd&v	: Christen-Democratisch en Vlaams
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
ONAFH/INDÉP	: Onafhankelijk-Indépendant

Afkorting bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
DOC 56 0000/000	Parlementair document van de 56 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer	DOC 56 0000/000	Document de la 56 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi
QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden	QRVA	Questions et Réponses écrites
CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag	CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral
CRABV	Beknopt Verslag	CRABV	Compte Rendu Analytique
CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toezpraken (met de bijlagen)	CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN	Plenum	PLEN	Séance plénière
COM	Commissievergadering	COM	Réunion de commission
MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)	MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

**I. — HOORZITTING VAN 29 APRIL 2025
MET DE HEREN RINALDO PONTELLO EN MARC
DEPAUW EN DE DAMES NATHALIE MOTTE EN
CATHERINE THOMAS, VERTEGENWOORDIGERS
VAN DE VERENIGING “AU NOM DE ROMANE”, DE
HEER VINCENT LEUS, VERTEGENWOORDIGER
VAN HET FONDS EMILIE LEUS, EN DE HEER
LAURENT KENNES, PROFESSOR AAN DE ULB
(OCHTENDVERGADERING)**

A. Procedure

De heer Ismaël Nuino, voorzitter van de commissie voor Justitie, geeft lezing van artikel 28, 2bis, van het Kamerreglement:

“Bij hoorzittingen [...] wordt sprekers gevraagd om bij het begin van de hoorzitting duidelijk te vermelden of ze:

1° in een andere hoedanigheid betrokken zijn of geweest zijn bij initiatieven betreffende de voorliggende wetgeving, en

2° betaald worden voor de bijdrage aan de hoorzitting en in voorkomend geval door welke instantie.”

De voorzitter nodigt de sprekers uit om deze vragen te beantwoorden.

De heer Laurent Kennes heeft de vragen ontkennend beantwoord.

B. Uiteenzettingen

1. Uiteenzetting van de heer Laurent Kennes, hoogleraar aan de ULB

De heer Laurent Kennes is van mening dat dit – weliswaar emotioneel begrijpelijk – initiatief om het begrip “doodslag in het verkeer” in onze wetgeving op te nemen dient te worden afgetoetst aan het bestaande rechtssysteem en aan de kernbeginselen van ons strafrecht. Hij stelt dan ook voor om het wetsvoorstel kritisch tegen het licht te houden en af te toetsen aan niet alleen het huidige maar ook het toekomstige rechtsarsenaal, met name het nieuwe Strafwetboek dat in april 2026 van kracht wordt, en aan de rechtspraktijk zelf.

In ons recht bestaan immers verscheidene soorten onopzettelijke doodslag, wat aangeeft dat het bestaande rechtsarsenaal ter zake al gestructureerd en genuanceerd is. Eén vertakking daarvan heeft betrekking op het wegverkeer en betreft de onopzettelijke doodslag als gevolg van een verkeersongeval, die zwaarder wordt bestraft, met een gevangenisstraf tot 5 jaar, ten teken

**I. — AUDITION DU 29 AVRIL 2025
DE MM. RINALDO PONTELLO ET MARC DEPAUW
ET MMES NATHALIE MOTTE ET CATHERINE
THOMAS, REPRÉSENTANTS DE L'ASSOCIATION
“AU NOM DE ROMANE”, DE M. VINCENT LEUS,
REPRÉSENTANT DU FONDS EMILIE LEUS, ET
DE M. LAURENT KENNES, PROFESSEUR À L'ULB
(RÉUNION DU MATIN)**

A. Procédure

M. Ismaël Nuino, président de la commission Justice, donne lecture de l'article 28, 2bis, du Règlement de la Chambre:

“En cas d'auditions [...], il est demandé aux orateurs de préciser explicitement au début de l'audition:

1° s'ils sont ou ont été associés à quelque autre titre que ce soit à des initiatives relatives à la législation à l'examen, et

2° s'ils sont rémunérés pour leur contribution à l'audition, et le cas échéant, par quelle instance.”

Le président invite les orateurs à répondre à ces questions.

M. Laurent Kennes y répond par la négative.

B. Exposés

1. Exposé de M. Laurent Kennes, professeur à l'ULB

M. Laurent Kennes estime que cette initiative appelant à l'intégration de la notion d'homicide routier à notre législation, bien que compréhensible sur le plan émotionnel, mérite d'être examinée à la lumière du système juridique existant et des principes fondamentaux qui guident notre droit pénal. L'expert propose donc d'apporter une lecture critique de cette proposition, en la confrontant à l'arsenal juridique actuel et futur, au nouveau Code pénal qui entrera en vigueur en avril 2026 ainsi qu'à la pratique judiciaire effective.

En distinguant différents types d'homicides involontaires, notre droit offre déjà un arsenal structuré et nuancé dans le domaine. En matière de circulation routière, une spécificité est déjà reconnue puisque l'homicide involontaire causé par un accident de la route est puni plus sévèrement, jusqu'à 5 ans d'emprisonnement, notamment pour marquer la gravité des fautes commises

dat fouten in de openbare ruimte bijzonder ernstig worden genomen. Daarnaast worden nog andere situaties beoogd, bijvoorbeeld medische fouten.

De heer Kennes merkt op dat het nieuwe Strafwetboek ingrijpende veranderingen teweeg zal brengen:

- behoud van een autonoom misdrijf “dodelijk verkeersongeval”, ter vervanging van de “onopzettelijke doodslag” in die context;

- classificatie van de straffen in niveaus, met een straf van niveau 3 (gevangenisstraf van 3 tot 5 jaar) voor de betreffende gevallen;

- schrapping van de automatische correctionalisering op grond van verzachtende omstandigheden, waardoor rechterlijke uitspraken soms onsamenhangend of te mild werden bevonden;

- onderverdelingen volgens de graad van aantasting van de fysieke integriteit, waardoor de rechters qua strafmaat meer kunnen variëren.

De spreker geeft aan dat zowel het huidige als het toekomstige Strafwetboek de misdrijven in het wegverkeer anders kwalificeren naargelang van de ernst van het verkeersgedrag:

- kwaadwillige verkeersbelemmering wordt als misdaad gekwalificeerd indien ze de dood tot gevolg heeft (gevangenisstraf tot 15 jaar);

- gevallen waarin het rijgedrag bijzonder kwalijk wordt beschouwd (dronken rijden, met blijvend gevaar na de aanrijding) kunnen worden gekwalificeerd als opzettelijke slagen en verwondingen met de dood tot gevolg zonder het oogmerk te doden;

- de opzettelijke gewelddaad wordt geherdefinieerd als het opzettelijk aanwenden van kracht of macht met lichamelijke letsels of pijn als gevolg.

Volgens de heer Kennes is het rechtsarsenaal al voldoende soepel en uitgebreid om een evenredig antwoord te bieden op de meest uiteenlopende situaties. Met het huidige systeem kunnen foutieve gedragingen, van de verstrooide of vermoeide bestuurder tot de bestuurder die bewust roekeloos rijdt, volgens een oordeelkundige gradatie worden ingedeeld. De rechter kan de handeling kwalificeren volgens het opzet, de voorspelbaarheid van het risico, de ernst van de fout en de gevolgen ervan. Dat systeem, dat ongetwijfeld nog voor verbetering vatbaar is, getuigt alvast van interne samenhang en gaat samen met een beproefde praktijk.

dans l'espace public. Ce régime distingue aussi d'autres situations, comme les fautes médicales.

M. Kennes fait remarquer que le nouveau Code pénal va apporter des évolutions notables:

- la conservation d'une infraction autonome d'accident de la circulation mortel qui remplace l'homicide involontaire dans ce contexte;

- le classement des peines par niveaux, avec une peine de niveau 3 (de 3 à 5 ans de prison) pour les cas concernés;

- la suppression du mécanisme de correctionnalisation automatique par les circonstances atténuantes, qui permettait parfois des décisions jugées incohérentes ou trop clémentes;

- l'introduction de distinctions selon le degré d'atteinte à l'intégrité physique, offrant ainsi davantage de possibilité de gradation aux juges.

L'intervenant indique que le Code pénal, tant actuel que futur, prévoit une adaptation des infractions à la gravité des comportements routiers:

- les entraves méchantes à la circulation sont qualifiables de crime si elles provoquent un décès (peine jusqu'à 15 ans);

- les cas où le comportement du conducteur est jugé particulièrement grave (une conduite en état d'ivresse avec persistance du danger après l'impact) peuvent être qualifiés de coups et blessures volontaires ayant entraîné la mort sans intention de la donner;

- la violence volontaire est redéfinie comme tout usage délibéré de force ou de contrainte causant des lésions ou douleurs physiques.

M. Kennes considère donc que l'arsenal juridique est déjà suffisamment souple et riche pour permettre une réponse proportionnée à une grande diversité de cas. Le système actuel permet une gradation intelligente entre les comportements fautifs: du conducteur distrait ou épuisé à celui qui adopte une conduite délibérément dangereuse. Le juge peut qualifier l'acte selon l'intention, la prévisibilité du risque, la gravité de la faute et ses conséquences. Ce système, certes perfectible, repose sur une cohérence interne et une pratique éprouvée.

Vervolgens maakt de spreker een aantal kritische opmerkingen over het wetsvoorstel, dat volgens hem bepaalde evenwichten zou kunnen verstoren. De invoering van doodslag in het verkeer als autonome kwalificatie haalt de nagestreefde logica enigszins onderuit omdat aldus een nieuwe, vage categorie zou ontstaan op het raakvlak tussen opzettelijkheid en onopzettelijkheid, terwijl daar juridisch helemaal geen nood aan is. Hij stelt vast dat de magistraten van het openbaar ministerie zelf geen vragende partij zijn voor een wijziging van het bestaande wettelijk kader en niet klagen dat ze geen mogelijkheden zouden hebben voldoende strenge straffen op te leggen. Uit de praktijk blijkt voorts dat een maximumstraf van vijf jaar dan wel mogelijk is, maar dat de rechtbanken zulks zelden vorderen bij onopzettelijke doodslag. Door een wetwijziging door te voeren zonder kritische feedback uit het veld dreigt de hervorming volgens de spreker uiteindelijk veraf te komen staan van de rechtsplegingsrealiteit.

Bovendien zou het begrip “doodslag in het verkeer” volgens de heer Kennis volledig verkeerd begrepen kunnen worden door het brede publiek, aangezien de term “doodslag” bij de bevolking toch de associatie oproept met moord en het doelbewust handelen om te doden. Het valt dan ook te vrezen dat het publiek, de media en zelfs de slachtoffers dat nieuwe misdrijf helemaal verkeerd zullen interpreteren en er een intentie tot doden in zullen zien die er in de meeste gevallen helemaal niet zal zijn. Hoe groot dat gevaar is, blijkt uit het voorbeeld van een al wat oudere dame die op een begrafenis enkele glaasjes heeft gedronken. Ze gaat ontegensprekelijk in de fout, maar moet ze daarom worden beticht van doodslag in het verkeer? Rechtstaal moet nauwkeurig en doordacht blijven.

De heer Kennes stelt tevens vast dat veel recente strafrechtshervormingen in zowel België als het buitenland er zijn gekomen na drama's die veel weerklink in de media hadden gekregen. Zo is in Frankrijk het wetsvoorstel-Palmade weliswaar ontsproten aan één specifiek geval maar raakt het tegelijk aan soortgelijke kwesties. Volgens hem is emotie een slechte raadgever als het op wetgeving aankomt. Niettegenstaande de echte, gewettigde pijn van de slachtoffers moet de wet algemeen, rationeel en samenhangend zijn.

De heer Kennes is er veeleer voor gewonnen de wetgeving gericht te sturen om beter te kunnen focussen op welbepaald rijgedrag en dus vooral eventuele verzwarende omstandigheden in aanmerking te nemen, zoals rijden onder invloed van alcohol of drugs, te snel rijden, bevelen negeren en zich agressief gedragen in het verkeer. Aldus zouden straffen kunnen worden

L'orateur poursuit par des observations critiques sur la proposition de loi qui est, selon lui, susceptible de rompre un certain équilibre en place. En effet, l'introduction d'une qualification autonome d'homicide routier revient à affaiblir une certaine logique, en créant une nouvelle catégorie floue, à la frontière entre l'involontaire et le volontaire, sans que cela corresponde à une véritable nécessité juridique. Il constate que les magistrats du ministère public ne réclament pas de modification du cadre légal existant et ne se plaignent pas d'une incapacité à requérir des peines suffisamment sévères. La pratique montre d'ailleurs que, même avec une peine maximale de cinq ans, les juridictions ne requièrent que rarement ce plafond en cas d'homicide involontaire. Pour l'orateur, imposer un changement législatif sans retour critique du terrain risque d'aboutir à une réforme déconnectée de la réalité judiciaire.

M. Kennes estime également que la terminologie d'homicide routier pourrait susciter un malentendu profond dans la population car le terme homicide évoque le meurtre, l'acte volontaire de tuer, dans l'imaginaire collectif. Il est donc à craindre que les citoyens, les médias, voire les victimes, interprètent mal cette nouvelle infraction et y voient une intention homicide qui n'existe pas dans la majorité des cas. L'exemple d'une dame âgée ayant bu quelques verres lors d'un enterrement illustre bien ce risque. Si elle est clairement fautive, doit-elle être pour autant assimilée à un auteur d'homicide routier? Le langage juridique doit rester précis et mesuré.

L'expert constate également que plusieurs réformes pénales récentes, en Belgique comme à l'étranger, trouvent leur origine dans des drames largement médiatisés. En France, la proposition de loi Palmade fait ainsi écho à un cas spécifique, tout en soulevant des questions similaires. Il considère qu'il faut éviter de légiférer dans l'émotion. La douleur des victimes est réelle et légitime, mais la loi se doit d'être générale, rationnelle et cohérente.

M. Kennes privilégie plutôt la piste d'un ajustement législatif pertinent afin de mieux cibler des comportements spécifiques, en visant les circonstances aggravantes, telles que la conduite sous l'emprise d'alcool ou de drogue, les excès de vitesse manifestes ou encore le refus d'obtempérer ainsi que les comportements agressifs en circulation. Cela permettrait de renforcer les peines

verzwaard wanneer dat verantwoord is, zonder dat een bestaande categorie van doodslag op gekunstelde wijze hoeft te worden geherdefinieerd.

Tot besluit geeft de heer Kennes mee dat het wetsvoorstel in zijn huidige vorm tornt aan een juridisch evenwicht dat naar aanleiding van het nieuwe Strafwetboek grondig is overdacht en wordt bijgestuurd. Het voert namelijk een onnauwkeurige, mogelijkerwijs stigmatiserende term in zonder dat het veld zelf daar vragende partij voor is, met alle gevaren van dien voor de bevattelijkheid van het recht en de samenhang van het strafstelsel. Een betere bescherming van verkeersslachtoffers is vast en zeker een legitieme doelstelling maar mag niet tot juridische verwarring leiden; het recht mag niet op louter emotie stoelen.

2. Uiteenzetting van de heren Rinaldo Pontello en Marc Depauw en de dames Nathalie Motte en Catherine Thomas, vertegenwoordigers van de vereniging Au nom de Romane

De heer Rinaldo Pontello vertelt over de diep dramatische situatie die hij heeft doorgemaakt na het overlijden van zijn dochter Romane. De vereniging wil de luide roep om verandering in de wetgeving vertolken, opdat gerechtigheid geschiedt voor de velen die in het verkeer gedood worden.

Mevrouw Nathalie Motte heeft pijnlijke herinneringen aan de gruwelijke feiten die hebben geleid tot de dood van haar dochter in september 2023 in Elsene. Romane reed op haar step toen ze werd aangereden door een dronken bestuurder (met 1,9 promille alcohol in het bloed) die vluchtmisdrijf pleegde. Volgens de spreekster is hier geenszins sprake van een ongeval of een ongelukkige samenloop van omstandigheden, maar van een criminele daad die het gevolg was van een bewuste keuze, namelijk rijden onder invloed zonder belang te hechten aan andermans leven.

De heer Rinaldo Pontello betreurt dat het Belgische recht een dergelijke daad slechts als een overtreding in het verkeer en niet als een misdaad kwalificeert. De persoon die zijn dochter heeft gedood, zal worden berecht door een politierechtbank en riskeert slechts een gevangenisstraf van hooguit twee jaar, die vaak niet moet worden uitgezeten en soms wordt omgezet in een alternatieve straf. De spreker vindt het betreurenswaardig dat men zomaar iemands leven kan vernietigen zonder daar verantwoordelijkheid voor te moeten opnemen en daar echt voor te worden gestraft. De heer Pontello herinnert eraan dat de vereniging een aantal bewustmakingsacties heeft gevoerd (mediacontacten, burgermobilisatie

là où cela se justifie, sans redéfinir artificiellement une catégorie d'homicide.

M. Kennes conclut en estimant que la proposition dans sa forme actuelle rompt un équilibre juridique déjà réfléchi et réformé dans le nouveau Code pénal. Elle introduit un terme imprécis et potentiellement stigmatisant, tout en ne répondant pas à une demande émanant du terrain judiciaire, au risque de nuire à la lisibilité de notre droit et à la cohérence de notre système répressif. S'il est certes légitime de vouloir mieux protéger les victimes de la route, cela ne doit pas se faire au prix d'une confusion juridique car l'émotion à elle seule ne peut fonder le droit.

2. Exposé de MM. Rinaldo Pontello et Marc Depauw et de Mmes Nathalie Motte et Catherine Thomas, représentants de l'association "Au nom de Romane"

M. Rinaldo Pontello témoigne du violent drame vécu suite au décès de sa fille Romane. Il fait part de la volonté de l'association de porter la demande claire d'une évolution législative afin que la Justice soit véritablement rendue pour tant de victimes d'homicides routiers.

Mme Nathalie Motte rappelle avec douleur les faits atroces qui ont mené au décès de sa fille en septembre 2023 à Ixelles. Circulant à trottinette, Romane a été renversée par un chauffard ivre (1,9 gramme d'alcool dans le sang) et auteur d'un délit de fuite. L'oratrice considère qu'il ne s'agit en rien d'un accident ou d'un malheureux concours de circonstances mais bien d'un acte criminel issu d'un choix délibéré: celui de conduire sous influence et de mépriser la vie d'autrui.

M. Rinaldo Pontello regrette que le droit belge qualifie cet acte de simple délit routier et non de crime. L'individu qui a tué sa fille sera jugé par un tribunal de police et risque au maximum deux années de prison, condamnation souvent non exécutée et parfois commuée en peine alternative. L'intervenant déplore que l'on puisse ainsi faucher une vie et fuir ses responsabilités sans jamais vraiment être sanctionné. M. Pontello rappelle que des actions de sensibilisation ont été menées par l'association (interventions dans les médias, mobilisation citoyenne sous la forme d'une pétition à grand succès et organisation d'une marche blanche), dans le but d'éviter la banalisation de certaines morts et d'appeler

via een breed ondertekende petitie en een witte mars) om te voorkomen dat bepaalde verkeersdoden nog langer zouden gebagatelliseerd en ertoe op te roepen het begrip “doodslag in het verkeer” op te nemen in de Belgische wetgeving.

Mevrouw Nathalie Motte aanvaardt niet dat de man die Romane van het leven beroofde, vrij rondloopt en niet berecht wordt voor zijn misdaad. Ze roept op tot wetgevende actie opdat doodslag ook daadwerkelijk als dusdanig door de rechter wordt beoordeeld, uit respect voor alle slachtoffers.

3. Uiteenzetting van de heer Vincent Leus, vertegenwoordiger van het Fonds Emilie Leus

De heer Vincent Leus streeft al zestien jaar voor een veiliger verkeer. Op 11 november 2009 werd zijn dochter Emilie door een zwaar geïntoxiceerde chauffeur aangereden. De andere slachtoffers waren Nicolas De Vos, Laetitia Vandeveld en Lauren De Cleyn. De chauffeur had de controle over het stuur verloren en maaide vier fietsende studenten geneeskunde van de weg. Laetitia was op slag dood, Lauren overleed in het ziekenhuis en op 13 november stierf ook Emilie. De dader verklaarde zelf een strafdossier te hebben. Hij was de hele nacht uit geweest en had in de drie uur voor het ongeval zeven glazen Carlsberg en een vodka-Red Bull gedronken. In het politieonderzoek werd hem overigens niet gevraagd wat hij voordien al op had. Ondanks die overmatige drankconsumptie kroop hij achter het stuur, terwijl een wagen op dat moment een moordwapen is.

Toen moest het proces voor de politierechtbank echter nog volgen, in Gent nota bene, een arrondissement waar verkeersdelinquenten zacht of zelfs niet worden gestraft. De nabestaanden hadden zich op het ergste voorbereid, maar de strafmaat was alsnog onverwacht laag. De dader werd veroordeeld tot een gevangenisstraf van zes maanden met uitstel gedurende drie jaar, een geldboete van 5500 euro met uitstel gedurende drie jaar en een rijverbod van drie jaar, eveneens met uitstel voor een gedeelte van een jaar. Daarenboven werd de dader afzonderlijk veroordeeld voor alcoholintoxicatie, wat juridisch betekent dat er volgens de rechter geen causaal verband bestond tussen het ongeval en het alcoholgehalte in het bloed van de bestuurder (1,6 promille).

De spreker merkt op dat België het enige Europese land is waar een objectieve vaststelling van 1,6 promille niet noodzakelijk als dronkenschap wordt beschouwd, maar dat zulks afhangt van de subjectieve vaststelling

à l'instauration de la notion d'homicide routier dans le droit belge.

Mme Nathalie Motte n'accepte pas que l'homme qui a sacrifié la vie de Romane soit libre et ne soit pas jugé pour son crime. Elle invite à l'action législative afin qu'un homicide soit bien jugé comme tel par respect pour toutes les victimes.

3. Exposé de M. Vincent Leus, représentant du Fonds Emilie Leus

M. Vincent Leus milite depuis seize ans en faveur d'une amélioration de la sécurité routière. Le 11 novembre 2009, sa fille Emilie a été renversée par un conducteur qui se trouvait dans un état d'intoxication avancé. Les autres victimes de cet accident furent Nicolas De Vos, Laetitia Vandeveld et Lauren De Cleyn. Le conducteur en cause a perdu le contrôle de son véhicule et a fauché quatre étudiants en médecine qui circulaient à vélo. Laetitia est morte sur le coup, Lauren est décédée à l'hôpital et, le 13 novembre, Emilie est également décédée. L'auteur de cet accident a lui-même déclaré qu'il avait un casier judiciaire. Il était sorti toute la nuit et avait bu sept verres de Carlsberg et une vodka-Red Bull dans les trois heures précédant l'accident. Lors de l'enquête de police, il n'a par ailleurs pas été interrogé sur ce qu'il avait bu auparavant. Malgré cette consommation excessive d'alcool, ce conducteur a pris le volant alors que, dans ces conditions, un véhicule automobile devient une arme mortelle.

L'orateur souligne que son procès a eu lieu devant le tribunal de police de Gand, c'est-à-dire dans un arrondissement où les délinquants routiers ne sont guère, voire pas sanctionnés. Alors que les proches s'étaient préparés au pire, la peine prononcée fut encore plus légère que prévue. L'auteur a été condamné à une peine de six mois d'emprisonnement assortie d'un sursis de trois ans, à une amende de 5500 euros assortie d'un sursis de trois ans et à une déchéance du droit de conduire d'une durée de trois ans, assortie d'un sursis partiel d'un an. En outre, l'auteur a fait l'objet d'une condamnation distincte pour intoxication alcoolique, ce qui signifie, sur le plan juridique, que, selon le tribunal, il n'y avait pas de lien de causalité entre l'accident et le taux d'alcoolémie du conducteur (1,6 %).

L'orateur souligne que la Belgique est le seul pays d'Europe où, lorsqu'il est constaté de manière objective qu'un conducteur présente un taux de 1,6 %, ce conducteur n'est pas automatiquement considéré comme

van tekenen van dronkenschap door de verbalisanten aan de hand van een lijst met symptomen van dronkenschap. De spreker vindt het ongehoord dat de heer Kennes zopas durfde te verklaren dat een vrouw die zes glazen alcohol op heeft misschien alsnog met de auto mag rijden, aangezien ze misschien wel geïntoxiceerd is maar niet noodzakelijk tekenen van dronkenschap vertoont.

In casu kreeg de dader voor het onopzettelijk veroorzaken van de dood van drie meisjes slechts een vermaning van de politierechter. In hoger beroep werd de straf enigszins verzwaaard: slechts de helft van de gevangenisstraf was nog met uitstel, al is de gevangenisstraf nooit uitgevoerd; en er werd een rijverbod van vijf jaar opgelegd waarvan twee jaar met uitstel. Nogmaals werd een afzonderlijke straf opgelegd voor alcoholintoxicatie en werd benadrukt dat de dader een onvrijwillige fout had begaan die te wijten was aan een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

De spreker benadrukt hoezeer deze uitspraken voor de nabestaanden een nieuwe kaakslag waren. Is het dan zo onvrijwillig dat een beschonken persoon toch de weg opgaat en 35 % sneller rijdt dan toegelaten? Wie te snel rijdt en te veel heeft gedronken, weet dat hij het risico op ongevallen sterk vergroot.

De echtgenote van de spreker heeft kort na het proces haar frustraties over het proces van zich afgeschreven in een artikel getiteld "Het proces: een bijkomende beproeving".

Na het proces besloot de heer Leus om te doen wat hij nu al vijftien jaar doet: getuigen op scholen, want als de samenleving, in casu de rechtbank, geen signaal geeft dat het zo niet verder kan, dan moet de spreker het zelf doen. De drie slachtoffers studeerden geneeskunde, de kunst van mensenlevens redden. Als door de getuigenissen van de spreker ook maar één jongere kan worden overtuigd om niet te rijden of iemand niet te laten rijden als die daar niet toe in staat is, redt dat mensenlevens en is de dood van Emilie en haar vriendinnen niet voor niets geweest.

De rechterlijke macht speelt een belangrijke rol in het verwerkingsproces voor de nabestaanden. Een straf is niet alleen een boetedoening voor de dader maar vormt een belangrijk signaal voor de samenleving dat het gestelde gedrag niet door de beugel kan. De spreker benadrukt dat er op geen enkel moment een wraakgevoel primeert. Het oog-om-oogprincipe is niet van toepassing. De slogan van het Fonds Emilie Leus is

étant en état d'ébriété, ce constat étant subordonné aux constatations subjectives auxquelles procèdent les verbalisants sur la base d'une liste des symptômes de l'état d'ébriété. Selon l'orateur, il est scandaleux que M. Kennes ait osé déclarer qu'une femme qui a bu six verres d'alcool pourrait encore être autorisée à conduire un véhicule automobile dès lors que, tout en étant intoxiquée, elle pourrait ne présenter aucun signe d'ébriété.

Dans cette affaire, l'auteur, qui a involontairement causé la mort de trois jeunes filles, a seulement fait l'objet d'une réprimande de la part du juge de police. Sa peine a été légèrement alourdie en appel: seule la moitié de la peine d'emprisonnement est restée assortie d'un sursis, mais cette peine d'emprisonnement n'a jamais été exécutée; et une déchéance du droit de conduire d'une durée de cinq ans a été imposée, dont deux ans avec sursis. L'auteur a de nouveau fait l'objet d'une peine distincte pour intoxication alcoolique et il a de nouveau été souligné qu'il avait commis une faute involontaire en raison d'un malheureux concours de circonstances.

L'orateur souligne à quel point ces décisions de justice ont, elles aussi, péniblement affecté les proches des victimes. Peut-on vraiment considérer que, lorsqu'une personne ivre prend le volant et dépasse de 35 % la vitesse autorisée, elle n'agit pas volontairement? Tout conducteur qui roule trop vite et qui a trop bu sait qu'il augmente considérablement le risque d'accident.

Peu après le procès, l'épouse de l'orateur a exposé ses frustrations dans un article intitulé *Het proces: een bijkomende beproeving* (*Le procès: une épreuve supplémentaire*).

À l'issue du procès, M. Leus a décidé de témoigner dans les écoles, et il le fait aujourd'hui depuis 15 ans, estimant que puisque la société, en l'occurrence le tribunal, ne dit pas clairement que ces pratiques doivent cesser, il doit le faire à sa place. Les trois victimes qu'il représente étudiaient la médecine, et donc l'art de sauver des vies. Si les témoignages de l'orateur permettent de convaincre un seul jeune de ne pas prendre le volant ou d'empêcher quelqu'un de prendre le volant s'il n'est pas en état de conduire, des vies seront sauvées et la mort d'Émilie et de ses amies n'aura pas été vaine.

Le pouvoir judiciaire joue un rôle important dans le processus de deuil des proches des victimes. La peine prononcée ne vise pas seulement à sanctionner l'auteur mais adresse aussi un signal important à la société en soulignant que ce comportement n'est pas acceptable. L'orateur souligne que le sentiment de vengeance ne l'emporte jamais. Il n'applique pas le principe "œil pour œil, dent pour dent". C'est pourquoi le Fonds Emilie Leus

dan ook: “alcohol en rijden, dat botst”. Als de straf voor dronken achter het stuur zitten, zoals het hoort, zwaar wordt gemaakt, beseft iedereen misschien dat dronken rijden echt niet aanvaardbaar is.

Voor het ongeval van Emilie was de spreker een van de velen die dacht dat zo’n noodlot hem nooit zou overkomen. Pas als iemand zelf ondervindt wat het verlies van een dierbare teweegbrengt in zijn omgeving en voor zijn gemoedstoestand, beseft hij hoe belangrijk het is dat de dader wordt gestraft. Uit legio krantenartikelen blijkt telkens weer hoe ontgoocheld de nabestaanden zijn over de lichtheid van de uitgesproken straffen voor verkeersdelinquentie. Het is volgens de spreker geen toeval dat in het arrondissement Dendermonde, waar de rechter consequent zware straffen oplegt, statistisch gezien het laagste aantal ongevallen plaatsvindt.

Het gebruik van de term doodslag en de daarmee gepaard gaande verhoging van de strafmaat zijn goede initiatieven die de ernst van de feiten beter weerspiegelen en het leed van de nabestaanden beter erkennen. Wie onder invloed is maar toch de weg op gaat, is wel degelijk een verkeerscrimineel en hanteert een moordwapen.

In enkele amendementen wordt voorgesteld om de feiten naar strafniveau drie te brengen. De spreker benadrukt dat het voorliggende voorstel volstrekt nutteloos is als enkel de naam van het misdrijf wordt aangepast terwijl de strafmaat onveranderd blijft.

Iedere dag denkt de spreker aan Emilie. Ze is nooit moeder geworden, nooit arts – en de dader, die leefde voort.

C. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Christoph D’Haese (N-VA) wijst erop dat het voorliggende wetsvoorstel technisch en juridisch scherper moet worden gesteld. Hij merkt op dat een opeenstapeling van verzwarende omstandigheden (gsm-gebruik achter het stuur, drug- of alcoholgebruik, overdreven snelheid) uiteindelijk onvermijdelijk leidt tot een tragedie die vandaag nog altijd slechts wordt beschouwd als een onopzettelijk misdrijf. Voor het lid zijn dergelijke ernstige feiten doding en moet er een passend juridisch antwoord worden gevonden. De heer D’Haese vraagt de heer Kennes of hij wel degelijk een onderscheid voorstelt tussen grove en lichte nalatigheid.

utilise la formule “*alcohol en rijden, dat botst*” (Boire ou conduire, il faut choisir!). Si les peines prononcées en cas de conduite en état d’ébriété étaient aussi sévères qu’elles devraient l’être, tout le monde comprendrait peut-être que ce comportement est intolérable.

Avant l’accident qui a coûté la vie à Emilie, l’orateur pensait, comme beaucoup de gens, qu’il ne serait jamais confronté à une telle tragédie. Il faut avoir été confronté aux conséquences de la perte d’un être cher sur les plans relationnel et émotionnel pour comprendre combien il importe que le responsable soit puni. D’innombrables articles de presse relatent la grande déception des personnes endeuillées face à la légèreté des peines prononcées à l’encontre des délinquants de la route. Selon l’orateur, ce n’est pas un hasard si l’arrondissement de Termonde, où les tribunaux infligent systématiquement de lourdes peines, est celui qui présente le nombre d’accidents le moins élevé.

Selon l’orateur, l’emploi du mot “homicide”, ainsi que l’alourdissement des peines qu’il entraînerait, expriment de bonnes initiatives qui reflètent mieux la gravité des faits et reconnaissent davantage la souffrance des familles endeuillées. Toute personne en état d’intoxication qui s’engage sur la voie publique est un criminel de la route qui détient une arme meurtrière.

Certains amendements proposent que les peines correspondant à ces infractions soient portées au niveau 3. L’orateur souligne que la proposition à l’examen sera totalement inutile si elle se borne à modifier la qualification de l’infraction sans alourdir la peine prévue.

L’orateur pense tous les jours à Emilie. Elle n’a jamais pu devenir ni mère ni médecin, alors que celui qui l’a tuée a pu continuer à vivre sa vie.

C. Échange de vues

1. Questions et observations des membres

M. Christoph D’Haese (N-VA) fait remarquer que la proposition de loi à l’examen doit être peaufinée sur les plans technique et juridique. Il constate que la combinaison de circonstances aggravantes (GSM au volant, consommation de drogue ou d’alcool, vitesse excessive) implique nécessairement à terme un drame qui est toujours considéré à ce jour comme une simple infraction involontaire. Le membre estime que ces faits graves constituent un meurtre auquel il convient de trouver une réponse juridique appropriée. M. D’Haese demande à M. Kennes s’il suggère bien une distinction entre négligence importante et plus légère.

De heer Khalil Aouasti (PS) merkt op dat het wetsvoorstel twee belangrijke wijzigingen beoogt: de verhoging van de straf van niveau 3 naar 4 en de invoering van het begrip “aanrijding”. Het lid is geen voorstander van die term, die hij gevaarlijk vindt en dermate wordt betwist dat ook de amendementen vooralsnog geen uitkomst bieden. Er kunnen nu eenmaal nog andere factoren in verband worden gebracht met doodslag door een ernstig gebrek aan voorzorg zonder dat sprake is van aanrijding. De spreker merkt op dat de strafmaat is gelinkt aan de benaming zelf van het misdrijf maar ook aan de bestanddelen van het misdrijf.

De heer Aouasti vraagt de heer Kennes of het zinvoller zou zijn te kiezen voor een benadering die gericht is op het verkeer in het algemeen, voor een die toegespitst is op het verkeersongeval, of voor de Franse oplossing, met dus een bijkomend, specifiek misdrijf (gsm'en achter het stuur, rijden onder invloed enzovoort), zonder verwijzing naar dat begrip “aanrijding”. De spreker vraagt zich af of het niet beter zou zijn de samenhang binnen het bestaande systeem te behouden door hier en daar te herformuleren of te verduidelijken en door een nieuw artikel in te voegen voor bepaalde situaties (niveau 4).

De heer Simon Dethier (Les Engagés) herinnert eraan dat het wetsvoorstel ook beoogt justitie toegankelijker en begrijpelijker te maken voor de burger. Er zijn twee grote pijlers: een terminologiewijziging voor meer toegankelijkheid en de invoering van een straf van niveau 4, met nog steeds de mogelijkheid van aanpassing naar niveau 2 bij verzachtende omstandigheden.

De heer Dethier neemt nota van de enkele bedenkingen van de heer Kennes over de terminologische ingrepen, maar vraagt zich af of het strafrecht niet aan kracht zou winnen als het voor iedereen en met name de slachtoffers bevattelijker wordt. Volgens het lid is het rechtsjargon hoe dan ook niet neutraal; de woordkeuze alleen al, namelijk een ernstig feit kwalificeren als “ongeval”, beïnvloedt niet alleen de maatschappelijke perceptie maar ook de rechtspraak zelf.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) verwijst naar de suggestie van de politierechters om een duidelijk onderscheid te maken tussen een ernstig gebrek aan voorzichtigheid en minder ernstige misdrijven. De spreker vraagt voorts of de wet de mate van ernst niet duidelijker zou moeten omschrijven, dan wel of elke rechter ter zake niet meer beoordelingsvrijheid moet worden gelaten.

De heer Ismaël Nuino (Les Engagés) wijst erop dat de specifieke gevallen (alcohol- en/of druggebruik, gsm'en achter het stuur, overdreven snelheid) die de heer Kennes

M. Khalil Aouasti (PS) constateert dat de tekst van de propositie modifieert twee belangrijke elementen, te weten de passage van een niveau van straf van 3 naar 4 en de introductie van de notie van collision routière. Het lid is niet positief over deze laatste notie, die wordt geacht gevaarlijk en nog steeds in discussie op het niveau van amendementen te zijn, omdat andere elementen zouden kunnen worden gekoppeld aan een zwaar misdrijf door gebrek aan voorzorg buiten de gevallen van collision. De spreker constateert dat de kwestie van het niveau van straf is gekoppeld aan de benaming van de infraction maar ook aan de elementen constitutief van de infraction.

M. Aouasti vraagt M. Kennes om vooral te oriënteren op een algemeen gevoel dat is verbonden met de circulation routière, op een gevoel dat is verbonden met een ongeval van de circulation routière of nog op de Franse oplossing die impliceert de creatie van een aanvullende en specifieke (GSM aan het stuur, consumptie van substanties, ...), zonder verwijzing naar deze notie van collision routière. De intervenant wil weten of het niet beter is om de coherentie van het huidige systeem te behouden door het toevoegen van een of twee reformuleringen en preciseringen, door het invoeren van een nieuw artikel voor bepaalde situaties (niveau 4).

M. Simon Dethier (Les Engagés) rappelleert dat de propositie vooral gericht is op het maken van de Justice toegankelijker en begrijpelijker voor de burger. Het identificeert twee belangrijke pijlers: een wijziging van terminologie om de toegankelijkheid te verbeteren en de invoering van een straf van niveau 4, met nog steeds de mogelijkheid van aanpassing naar niveau 2 in geval van verzachtende omstandigheden.

De intervenant merkt op dat de heer Kennes enkele bedenkingen heeft over de terminologische wijzigingen, maar vraagt zich af of het strafrecht niet aan kracht zou winnen als het voor iedereen en met name de slachtoffers bevattelijker wordt. Volgens het lid is het rechtsjargon hoe dan ook niet neutraal; de woordkeuze alleen al, namelijk een ernstig feit kwalificeren als “ongeval”, beïnvloedt niet alleen de maatschappelijke perceptie maar ook de rechtspraak zelf.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) verwijst naar de suggestie van de politierechters om een duidelijk onderscheid te maken tussen een ernstig gebrek aan voorzichtigheid en minder ernstige misdrijven. De spreker vraagt voorts of de wet de mate van ernst niet duidelijker zou moeten omschrijven, dan wel of elke rechter ter zake niet meer beoordelingsvrijheid moet worden gelaten.

M. Ismaël Nuino (Les Engagés) wijst erop dat de specifieke gevallen (alcohol- en/of druggebruik, gsm'en achter het stuur, overdreven snelheid) die de heer Kennes

in zijn uiteenzetting als voorbeeld heeft aangehaald, volgens de gastspreker tot grote onduidelijkheid en onzekerheid leiden omtrent eventuele andere te viseren situaties. De spreker verduidelijkt dat het de bedoeling is de omschrijving te wijzigen naar “doodslag in het verkeer” en het strafniveau aan te passen. Hij vraagt de expert of het begrip “ernstig gebrek aan voorzorg” zoals bepaald in het nieuwe Strafwetboek de rechters voldoende armslag biedt om de ernst van de situatie te beoordelen.

2. Antwoorden van de gastsprekers en replieken

De heer Laurent Kennes geeft aan dat het begrip “doodslag in het verkeer” in de plaats zou komen van de term “dodelijk verkeersongeval”. Doden door een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in het kader van een verkeersongeval zou worden bestraft met een straf van niveau 4 in plaats van niveau 3. De expert verduidelijkt dat het begrip “zware fout” niet vereist dat naargelang van de begane fout een onderscheid wordt gemaakt tussen een vrijwillige dan wel onvrijwillige handeling waaruit de actie voortvloeit.

De spreker herinnert eraan dat volgens het nieuwe Strafwetboek alleen de zware fout strafbaar is bij doodslag in het verkeer, terwijl de lichte fout uitdrukkelijk is uitgesloten van het strafrecht. Dat betekent dat bepaalde overlijdens als gevolg van een kleine onoplettendheid niet langer vervolgd zullen worden. Voor de slachtoffers is dat gebrek aan berechting een grote leemte, die de naasten de kans ontnemt om hun verdriet binnen een rechterlijk kader tot uiting te brengen.

De expert benadrukt voorts de subjectieve aard van het begrip “zware fout”, waarbij sprake is van gedrag dat afwijkt van dat van een “voorzichtig en redelijk persoon”. Een dergelijke inschatting is sterk afhankelijk van het oordeel van de rechter, wat kan leiden tot rechtsonzekerheid aangezien soortgelijke feiten anders kunnen worden beoordeeld naargelang van het rechtsgebied.

De spreker stelt voor zich te baseren op het Franse model en verzwarende omstandigheden als rijden onder invloed en vluchtmisdrijf formeel in de wet op te nemen. In plaats van lichte fouten niet langer strafrechtelijk strafbaar te stellen, zou het volgens hem meer steek houden een getrappt systeem in te voeren dat niet alleen rekening houdt met de ernst van de fout, maar ook met de oorzaken ervan.

De heer Kennes herinnert eraan dat de rechters nu al over een straffenschaal beschikken waarmee ze de straf kunnen afstemmen op de situatie. Zo zal een ongeluk veroorzaakt door een oudere persoon in een tragische

vitesse excessieve), cités dans l'exposé introductif à titre d'exemples, entraînent un important flou et une incertitude au niveau d'autres situations à intégrer ou pas. L'intervenant précise que l'objectif est de modifier l'énoncé en homicide routier ainsi que d'adapter le niveau de peine. Il demande à l'expert si la notion de défaut grave de prévoyance prévue dans le nouveau Code pénal laisse assez de latitude aux juges pour apprécier la gravité de la situation.

2. Réponses des invités et répliques

M. Laurent Kennes indique que la notion d'homicide routier remplacerait la terminologie d'accident de la circulation mortel. L'homicide par défaut de prévoyance ou de précaution dans le cas d'un accident de la circulation passerait d'une peine de niveau 3 à une peine de niveau 4. L'expert précise que la notion de faute grave ne nécessiterait pas de distinction en fonction des fautes commises, entre un acte volontaire à l'origine de l'action ou pas.

L'orateur rappelle que seule la faute grave reste punissable en matière d'homicide routier dans le nouveau Code pénal, alors que la faute légère est expressément exclue du champ pénal. Cela signifie que certains décès liés à une imprudence mineure ne feront plus l'objet de poursuites. Pour les victimes, cette absence de procès constitue une lacune majeure, privant les proches d'un espace judiciaire pour faire entendre leur douleur.

L'expert souligne ensuite le caractère subjectif de la notion de faute grave qui repose sur l'écart de comportement par rapport à celui du “bon père de famille”, personne estimée raisonnable et prudente. Une telle évaluation dépend fortement de l'appréciation du juge, ce qui peut engendrer une insécurité juridique puisque des faits similaires peuvent être jugés différemment selon les juridictions.

L'intervenant suggère de s'inspirer du modèle français en intégrant formellement dans la loi des circonstances aggravantes telles que la conduite sous influence ou le délit de fuite. Plutôt que de supprimer le traitement pénal des fautes légères, il serait selon lui plus cohérent d'instaurer un système gradué tenant compte non seulement de la gravité de la faute, mais aussi de ses causes.

M. Kennes rappelle que les juges disposent déjà d'une échelle de peines leur permettant d'individualiser la sanction en fonction de la situation concrète. Ainsi, un accident causé par une personne âgée dans un contexte

context anders worden behandeld dan opzettelijk gevaarlijk rijgedrag. Dankzij die beoordelingsbevoegdheid wordt de reikwijdte van de misdrijven niet *a priori* ingeperkt.

Hoewel hij niet tegen de terminologische wijziging gekant is, waarschuwt de spreker ervoor dat de term “doodslag in het verkeer” niet altijd correct zal worden begrepen. Hij vreest dat mensen en met name jongeren die benaming verkeerd zouden kunnen interpreteren omdat het onderscheid tussen crimineel opzet en grove onvoorzichtigheid mogelijk vervaagt.

Tot slot bepleit de spreker een meer genuanceerde hervorming waarbij juridische helderheid, strafrechtelijke samenhang en erkenning van de slachtoffers hand in hand gaan. Hij roept ertoe op situaties van lichte onvoorzichtigheid niet te snel uit het strafrechtelijk debat te halen, maar stelt tegelijk voor om de verzwarende bestanddelen nauwkeuriger te ordenen. Met zijn standpunt is het hem te doen om een bevattelijke, rechtvaardige en echt algemeen toegankelijke justitie.

De heer Khalil Aouasti (PS) merkt op dat het ingediende amendement aangeeft dat doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in het kader van een “verkeersongeval” strafbaar is met een straf van niveau 3 of 4. Hij stelt echter vast dat de notie “ongeval” werd geschrapt in de aanbeveling van de strafrechtcommissie. Het lid vraagt de heer Kennes of die wijziging een belangrijke nuancering zou kunnen betekenen of dat de beide uitdrukkingen uiteindelijk gebruikt kunnen worden, zonder inhoudelijke consequenties. De heer Aouasti acht het raadzaam dat de gebruikte technische termen juist zijn zodat de magistraten het makkelijker krijgen wanneer ze het strafrecht restrictief interpreteren.

De heer Christoph D’Haese (N-VA) vindt dat de commissie de maatschappij een duidelijk en krachtig signaal moet geven door erop te wijzen dat een voertuig dat onoordeelkundig wordt gebruikt een wapen wordt en dat dus in een passende sanctie moet kunnen worden voorzien.

Het lid wijst erop dat de rechters in een rechtsstaat geen computers zijn. Ze moeten alle omstandigheden kunnen beoordelen, à charge en à décharge, binnen een evenwichtig rechtssysteem. De spreker benadrukt het belang van een duidelijk onderscheid tussen grove en lichte nalatigheid. Hij kondigt voorts de indiening van een voorstel in die zin aan en hoopt het begrip “ernstig gebrek aan voorzichtigheid” binnen de commissie juridisch te kunnen omschrijven. Die definitie zou dan vervolgens in de wet kunnen worden opgenomen, met name met betrekking tot:

tragique sera traité différemment d’un comportement délibérément dangereux. Ce pouvoir d’appréciation permet de ne pas restreindre *a priori* le champ des infractions.

S’il ne s’oppose pas à l’évolution terminologique, l’orateur met en garde contre une incompréhension du terme d’homicide routier. Il craint en effet que la population, notamment les jeunes, perçoive mal cette désignation qui pourrait brouiller la distinction entre intentionnalité criminelle et imprudence lourde.

En conclusion, l’intervenant plaide pour une réforme plus nuancée, conjuguant clarté juridique, cohérence pénale et reconnaissance des victimes. Il invite à ne pas évacuer trop vite les situations d’imprudence légère du débat pénal, tout en proposant une structuration plus précise des éléments aggravants. Sa position vise à garantir une justice compréhensible, équitable et réellement accessible à tous.

M. Khalil Aouasti (PS) fait remarquer que l’amendement déposé indique qu’un homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution dans le cadre d’un accident de la circulation routière est puni d’une peine de niveau trois ou quatre. Il constate cependant que le terme “accident” a été supprimé dans la recommandation de la commission de droit pénal. Le membre demande à M. Kennes si cette modification peut signifier une nuance importante ou si les deux expressions peuvent finalement être utilisées, l’une comme l’autre, sans conséquences sur le fond. M. Aouasti considère qu’il convient de s’assurer de la justesse des termes techniques utilisés et de faciliter la tâche des magistrats dans le cadre de l’interprétation restrictive du droit pénal.

M. Christoph D’Haese (N-VA) estime que la commission doit envoyer un signal sociétal clair et fort en indiquant qu’un véhicule utilisé sans discernement devient une arme et qu’il est donc essentiel de prévoir une sanction adéquate.

Le membre rappelle que dans un État de droit, les juges ne sont pas des machines. Ils doivent pouvoir apprécier l’ensemble des circonstances, à charge comme à décharge, dans le cadre d’un système judiciaire équilibré. L’intervenant insiste sur l’importance de l’instauration d’une distinction claire entre négligence grave et négligence légère. Il annonce d’ailleurs vouloir déposer une proposition en ce sens et espère trouver un consensus au sein de la commission permettant de définir juridiquement la notion de manque flagrant de précaution. Selon M. D’Haese, celle-ci pourrait alors être intégrée à la loi, notamment en ce qui concerne:

— snelheidsovertredingen van de derde of vierde graad, met verplicht verval van het recht tot sturen;

— overlijdens veroorzaakt onder invloed van alcohol, roesmiddelen of geneesmiddelen, met invloed op het rijgedrag;

— inbreuken op de rijbewijsplicht en op het verval van het recht tot sturen.

De heer D'Haese merkt op dat wetgeving hier op zijn plaats zou zijn aangezien veel ongevallen, soms met dodelijke afloop, onder voormelde omstandigheden plaatsvinden. Het lid stelt voor dat een rechter die zou oordelen dat een hem voorgelegd feit geen ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid inhoudt, verplicht wordt de redenen daarvoor in zijn vonnis te vermelden. Zulk duidelijker en strenger wettelijk kader is noodzakelijk, terwijl het de rechter toch de instrumenten biedt voor een humane, empathische benadering met de mogelijkheid tot correctie. Op basis van zijn ervaring als plaatsvervangend rechter wijst de heer D'Haese erop dat zelfs ernstige overtredingen, zoals door het rood licht rijden of gevaarlijk inhalen, soms gepaard kunnen gaan met verzachtende omstandigheden, zoals verblinding door de zon. De spreker roept tot slot op tot een consensus over het onderscheid tussen grove en lichte nalatigheid, ten bate van een eerlijkere en adequatere rechtspraak.

De heer Simon Dethier (Les Engagés) merkt op dat het in de debatten vaak over jongeren gaat. Als voorzitter van een vereniging die op dat vlak in het veld actief is, stelt hij vast dat jongeren steeds meer betrokken zijn bij het debat over dit onderwerp, maar dat de focus moet worden verruimd naar andere leeftijdsgroepen.

De heer Laurent Kennes begrijpt dat een van de pijnpunten niet zozeer het wegvallen van de notie “ongeval” is, als wel het gebruik van de nadere bepaling “in het verkeer”. Het huidige artikel 107 over dodelijke verkeersongevallen is immers gebaseerd op artikel 420, dat zowel betrekking heeft op wegverkeersongevallen als op ongevallen op het spoor. Met de kwalificatie “in het verkeer” wordt de spoorwegdimensie de facto uitgesloten, wat de juridische reikwijdte van het wetsvoorstel dreigt te verkleinen. De deskundige stelt voor om de ruimere term “verkeersongeval” te behouden, teneinde het toepassingsgebied niet te beperken. Niettemin beaamt hij dat het begrip “ongeval” een grondigere denkoefening verdient. *A priori* ziet hij geen grote belemmeringen om de formulering “in het kader van een verkeersongeval” te vervangen door “in het kader van het deelnemen aan het verkeer”. De spreker is van mening dat nauwgezet nazicht nodig is om elke verwarring met andere juridische situaties te voorkomen.

— les infractions de vitesse de 3^e ou 4^e degré, assorties d'une déchéance obligatoire;

— les cas de décès causés sous l'emprise de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments affectant la conduite;

— les atteintes à l'obligation du permis de conduire et la déchéance du droit de conduire.

M. D'Haese fait remarquer qu'il serait donc pertinent de légiférer car de nombreux accidents, parfois mortels, relèvent de ces circonstances. Il propose qu'un juge estimant qu'une infraction ne constitue pas un grave manquement à la prudence et à la précaution soit tenu d'en motiver la raison dans son jugement. Cet encadrement légal plus clair et rigoureux est nécessaire, tout en offrant au juge les outils pour une approche humaine et empathique avec une la possibilité de correction. En effet, fort de son expérience de juge suppléant, M. D'Haese rappelle que même des infractions graves comme le franchissement d'un feu rouge ou un dépassement dangereux peuvent parfois s'accompagner de circonstances atténuantes, comme un soleil éblouissant. L'orateur conclut en appelant à un consensus sur cette distinction entre négligence grave et négligence légère, au service d'une justice plus juste et mieux adaptée.

M. Simon Dethier (Les Engagés) constate que ce sont souvent les jeunes qui sont cités dans les débats. En tant que président d'une association active sur le terrain dans le domaine, il constate que la jeunesse est de plus en plus concernée par la réflexion sur le sujet mais qu'une importante mobilisation est à élargir aux autres tranches d'âge.

M. Laurent Kennes comprend qu'une difficulté réside moins dans la disparition du terme “accident” que dans l'usage du qualificatif “routière”. En effet, l'actuel article 107, relatif aux accidents mortels de la circulation, s'inspire de l'article 420, lequel englobe tant les accidents de la circulation routière que ferroviaire. En précisant “routière”, on exclut de facto la dimension ferroviaire, ce qui risque d'appauvrir la portée juridique du texte. L'expert suggère de conserver la formulation plus large d' “accident de la circulation”, afin de ne pas restreindre son champ d'application. Cela dit, il reconnaît que la notion même d' “accident” mériterait une réflexion plus approfondie. *A priori*, il ne perçoit pas d'obstacles majeurs à substituer la formulation “dans le cadre de la circulation” à “dans le cadre d'un accident de la circulation”. L'orateur estime qu'une vérification rigoureuse s'impose pour éviter toute confusion avec d'autres situations juridiques.

Wat het voorstel van de heer D'Haese betreft, wijst de heer Kennes erop dat thans alleen een zware fout een misdrijf uitmaakt. Op een lichte fout, daarentegen, staat geen enkele strafrechtelijke sanctie. Het pijnpunt is dat de kwalificatie "zwaar" zelf voor interpretatie vatbaar is. Volgens de heer Kennes zou het wenselijk zijn dat de parlementaire voorbereiding welbepaalde situaties beschrijft waarin het voor een rechter bijzonder moeilijk zou zijn de feiten niet als zware fout aan te merken. Het zal altijd heikel zijn een vermoeden van zware fout vast te stellen, maar het ware op zijn minst nuttig dat de rechters die in hun beoordeling niet de verwachte zware fout menen te zien hun stelling nauwgezet met redenen omkleden. De heer Kennes stelt nadrukkelijk dat de rechters ter zake de nodige handvatten moeten kunnen vinden in de via de parlementaire voorbereiding weergegeven intentie van de wetgever, meer dan in de wet zelf. Hij vreest dat een te strikte wetsformulering de uitoefening van de rechterlijke macht zou kunnen belemmeren. De spreker acht het overigens weinig geloofwaardig dat een politierechter in de aangehaalde voorbeelden geen zware fout zou zien. Hij beaamt ook dat het vertrouwen in het oordeel van de rechter steeds gepaard zal gaan met onzekerheid maar niettemin noodzakelijk is en dat overigens altijd beroep kan worden ingesteld.

De heer Kennes treedt de heer Dethier bij, met name aangaande het belang van bewustmaking van oudere bestuurders, na of misschien wel vóór de sensibilisering van jongeren. Toch wil hij benadrukken dat niet zozeer wetten als wel opvoeding en preventie het meest doeltreffende sensibiliseringskanaal zijn.

De heer Christoph D'Haese (N-VA) looft de moed van de getuigen en benadrukt dat dit debat niet beperkt mag blijven tot louter een technische bijsturing van de wetgeving. Hij roept zijn collega's ertoe op goed te beseffen dat achter de cijfers, procedures en wetsartikelen mensen schuilgaan die voor het leven getekend zijn door dramatische gebeurtenissen en ja, soms ook door de gevolgen van gerechtelijke beslissingen. Het lid is van oordeel dat het debat over meer moet gaan dan alleen de zwaarte van de straffen en roept op tot een drastische mentaliteitsverandering. Volgens hem is wetgevend werk pas echt geslaagd als het ertoe strekt niet alleen wetteksten te wijzigen maar ook een mentaliteitsverandering teweeg te brengen.

De heer D'Haese is van oordeel dat deze getuigenissen de ogen van de commissieleden openen voor de werkelijkheid in de politierechtbanken, waar zich soms menselijke drama's afspelen. Vanuit zijn persoonlijke ervaring als plaatsvervangend politierechter herinnert hij zich dat zware straffen vaak werden gecorrigeerd in beroep. De spreker brengt het fundamentele beginsel

Concernant la proposition de M. D'Haese, M. Kennes rappelle que seule la faute grave constitue actuellement une infraction. La faute légère quant à elle échappe à toute sanction pénale. Le problème réside dans l'ambiguïté entourant la notion même de gravité. Le spécialiste estime qu'il aurait été souhaitable que les travaux préparatoires identifient certaines situations dans lesquelles il serait particulièrement difficile pour un juge de ne pas qualifier les faits de faute grave. Établir une présomption de gravité demeure un exercice périlleux mais il serait au minimum utile d'inviter les juges à motiver rigoureusement leur position lorsque leur appréciation s'écarte de cette gravité attendue. M. Kennes insiste sur le fait qu'une telle orientation devrait davantage s'inscrire dans l'intention du législateur, par les travaux préparatoires, plutôt que dans la loi même. Il craint qu'une formulation trop rigide dans le texte légal n'entrave l'exercice du pouvoir judiciaire. L'intervenant observe d'ailleurs qu'il serait peu crédible qu'un juge de police ne voie pas une faute grave dans les exemples évoqués. Il reconnaît également que la confiance en l'appréciation du juge reste un pari nécessaire, bien qu'incertain, tout en rappelant qu'une voie d'appel demeure toujours ouverte.

L'expert confirme l'intervention de M. Dethier et marque son accord sur l'importance d'une sensibilisation des conducteurs âgés qui devrait compléter, voire précéder, celle destinée des jeunes. Néanmoins, il tient à souligner que ce n'est pas par le biais de la loi que l'on conscientise efficacement, mais plutôt par l'éducation et par la prévention.

M. Christoph D'Haese (N-VA) salue le courage des témoins et insiste sur le fait que le débat en cours ne saurait se limiter à une simple réforme technique de la législation. Il appelle ses collègues à une prise de conscience car derrière des chiffres, des procédures et des articles de loi, il y a des personnes marquées à vie par des événements dramatiques et, parfois, les conséquences de décisions de justice. Pour le membre, le débat ne doit pas porter uniquement sur la sévérité des peines et il appelle à un important changement de mentalité. Pour lui, le véritable objectif d'un travail législatif réussi est de faire évoluer les mentalités et pas seulement les textes.

M. D'Haese estime que ces témoignages permettent d'ouvrir les yeux des membres de cette commission sur la réalité vécue dans les tribunaux de police où se jouent parfois des drames humains. Fort de son expérience personnelle de juge de police adjoint, il se remémore les importantes peines souvent réformées en appel. L'intervenant rappelle le principe fondamental de

van de onafhankelijkheid van de rechterlijke macht in herinnering. Hij vindt dat die vrijheid in acht moet worden genomen maar dat er ook verantwoord mee moet worden omgesprongen, rekening houdend met de vrijheid van anderen, die het recht moeten hebben zich veilig in het verkeer te begeven. Het lid betreurt dat de balans soms naar de verkeerde kant overhelt. Zo zijn in zijn eigen stad meer dan 400 mensen rijongeschikt verklaard, maar zij slaan dat verbod gewoon in de wind. De onverbiddelijke vaststelling is dat door het uitblijven van een digitaal rijbewijs en van een rijbewijs met punten elke echte doelmatigheid zoek is. De spreker is van oordeel dat de maatschappelijke kosten van dat verzuim niet in cijfers kan worden gevat.

Derhalve roept de heer D'Haese ertoe op het tij te doen keren, niet alleen met ronkende verklaringen maar ook via solide, samenhangende en onderbouwde wetgeving. Zijn technische vragen heeft hij gesteld met het oog op de hoogstnoodzakelijke nauwkeurigheid, opdat de fouten uit het verleden zich niet opnieuw zouden voordoen.

De heer Khalil Aouasti (PS) is na het horen van de aangrijpende getuigenissen van oordeel dat een bijsturing van de wetgeving op zijn plaats is. Hij vindt dat de maatschappij bepaalde praktijken met dramatische gevolgen, zoals rijden zonder rijbewijs of onder invloed van alcohol of drugs, niet langer mag dulden.

De spreker wijst erop dat met nogal wat technische aspecten rekening zal moeten worden gehouden om te komen tot een resultaat dat het hele strafrechtelijke spectrum omvat. Hij is van oordeel dat doodslag in het verkeer weliswaar verband houdt met het wegverkeer, maar dat artikel 107 het toepassingsgebied uitbreidt tot het verkeer over de binnenwateren en per spoor, wat toch enkele vragen doet rijzen en verduidelijking behoeft.

De heer Aouasti bepleit een generiek vocabularium dat op uiteenlopende situaties van toepassing is, om zo het midden te vinden tussen aan de ene kant de juridische techniek ingevolge waarvan niemand aan het bereik van de wet mag worden onttrokken, en aan de andere kant een juiste strafrechtelijke kwalificatie die veroordeling mogelijk maakt en tegelijkertijd het maatschappelijk aspect weerspiegelt.

De heer Simon Dethier (Les Engagés) benadrukt het belang van de getuigenissen, waaruit blijkt dat woorden soms evenveel kunnen kwetsen als daden. De spreker vindt dat de wetgeving moet worden bijgestuurd, met name op het stuk van de straffen, opdat de rechtszaken geen bijkomende beproeving worden voor de slachtoffers.

De heer Dethier vindt dat het in deze nog al te vaak geminimaliseerde thematiek aankomt op bewustwording

l'indépendance du juge. Selon l'orateur, cette liberté doit être respectée mais également utilisée avec responsabilité, tout en tenant compte de celle des autres, comme le droit de se déplacer en toute sécurité. Le membre constate à regret un profond déséquilibre, comme dans sa propre ville où plus de 400 personnes sont privées du droit de conduire pour cause d'inaptitude mais bravent cette interdiction. Le constat est implacable: l'absence de permis de conduire numérique et de système de permis à points empêche une véritable efficacité. L'orateur estime que le coût sociétal de ces manquements est incalculable.

M. D'Haese plaide donc pour un important changement de cap, non par des effets d'annonce mais à travers une législation ferme, cohérente et construite. Il indique que les questions techniques posées l'ont été par souci d'une précision nécessaire afin d'éviter que les erreurs du passé ne se reproduisent.

M. Khalil Aouasti (PS) estime que les témoignages poignants entendus imposent une évolution du droit. Selon lui, la société ne peut plus tolérer des pratiques aux conséquences dramatiques comme la conduite sans permis, sous l'emprise d'alcool ou de drogue.

Le membre fait remarquer que d'importantes questions techniques se posent en vue d'obtenir un résultat qui assure que l'ensemble du spectre pénal puisse être appréhendé. Selon lui, si la question de l'homicide routier est liée à la circulation routière, l'article 107 prévoit l'élargissement à la circulation intégrant le trafic fluvial et ferroviaire, ce qui n'est pas sans poser quelques questions et précisions à apporter.

Par l'élaboration d'un vocable générique qui s'applique à de nombreuses situations variées, M. Aouasti appelle à trouver un équilibre entre la technique juridique qui empêche de sortir des personnes du spectre de la loi et une qualification pénale juste qui permette de condamner tout en consacrant le fait sociétal.

M. Simon Dethier (Les Engagés) souligne l'importance des témoignages qui confirment que des termes peuvent parfois blesser autant que les faits. L'orateur estime que la législation doit évoluer, notamment en matière de peines, afin que les procès ne constituent pas une épreuve supplémentaire pour les victimes.

M. Dethier estime que la thématique, encore trop souvent minimisée, nécessite une prise de conscience

en op een dringende collectieve en maatschappelijke inspanning over de hele lijn, met name inzake alcoholgebruik.

De spreker is van oordeel dat de bijsturing van de terminologie en de verhoging naar strafniveau 4 de geesten mee zullen doen rijpen. Het wetsvoorstel heeft nog een aantal verbeteringen om uitgebalanceerd te raken en tegelijk moet het pad geëffend voor nog andere initiatieven, met name op het gebied van bewustmaking.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) leeft mee met de aanwezige mensen die een pijnlijke ervaring met het gerecht hebben meegemaakt. Hij wijst erop dat de wetgever met de beste bedoelingen handelt, maar dat de effectieve toepassing van de wetten soms afwijkt van het oorspronkelijke opzet.

Het lid benadrukt dat de rechters ook met de bestaande wetgeving al over een aanzienlijke beoordelingsmarge beschikken. Een wetwijziging zal niets afdoen aan die vrijheid: de rechter zal altijd kunnen interpreteren en een lichtere dan wel zwaardere straf opleggen. Die realiteit vraagt om een fundamentele bezinning over de mate van precisie die de wet moet bevatten. De heer Van Hecke vraagt zich af hoe nauwkeurig moet worden omschreven wat nu juist een ernstig feit is. Hij attendeert erop dat naarmate een wet nader ingevuld is, de beoordelingsvrijheid van de rechter kleiner wordt en dat er in het omgekeerde geval meer ruimte zal zijn voor interpretatie, met alle risico's en voordelen van dien.

De spreker besluit met de vraag in hoeverre het zinvol is bepaalde overtredingen opnieuw in te delen, in categorieën van tweede, derde dan wel vierde graad.

De heer Alain Yzermans (Vooruit) looft de waardigheid en de moed van de getuigen, alsook hun bereidheid om vanuit hun pijnlijke ervaring aan te sturen op een verandering in de samenleving. Het lid roept op tot een consensus om de wetgeving waardig te doen evolueren, teneinde een herhaling van zulke tragedies te voorkomen.

De heer Pierre Jadoul (MR) is van mening dat het hier om een belangrijk maatschappelijk vraagstuk gaat, maar roept niettemin op geen wetten te maken op basis van emotie. Hij stelt voor om het debat te voeren over de meest aangewezen bijsturingen, maar zich te hoeden voor een schijnbare inlossing van verzuchtingen, die in de toekomst in gelijkaardige situaties weleens zou kunnen uitdraaien op een complete teleurstelling. De spreker ziet in het toekomstige debat een driedelige uitdaging: met de problematiek aan de slag gaan, daar een antwoord voor zoeken maar ook beseffen dat de oplossing niet alleen van de leden en de commissie afhangt en hen enigszins overstijgt.

ainsi qu'un sursaut collectif et sociétal global, notamment en ce qui concerne la consommation d'alcool.

Pour le membre, l'évolution de la terminologie, ainsi que l'élévation au rang 4 du niveau de peine, participent à la prise de conscience nécessaire. Des améliorations doivent encore être apportées à la proposition en vue d'atteindre un texte équilibré, tout en favorisant d'autres initiatives, notamment en termes de sensibilisation.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) exprime son empathie à l'égard des personnes ayant vécu une expérience douloureuse avec la Justice. Il rappelle que le législateur œuvre avec les meilleures intentions mais que l'application effective des lois s'écarte parfois de la volonté initiale.

Le membre souligne que, même dans le cadre de la législation actuelle, les juges disposent déjà d'une marge d'appréciation significative. Modifier la loi ne supprimera pas cette liberté: le juge pourra toujours interpréter, atténuer ou alourdir une peine. Cette réalité impose une réflexion de fond sur le degré de précision que la loi doit contenir. M. Van Hecke se demande s'il convient de définir plus clairement ce qui constitue un fait grave. Il fait remarquer que plus une loi est précise, plus elle restreint le pouvoir du juge, alors qu'elle laisse davantage de place à l'interprétation dans le cas contraire, avec tous les risques et bénéfices que cela implique.

L'intervenant termine en posant la question de l'intérêt de l'introduction d'une nouvelle gradation de certaines infractions, en deuxième, troisième ou quatrième degré.

M. Alain Yzermans (Vooruit) salue la dignité et le courage des témoins ainsi que leur volonté à promouvoir un changement dans la société sur base de leur douloureuse expérience. Le membre appelle à trouver un consensus pour faire avancer la législation dans la dignité, afin d'éviter la répétition de ces drames.

M. Pierre Jadoul (MR) considère qu'il s'agit d'un enjeu sociétal majeur mais invite néanmoins à ne pas légiférer sous le coup de l'émotion. Il suggère de débattre des évolutions les plus opportunes en évitant de créer l'apparence d'une satisfaction de demandes qui pourrait déboucher sur des désillusions futures dans des situations similaires. L'intervenant identifie un triple enjeu pour les débats futurs: une prise en considération de la problématique, trouver une réponse à y apporter tout en tenant compte du fait que la solution dépasse les membres et ne dépend pas que de la commission.

De heer Ismaël Nuino (Les Engagés) is verheugd over de gemeenschappelijke wens om in dezen vooruitgang te boeken. Het wetsvoorstel wil in de eerste plaats verhinderen dat een dodelijk ongeval dat wordt veroorzaakt door een bestuurder die doelbewust onder invloed heeft gereden, nog langer zou worden beschouwd als een gewoon ongeval. De spreker benadrukt dat woorden hun belang hebben en dat de wet daar rekening mee moet houden.

De heer Vincent Leus stelt dat hij spreekt als niet-jurist, getekend door de gebeurtenissen in zijn gezin. In de tragedie die zij hebben meegemaakt, had de bestuurder een alcoholgehalte van 1,6 promille in het bloed, zijnde zes glazen, wat het rijvermogen ernstig beïnvloedt. De spreker betreurt dat de politionele vaststellingen in dergelijke situaties nog steeds te subjectief zijn (besef van tijd en ruimte, in staat zijn op een lijn te lopen). Op basis van die beoordelingen werd in het geval van het familiedrama geen enkel oorzakelijk verband tussen het ongeval en de straf in aanmerking genomen.

De heer Leus verwijst naar de Duitse wet, die een precieze limiet bepaalt volgens welke een alcoholgehalte van meer dan 1 promille de facto gelijkstaat met dronkenschap, wat ook verzekeringstechnisch van belang is.

De heer Rinaldo Pontello betreurt de grote tekortkomingen en is ontgoocheld dat het Belgische Strafwetboek ver achterblijft in vergelijking met veel Europese landen. De vele gevallen van doodslag in het verkeer worden nog steeds beschouwd als wanbedrijven, niet als misdaden. De spreker merkt op dat men bij de tragedie met zijn dochter de tenlastelegging verzuim hulp te bieden aan een persoon in gevaar heeft moeten laten vallen om te kunnen verschijnen voor de politierechtbank. De heer Pontello stelt dat hij zijn bewustmakingsacties voert opdat andere families een soortgelijke tragedie niet zouden hoeven te doorstaan; op onze wegen sterven immers elk jaar 500 mensen in omstandigheden die vergelijkbaar zijn met die waarin zijn dochter het leven liet.

M. Ismaël Nuino (Les Engagés) se réjouit de la volonté collective de faire avancer le dossier. Il rappelle que la motivation première de la proposition est d'empêcher que l'on considère comme un simple accident le fait d'avoir causé la mort en choisissant de conduire en état d'ébriété. L'orateur souligne que les mots ont leur importance et la loi doit en tenir compte.

M. Vincent Leus rappelle qu'il s'exprime en tant que non juriste marqué par son histoire familiale. Dans le cas du drame qui le concerne, le conducteur avait un taux de 1,6 gramme d'alcool dans le sang, soit six verres, ce qui affecte gravement la conduite. L'intervenant déplore le caractère toujours trop subjectif des relevés effectués par les forces de police dans pareille situation (gestion du temps et de l'espace, capacité à marcher sur une ligne). C'est sur ces bases qu'aucun lien de causalité entre l'accident et la punition n'a été retenu dans le cas du drame familial.

M. Leus met en évidence l'exemple de la loi allemande qui fixe une limite précise, selon laquelle un taux supérieur à 1,0 gramme entraîne de facto une situation d'ivresse et un état d'ébriété, ce qui joue également un rôle important au niveau des assurances.

M. Rinaldo Pontello déplore les importantes carences et l'important retard du Code pénal belge par rapport à de nombreux pays européens. Les nombreux homicides routiers sont encore considérés comme des délits et non comme des crimes. L'orateur fait remarquer qu'il a fallu laisser tomber la prévention de non-assistance à personne en danger pour pouvoir passer devant le tribunal de police dans le cadre du drame impliquant sa fille. M. Pontello indique mener ces actions de sensibilisation pour tenter d'éviter que d'autres familles ne connaissent pareil drame alors que 500 personnes perdent la vie chaque année sur nos routes dans circonstances semblables à celles de sa fille.

II. — HOORZITTING VAN 29 APRIL 2025 MET DE HEER PETER D'HONDT, VOORMALIG RECHTER IN DE POLITIERECHTBANK OOST-VLAANDEREN, AFDELING DENDERMONDE, MEVROUW VALÉRIE DELFOSSE, RECHTER IN DE FRANSTALIGE POLITIERECHTBANK TE BRUSSEL, EN DE HEER SIEGFRIED STALLAERT, RECHTER IN DE POLITIERECHTBANK OOST-VLAANDEREN, AFDELING AALST (NAMIDDAGVERGADERING)

A. Procedure

De heer Ismaël Nuino, voorzitter van de commissie voor Justitie, geeft lezing van artikel 28, 2bis, van het Kamerreglement:

“Bij hoorzittingen [...] wordt sprekers gevraagd om bij het begin van de hoorzitting duidelijk te vermelden of ze:

1° in een andere hoedanigheid betrokken zijn of geweest zijn bij initiatieven betreffende de voorliggende wetgeving, en

2° betaald worden voor de bijdrage aan de hoorzitting en in voorkomend geval door welke instantie.”

De voorzitter nodigt de sprekers uit om deze vragen te beantwoorden.

De genodigde sprekers antwoorden achtereenvolgens ontkennend op de vragen.

B. Uiteenzettingen

1. Uiteenzetting van de heer Peter D'Hondt, voormalig rechter in de politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Dendermonde

De heer Peter D'Hondt voorziet het debat van bredere context alvorens in te gaan op het voorliggende voorstel.

Problemen in de magistratuur

De spreker stelt niet te citeren uit *Dag Allemaal*: “Bepaalde eigenzinnige politierechters die ongemotiveerd afwijken van vaste rechtspraak moeten deontologisch kunnen worden gesanctioneerd.” Het is een uitspraak van de voorzitter van de Orde van Vlaamse Balies, die klaarblijkelijk een systeem voorstaat waarin magistraten die niet meedoen met de kudde als onaangenaam of zelfs onbekwaam worden beschouwd.

Binnen het verkeersstrafrecht loopt niet alles op rolletjes. Sommige rechters vellen bijzonder bedenkelijke vonnissen inzake verkeershandhaving. Pasbenoemde

II. — AUDITION DU 29 AVRIL 2025 DE M. PETER D'HONDT, ANCIEN JUGE AU TRIBUNAL DE POLICE FLANDRE ORIENTALE, DIVISION TERMONDE, MME VALÉRIE DELFOSSE, JUGE AU TRIBUNAL DE POLICE FRANCOPHONE DE BRUXELLES ET M. SIEGFRIED STALLAERT, JUGE AU TRIBUNAL DE POLICE FLANDRE ORIENTALE, DIVISION ALOST (RÉUNION DE L'APRÈS-MIDI)

A. Procédure

M. Ismaël Nuino, président de la commission de la Justice, donne lecture de l'article 28, 2bis, du Règlement de la Chambre:

“En cas d'auditions [...], il est demandé aux orateurs de préciser explicitement au début de l'audition:

1° s'ils sont ou ont été associés à quelque autre titre que ce soit à des initiatives relatives à la législation à l'examen, et

2° s'ils sont rémunérés pour leur contribution à l'audition, et le cas échéant, par quelle instance.”

Le président invite les orateurs à entamer leurs exposés respectifs en répondant à ces questions.

Les orateurs répondent successivement par la négative à ces questions.

B. Exposés

1. Exposé de M. Peter D'Hondt, ancien juge au tribunal de police Flandre orientale, division Termonde

Avant d'aborder la proposition à l'examen, *M. Peter D'Hondt* tient à contextualiser le débat.

Les problèmes qui touchent la magistrature

“Il faudrait pouvoir infliger des sanctions déontologiques à certains juges de police obstinés qui s'écarterent sans justification de la jurisprudence constante.” L'orateur ne cite pas un passage de *“Dag Allemaal”*, mais une déclaration du président de l'Orde van Vlaamse Balies, qui préconise manifestement un système dans lequel les magistrats qui ne se soumettent pas à la pensée dominante doivent être considérés comme désagréables, voire incompétents.

Tout n'est pas rose dans le droit pénal de la circulation routière. Certains juges rendent des décisions particulièrement discutables concernant l'application

magistraten worden weleens geconvoceerd opdat zij afstand doen van hun overtuigingen over straffoetiming. Ze worden gesommeerd om zich aan een vorm van mildheid te houden die de spreker bestempelt als persisterende permissiviteit. Hoewel repressie niet altijd een goede zaak is, heeft doortastendheid net in het verkeersstrafrecht steeds effect gehad.

Reeds tijdens de bespreking van de toen nog toekomstige wet van 7 februari 2003 houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid werd iedere magistraat die enig deviant gedrag vertoonde, weggezet als raar. Een ondervoorzitter van een van 's lands grotere rechtbanken probeerde zelfs dermate dominant op te treden dat hij zijn collega's verbood om het beruchte artikel 42 van de wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer (wegverkeerswet, WPW) toe te passen, terwijl de toepassing van (voorlopers van) dat artikel sinds 1924 een wettelijke verplichting is! Ook binnen de magistratuur komen absolute vrijheid, objectiviteit en neutraliteit dus in het gedrang.

Het voorliggende wetsvoorstel bevat niet enkel bepalingen voor de weggebruiker, het moet ook binnendringen bij alle actoren van justitie. Parketmagistraten zijn nog te vaak verbluft als wordt geopperd om na een verkeersongeval negen jaar gevangenisstraf op te leggen. Rechters zien niet altijd in dat gruwelijke verkeersfeiten soms niets meer te maken hebben met een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg – soms beginnen ze te ruiken naar opzet.

Verkeersstrafrecht

In tijden waarin de overheid op zoek moet naar geld, is het verkeer de ideale plek om het te zoeken, merkt de spreker op. Naar bruto binnenlands product gaat het om maar liefst 14 miljard euro per jaar. Daarenboven blijkt uit een verslag van het Rekenhof dat een tiental jaar geleden is uitgebracht dat slechts 12 % van de boetes die door correctionele rechters worden uitgesproken, wordt geïnd. Bij de boetes die door politierechters worden uitgesproken, lag het aandeel toen al iets hoger omdat zij een breder spectrum burgers kunnen beboeten, vaak ook meer begoeden.

Het verkeersstrafrecht wordt ten onrechte niet gepercipieerd als een onderdeel van de criminaliteit. Er zijn tussen september 1972 en september 2022 tachtigduizend Belgen gesneuveld in het verkeer – evenveel als

des règles de circulation. Des magistrats fraîchement nommés sont parfois convoqués et sommés de renoncer à leurs convictions en matière de fixation de la peine et de s'en tenir à une certaine forme de clémence – l'orateur parle à cet égard de permissivité persistante. Bien que la répression ne soit pas toujours une bonne chose, la fermeté a toujours porté ses fruits en droit pénal de la circulation routière.

L'orateur souligne qu'à l'époque de la discussion du texte qui a donné lieu à la loi du 7 février 2003 portant diverses dispositions en matière de sécurité routière, tout magistrat dont l'attitude dérogeait quelque peu à la norme était déjà considéré comme bizarre. Un vice-président d'un des plus grands tribunaux du pays a même tenté d'intervenir de manière très autoritaire, au point d'interdire à ses collègues d'appliquer le célèbre article 42 de la loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière (loi sur la circulation routière), alors que l'application de cet article (et de ses anciennes versions) constitue une obligation légale depuis 1924! Force est dès lors de constater qu'au sein de la magistrature également, la liberté absolue, l'objectivité et la neutralité sont compromises.

Les dispositions contenues dans la proposition de loi à l'examen ne sont pas uniquement destinées aux usagers de la route: les différents acteurs de la justice doivent également en tenir compte. Trop souvent encore, des magistrats du parquet sont stupéfaits lorsqu'il est proposé d'infliger une peine d'emprisonnement de neuf ans à la suite d'un accident de la route. Les juges ne comprennent pas toujours que certains faits de roulage épouvantables n'ont plus rien à voir avec un défaut de prévoyance ou de précaution et qu'ils semblent parfois pouvoir être assimilés à des actes intentionnels.

Droit pénal routier

L'orateur fait observer qu'en ces temps où les autorités doivent chercher des moyens financiers, la circulation est le domaine idéal pour ce faire. En termes de produit intérieur brut, elle génère pas moins de 14 milliards d'euros par an. Qui plus est, un rapport de la Cour des comptes publié il y a une dizaine d'années révèle que seulement 12 % des amendes prononcées par les juges correctionnels sont perçues. S'agissant des amendes prononcées par les juges de police, cette proportion était déjà légèrement plus élevée à l'époque, car ces juges peuvent sanctionner un éventail plus large de citoyens, lesquels sont souvent plus aisés également.

Le droit pénal routier n'est pas considéré, à tort, comme faisant partie du droit criminel. Entre septembre 1972 et septembre 2022, 80.000 Belges ont perdu la vie dans des accidents de la circulation, soit

in de Tweede Wereldoorlog. Eigenlijk woedt de derde wereldoorlog al op straat. Er sterven nog steeds meer mensen in het verkeer dan door terreur. Toch kan de samenleving zich ermee verzoenen dat er ieder jaar vijfhonderd mensen in het verkeer worden gedood, terwijl een zeer onwaarschijnlijke terreuraanslag met grootschalige en dure maatregelen wordt tegengegaan.

Er dient ernstig te worden nagedacht over het samenstellen van een nieuw wetboek strafverkeersrecht. Momenteel vallen verschillende wetten onder verschillende bevoegdheden. Zo werd de opzettelijke belemmering van het verkeer pas op 6 maart 2018 opgenomen in de wetteksten over het verval van het recht tot sturen. Wie op een openbare parkeerplaats een kop-staartaanrijding veroorzaakte, riskeerde dus een rijverbod, terwijl wie opzettelijk het verkeer hinderde op een autobaan geen rijverbod kon krijgen vanwege belemmering van het verkeer. Het gevolg van die situatie was dat correctionele rechters minder gevoel hadden voor de speciale noodwendigheden in verkeerszaken, waardoor een opzettelijk misdrijf als belemmering uiteindelijk milder werd bejegend dan een onopzettelijk misdrijf als een botsing op de parking. Ongeoorloofde differentiatie als deze ondergraaft de legitimiteit van de wet en rechterlijke beslissingen.

Onder invloed rijden

De spreker merkt op dat het aantal ongevallen dankzij de snelheidshandhaving substantieel is gedaald sinds het begin van de jaren 2000. Vooral nog is overdreven snelheid de voornaamste oorzaak voor verkeersongevallen. Onder invloed rijden staat op plaats twee. Het duurt veel te lang voordat er paal en perk wordt gesteld aan dronkenschap en drugsgebruik in het verkeer, benadrukt de spreker. In 2012 al wees hij op de tekortkomingen in het beleid. Er stroomt zoveel cocaïne België binnen dat de correctionele wetgeving al lang niet meer is aangepast aan de huidige hoeveelheden.

Waarom dient niemand een voorstel in om bij drugsmisdrijven het verval van het recht tot sturen als facultatieve of zelfs verplichte bijkomende straf op te leggen? Een drugsdealer die in de correctionele rechtbank toegeeft dat hij dealt om te gebruiken, krijgt waarschijnlijk enkel een werkstraf en gaat weer achter het stuur zitten, terwijl hij conform artikel 42 WPW als rijongeschikt dient te worden beschouwd. Als een politierechter dezelfde zaak zou behandelen, zou hij verplicht zijn om rijongeschiktheid uit te spreken. Anders is het vonnis zelfs onwettig. Dat verschillende takken van justitie zo verschillend

autant que pendant la Seconde Guerre mondiale. En réalité, la troisième guerre mondiale fait déjà rage dans nos rues. La circulation reste encore plus meurtrière que le terrorisme. Pourtant, la société peut s'accommoder du fait que cinq cent personnes perdent la vie chaque année dans des accidents de la circulation, alors que des mesures coûteuses et à grande échelle sont prises pour contrecarrer des attentats terroristes hautement improbables.

Il convient de réfléchir sérieusement aux éléments qui composeront un nouveau Code du droit pénal routier. Actuellement, différentes lois relèvent de différentes compétences. Ainsi, l'entrave intentionnelle de la circulation n'a été inscrite dans les textes de loi relatifs à la déchéance du droit de conduire que le 6 mars 2018. La personne qui provoquait une collision par l'arrière sur un parking public risquait donc une interdiction de conduire, alors qu'une personne qui entravait intentionnellement la circulation sur une autoroute ne pouvait pas se voir infliger d'interdiction de conduire pour entrave à la circulation. Cette situation avait pour conséquence que les juges correctionnels étaient moins sensibles aux besoins spéciaux dans les affaires de circulation, si bien qu'une infraction intentionnelle telle qu'une entrave était finalement traitée avec plus de clémence qu'une infraction involontaire, telle qu'une collision dans un parking. Une telle différenciation inacceptable sape la légitimité de la loi et des décisions judiciaires.

Conduite sous influence

L'orateur souligne que, depuis le début des années 2000, le nombre d'accidents a considérablement diminué grâce aux contrôles de vitesse. Cependant, l'excès de vitesse reste encore à ce jour la principale cause des accidents de la route, juste devant la conduite sous influence. Il est inadmissible qu'il faille autant de temps pour mettre un terme à l'ivresse et à la consommation de drogues au volant, souligne l'orateur. Dès 2012, il avait déjà attiré l'attention sur les lacunes de la politique en la matière. Or, la Belgique est aujourd'hui confrontée à un tel afflux massif de cocaïne que le cadre pénal n'est plus adapté, depuis longtemps, à la réalité actuelle.

Pourquoi personne ne propose-t-il d'imposer, en cas d'infractions liées à la drogue, la déchéance du droit de conduire comme peine complémentaire facultative, voire obligatoire? Un trafiquant de drogue qui reconnaît devant le tribunal correctionnel qu'il vend de la drogue pour sa consommation personnelle se voit souvent infliger une simple peine de travail et peut reprendre le volant, alors qu'il devrait, conformément à l'article 42 de la loi relative à la police de la circulation routière, être déclaré inapte à la conduite. Si la même affaire était portée devant un juge de police, celui-ci serait tenu de

optreden, is bijzonder vreemd en doet uitschijnen dat drugscriminaliteit niet als een groot probleem wordt beschouwd.

Op 1 augustus 2024 heeft het Parlement niet zonder problemen nieuwe wetgeving over drugs aangenomen. De spreker is groot voorstander van de invoering van nultolerantie voor alcohol, benzodiazepines en andere roesmiddelen in het verkeer. De Europese Unie laat de lidstaten vrij, terwijl er in 2023 maar liefst 2 miljoen gebruikers van benzodiazepines waren in België. Die stoffen staan op de ICADTS-lijst in categorie 3, wat betekent dat gebruikers rijongeschikt zijn. Het voorschrijfgedrag van artsen is een enorm probleem, concludeert de spreker.

Voorts stelt de heer D'Hondt voor om personen die net hun rijbewijs hebben gehaald, te vragen om een verklaring af te leggen dat zij niet verslaafd zijn aan drugs of alcohol en geen gebruiksproblematiek hebben.

Bespreking van het voorstel

De spreker feliciteert de initiatiefnemers van het voorgestelde voorstel. Hun werk getuigt van grote moed. Met het voorstel wordt het onvolkomen onderscheid tussen onopzettelijke en opzettelijke misdrijven bewerkt. Door de samenloop van een reeks op zichzelf strafbare elementen kan een onopzettelijk misdrijf vervellen tot een opzettelijk misdrijf.

De spreker is misnoegd dat verkeersongevallen dikwijls worden beoordeeld op de resultaten van de daden – vaak van tragische aard – in plaats van op de inbreuken *in se*. Vaak is het erger dat een slachtoffer volledig invalide is en nog decennialang enkel met de hulp van derden door het leven kan, dan dat het slachtoffer op slag overlijdt. Het is erg moeilijk om af te bakenen welke uitkomsten van een ongeval erger zijn. Deze dimensie wordt in het voorstel niet besproken.

Vervolgens staat de heer D'Hondt stil bij de ingediende amendementen. “Doding” is inderdaad een juridisch correcter begrip dan “doodslag”, waaraan in het Strafwetboek ook andere invullingen worden gegeven. Zulke euvels kunnen ook worden verholpen door het strafverkeersrecht in een apart wetboek onder te brengen.

prononcer la déchéance du droit de conduire, faute de quoi le jugement serait entaché d'illégalité. Il est pour le moins étrange que les juridictions appliquent des règles si divergentes. Cela laisse à penser que la criminalité liée à la drogue n'est pas prise au sérieux.

Le 1^{er} août 2024, le Parlement a adopté, non sans difficulté, une nouvelle législation en matière de drogues. L'orateur se dit tout à fait favorable à l'instauration d'une tolérance zéro pour l'alcool, les benzodiazépines et autres substances euphorisantes au volant. Si l'Union européenne laisse aux États membres la liberté de définir leur propre politique, la Belgique comptait en 2023 pas moins de deux millions de consommateurs de benzodiazépines. Ces substances, classées dans la catégorie 3 de la liste de l'ICADTS (*International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*), entraînent une inaptitude à la conduite chez leurs consommateurs. L'orateur conclut que le mode de prescription des médecins est extrêmement problématique.

Par ailleurs, M. D'Hondt propose que les jeunes conducteurs signent une déclaration attestant qu'ils ne souffrent d'aucune dépendance aux drogues ni à l'alcool, et qu'ils ne présentent aucun problème de consommation.

Discussion de la proposition

L'orateur félicite les membres qui sont à l'initiative de la proposition à l'examen. Leur travail témoigne d'un grand courage. Cette proposition tend à remédier à la distinction imparfaite entre infractions intentionnelles et non intentionnelles. En effet, le concours de plusieurs éléments, chacun punissable individuellement, peut conduire à requalifier une infraction non intentionnelle en infraction intentionnelle.

L'orateur déplore que les accidents de la route soient généralement jugés en fonction de leurs conséquences – souvent tragiques – plutôt qu'au regard des infractions elles-mêmes. Il est fréquemment plus grave qu'une victime devienne totalement invalide et doive dépendre de l'aide d'autrui pendant plusieurs décennies, plutôt qu'elle décède sur le coup. Il est très difficile de déterminer quelles conséquences d'un accident sont les plus graves. Cette dimension est absente de la proposition.

M. D'Hondt examine ensuite les amendements présentés. Le terme “homicide” est en effet juridiquement plus précis que “meurtre”, ce dernier bénéficiant de plusieurs interprétations dans le Code pénal. De tels problèmes pourraient également être résolus en transposant le droit pénal routier dans un code distinct.

Indien de parlementsleden voornemens zijn de bijzonder ernstige omstandigheden waarin het verkeersdelict wordt gepleegd in rekening te brengen, houdt het geen steek om de bestraffing niet te wijzigen. De spreker verwijst naar de slagen en verwondingen die het gevolg zijn van verkeersdelinquentie: als de dader het “geluk” heeft dat het slachtoffer niet is overleden, belandt hij in een vorm van gunstregime, ook al zijn op het overlijden na alle constitutieve elementen hetzelfde als bij een dodelijk ongeval.

De bepalingen over drugs en alcohol in het verkeer moeten worden verfijnd. Artikel 37*bis* WPW, dat handelt over de stoffen die de rijvaardigheid beïnvloeden, moet worden uitgebouwd. Het is niet logisch dat wie onder invloed van vier preparaten rijdt nog steeds geen gevangenisstraf krijgt. Zo is de balans tussen een eenvoudige diefstal en het rijden onder invloed van cocaïne helemaal zoek. De ernst en de gevolgen van verschillende daden moeten worden onderzocht. Voor de vroegere onopzettelijke slagen en verwondingen dient evenzeer een oplossing te worden gevonden. Burgerlijke partijen hebben immers ook recht op de strafrechtelijke beoordeling van lichte fouten.

2. Uiteenzetting van mevrouw Valérie Delfosse, rechter in de Franstalige politierechtbank te Brussel

Mevrouw Valérie Delfosse wil vanuit haar ervaring het standpunt vertolken van de gerechtsmedewerkers in het veld die dagelijks worden geconfronteerd met menselijke tragedies in het wegverkeer.

De spreekster legt meteen de nadruk op de symbolische dimensie van het juridisch taalgebruik. Het in het nieuwe Strafwetboek ingevoerde begrip “dodelijk verkeersongeval” is technisch dan wel correct, toch vindt de spreekster die term niet gepast. Ze steunt het voorstel om het te vervangen door het begrip “doodslag in het verkeer”, want dat sluit beter aan bij hoe zwaar de slachtoffers en hun naasten aan de gebeurtenissen tillen. Volgens de spreekster legt die semantische verschuiving de nadruk op de menselijke verantwoordelijkheid voor dergelijke daden en brengt ze de bijzondere ernst van de situatie tot uiting.

Mevrouw Delfosse benadrukt vervolgens hoe belangrijk het is dat de straffenschaal coherent is. Ze wijst erop dat wie vandaag wordt veroordeeld voor louter dronken rijden een hogere geldboete opgelegd krijgt dan wie schuldig zou worden bevonden aan doodslag in het verkeer overeenkomstig het nieuwe Strafwetboek. De incongruentie van het systeem leidt er dus toe dat iemands dood in het verkeer minder zwaar wordt bestraft dan een

Si les parlementaires souhaitent prendre en compte les circonstances particulièrement graves de l'infraction au Code de la route, il est illogique de ne pas adapter la sanction. L'orateur évoque les coups et blessures résultant d'infractions routières: lorsque l'auteur de l'infraction a la “chance” que la victime survive, il bénéficie d'un régime plus favorable, alors que tous les autres éléments constitutifs restent identiques à ceux d'un accident mortel, à l'exception du décès.

Les dispositions relatives à la drogue et à l'alcool au volant doivent être précisées. L'article 37*bis* de la loi relative à la police de la circulation routière, qui traite des substances affectant la capacité de conduite, doit être davantage développé. Il n'est pas logique qu'une personne circulant sous l'influence de quatre substances différentes puisse encore échapper à une peine d'emprisonnement. L'incohérence entre la peine infligée pour un simple vol et celle infligée pour la conduite sous l'influence de la cocaïne est flagrante. La gravité et les conséquences des différentes infractions doivent être examinées, y compris celles des anciens faits de coups et blessures involontaires, pour lesquels une solution reste à trouver. Les parties civiles ont, en effet, également droit à un jugement pénal des fautes légères.

2. Exposé de Mme Valérie Delfosse, juge au tribunal de police francophone de Bruxelles

Mme Valérie Delfosse souhaite, à travers son expérience, porter la voix d'une justice de terrain confrontée quotidiennement aux drames humains de la route.

L'intervenante insiste d'emblée sur la dimension symbolique du langage juridique. Bien que techniquement correct, la notion d'accident mortel de la circulation, telle qu'introduite dans le nouveau Code pénal, demeure à ses yeux inappropriée. Elle soutient la proposition de la remplacer par “homicide routier”, un vocable plus en phase avec la gravité ressentie par les victimes et leurs proches. Selon l'oratrice, ce changement sémantique insiste sur la responsabilité humaine dans ce type de faits et permet d'accentuer l'aspect gravissime de la situation.

Mme Delfosse attire ensuite l'attention sur l'enjeu de la cohérence au niveau de l'échelle des peines. Elle constate qu'un conducteur sanctionné pour simple imprégnation alcoolique encourt aujourd'hui une amende plus lourde qu'un auteur d'homicide routier selon les dispositions du nouveau Code pénal. Elle alerte donc sur l'incongruité d'un système qui permettrait que la mort d'une personne sur la route soit moins sévèrement réprimée qu'une

overtreding zonder slachtoffer. De spreekster laat er zich niet over uit of dergelijke misdrijven van niveau 3 dan wel van niveau 4 moeten zijn, want dat is een politieke keuze, maar ze vindt dat de sanctiehiërarchie logisch, bevattelijk en rechtvaardig moet zijn.

Vervolgens gaat de spreekster in op het heikele onderscheid tussen een zware en een lichte fout. Volgens het nieuwe Strafwetboek zal alleen de zware fout, omschreven als een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid, bij doodslag in het verkeer aanleiding geven tot strafvervolgung. Volgens de spreekster maakt die wijziging het recht dan wel stringenter, toch dreigt ze bepaalde slachtoffers de mogelijkheid van een strafproces te ontfemen. Ze waarschuwt voor het risico dat veel zaken nog voor de zitting dreigen te worden afgesloten door het openbaar ministerie, waardoor de nabestaanden achterblijven zonder publieke erkenning, zonder confrontatie met de dader en dus zonder mogelijkheid tot rouw via een proces.

Daarom spoort mevrouw Delfosse de wetgever aan om een aangepaste misdrijvenschaal te overwegen, gaande van doodslag in het verkeer zonder meer, tot doodslag met verzwarende omstandigheden, zoals alcohol en/of drugs achter het stuur, overdreven snelheid, vluchtmisdrijf of rijden zonder rijbewijs. Met zulk model zouden ook lichte fouten strafrechtelijk behandeld kunnen worden, terwijl tegelijk in zwaardere straffen kan worden voorzien voor de laagste gedragingen. Ter zake verwijst de spreekster naar de aanpak in Frankrijk, die volgens haar evenwichtiger is.

Als rechtsbeoefenaar wijst mevrouw Delfosse erop dat de politierechtbanken niet alleen bevoegd zijn voor het wegverkeer, maar ook voor spoorweggerelateerde feiten. Daarbij gaat het om de eventuele aansprakelijkheid van niet alleen automobilisten maar ook treinbestuurders. De spreekster roept ertoe op dat aspect niet uit het oog te verliezen bij het opstellen van de teksten en te zorgen voor samenhangende wetgeving voor beide vervoermiddelen.

Mevrouw Delfosse formuleert meerdere praktische aanbevelingen, waaronder één verkeerswet waarin thans her en der verspreide teksten zouden worden samengebracht, aandacht voor de bevattelijkheid van het toekomstige Strafwetboek, alsook een verruiming van het parlementaire debat met de standpunten van andere deskundigen. In dat verband stelt ze voor om gespecialiseerde magistraten te horen, onder wie Gilles Dupuis van het parket-generaal van Bergen. De heer Dupuis is hoofdcoördinator van het expertisenetwerk inzake wegverkeer en streeft naar een coherentere wet betreffende de politie over het wegverkeer. De spreekster oppert voorts dat de commissie ook het openbaar ministerie

infractien sans victime. L'intervenante ne tranche pas entre un niveau trois ou quatre, qui relève d'un choix politique, mais insiste sur la nécessité d'une hiérarchie logique, lisible et juste des sanctions.

L'oratrice aborde ensuite le délicat sujet de la distinction entre faute grave et faute légère. Selon le nouveau Code pénal, seule la première, définie comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution, pourra donner lieu à des poursuites pénales en cas d'homicide routier. Selon l'oratrice, cette évolution, si elle renforce l'exigence juridique, risque aussi de priver certaines victimes d'un débat pénal. Elle alerte sur le risque de voir de nombreuses affaires écartées par le ministère public avant même l'audience, laissant ainsi les familles sans reconnaissance publique, sans confrontation avec l'auteur et donc sans deuil judiciaire possible.

Mme Delfosse invite dès lors le législateur à envisager une gradation des infractions, entre le simple homicide routier et l'homicide aggravé par la consommation d'alcool et/ou de stupéfiants, par une vitesse excessive mais encore par un délit de fuite ou une conduite sans permis. Ce modèle permettrait de ne pas exclure les fautes légères du champ pénal, tout en réservant des peines plus lourdes aux comportements les plus répréhensibles. L'oratrice évoque l'approche française qu'elle juge plus équilibrée.

La juriste rappelle aussi que les tribunaux de police ne sont pas seulement compétents en matière de circulation routière mais également pour des faits survenus dans le contexte ferroviaire. Ceux-ci impliquent les responsabilités potentielles d'automobilistes mais aussi de conducteurs de train. Elle appelle à ne pas perdre de vue cette réalité dans la rédaction des textes et à assurer une couverture législative cohérente pour les deux types de mobilité.

Mme Delfosse formule plusieurs recommandations pratiques comme la création d'un code de la circulation unique rassemblant les textes épars; une attention portée à la lisibilité du futur Code pénal mais aussi l'ouverture du débat parlementaire à d'autres voix d'experts. À ce titre, l'intervenante propose d'auditionner des magistrats spécialisés, dont monsieur Gilles Dupuis, du parquet général de Mons, coordinateur principal du réseau d'expertise Circulation routière et qui travaille à rendre la loi PCR cohérente. L'intervenante suggère également que la commission entende un membre du ministère public, qui décide de porter ou non un dossier d'accident de la circulation mortel devant le tribunal, mais aussi un

zou horen, want daar wordt beslist of een dodelijk verkeersongeval al dan niet voor de rechtbank komt, en tevens een verkeersadvocaat die geregeld zaken pleit voor zowel slachtoffers als verzekeringsmaatschappijen of daders. Alleen door de diverse zienswijzen van de rechtsbeoefenaars aan elkaar te toetsen kan wetgeving worden uitgewerkt die tegelijk menselijk, samenhangend en doeltreffend is.

3. Uiteenzetting van de heer Siegfried Stallaert, rechter in de politierechtbank Oost-Vlaanderen, afdeling Aalst

De heer Siegfried Stallaert treedt mevrouw Delfosse bij: alle ongevallen waarvoor de politierechtbank bevoegd is dienen onder het nieuwe misdrijf “doding in het verkeer” te ressorteren. Dat geldt dus ook voor treinongevallen. De heer Stallaert is voorstander van het gebruik van de term “doding”, hoewel de formulering wat vreemd klinkt. De Van Dale reikt als gebruikelijker alternatief “executie” aan. In principe is die term aan de orde, hoe erg het ook mag klinken. Sommige ongevallen ontstaan door een ongeziene onvoorzichtigheid. De voorgestelde omschrijving maakt bovendien een bijzondere erkenning uit van het leed van de nabestaanden.

Bespreking van het wetsvoorstel

Waarom beperkt het Parlement zich tot debatten over doding in het verkeer? Aan een ongeval met gewonden maar zonder dodelijke slachtoffers ligt hetzelfde gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid ten grondslag. Zoals de zaken er nu voorstaan, zullen voor zulke ongevallen geen nieuwe regels gelden en wordt er een misdrijf ingevoerd dat de strafrechtelijke apotheose vormt van een bepaalde gedraging (rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicatie, rijden aan een onaangepaste snelheid, of rijden zonder aandacht). Niet alleen het resultaat elk van deze gedragingen moet in ogenschouw worden genomen, ook het gedrag *an sich* moet onder de loep worden genomen.

In 2024 was 35 % van de bestuurders die onder invloed reden en moesten voorkomen, als aansprakelijke betrokken bij een ongeval, zo blijkt uit cijfers van de politierechtbank in Aalst. In dezelfde rechtbank heeft een derde van de dossiers in het huidige gerechtelijk jaar te maken met rijden onder invloed van alcohol, drugs of medicatie. Sinds begin september 2024 heeft de spreker meer dan driehonderd beklagden rijongeschikt verklaard. In ongeveer 20 % van de dossiers wordt artikel 42 WPW uitgesproken. Het betreft dus een zeer grootschalig probleem. Desondanks ontwaart de spreker weinig wetgevingsinitiatieven.

avocat spécialisé dans ces matières de roulage et qui a l'habitude de plaider les dossiers tant pour les victimes que pour les compagnies d'assurances ou pour des auteurs. Seul un regard croisé de praticiens permettra d'élaborer une législation à la fois humaine, cohérente et efficace.

3. Exposé de M. Siegfried Stallaert, juge au tribunal de police de Flandre orientale, division d'Alost

M. Siegfried Stallaert abonde dans le sens de Mme Delfosse: tous les accidents pour lesquels le tribunal de police est compétent doivent relever de la nouvelle infraction “homicide routier”. Il en va donc de même pour les accidents ferroviaires. M. Stallaert est favorable à l'emploi du mot “homicide” quoique ce mot paraisse un peu étrange en néerlandais. Le dictionnaire Van Dale propose le mot “executie” comme synonyme plus courant du mot “doding” (homicide). En principe, ce mot conviendrait en dépit de sa gravité. Certains accidents sont causés par une imprudence inouïe. En outre, la définition proposée reconnaît, en particulier, les souffrances des proches.

Discussion de la proposition de loi

Pourquoi le Parlement se borne-t-il à débattre des homicides routiers? Tout accident ayant fait des blessés mais n'ayant causé aucun décès est en effet imputable au même défaut de prévoyance ou de précaution. Dans l'état actuel du texte, ces accidents ne seront pas soumis à de nouvelles règles et l'infraction prévue constituera la sanction pénale ultime de certains comportements (conduite sous l'influence de l'alcool, de la drogue ou de médicaments, conduite à une vitesse inadaptée ou conduite inattentive). Or, il ne faut pas seulement tenir compte du résultat de chacun de ces comportements, mais aussi du comportement en lui-même.

Selon les chiffres du tribunal de police d'Alost, 35 % des conducteurs ayant roulé sous influence et ayant dû comparaître étaient civilement responsables d'un accident en 2024. Dans ce tribunal, un tiers des dossiers de l'année judiciaire en cours concernent des cas de conduite sous l'influence de l'alcool, de la drogue ou de médicaments. Depuis le début de septembre 2024, l'orateur a déclaré plus de 300 prévenus inaptes à la conduite. Dans environ 20 % des dossiers, la déchéance visée à l'article 42 de la loi sur la circulation routière est prononcée. Il s'agit donc d'un problème de très grande ampleur. L'orateur ne constate pourtant que peu d'initiatives législatives.

Artikel 107 van het nieuwe Strafwetboek bepaalt dat het doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in het kader van een verkeersongeval wordt bestraft met een straf van niveau 3. In artikel 218 wordt aan het veroorzaken van de integriteitsaantasting echter een straf van niveau 2 gekoppeld. Ook art. 218 zou naar een hoger niveau mogen getild worden indien er een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid aan de orde is.

De kosten van toxicomanie voor de samenleving lopen op tot 4,61 miljard euro, waarvan 2,1 miljard euro toegeschreven kan worden aan alcohol. Dat komt neer op zo'n 500 euro per persoon per jaar. Er is dus nog veel werk aan de winkel. Nultolerantie is het ideale scenario, benadrukt de spreker, die pleit voor de invoering van een bureau voor rijgeschiktheid dat personen kan controleren ook voordat ze een overtreding hebben begaan en voordat hun dossier voor de rechtbank komt.

Gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid

Vervolgens staat de spreker stil bij het morele bestanddeel: het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid. Artikel 18 van de arbeidsovereenkomstenwet regelt dat een werknemer aansprakelijk kan worden gesteld voor opzettelijke fouten, grove fouten of gebruikelijke lichte fouten. Een soortgelijke opsplitsing zal gelden in het nieuwe Strafwetboek. Over deze begrippen bestaat dermate veel rechtspraak dat de spreker vermoedt dat ze ook in het nieuwe Strafwetboek problemen zullen opleveren. De strafwet moet zodanig worden opgesteld dat iedere burger op elk moment kan uitmaken of een bepaald gedrag strafbaar is of niet.

Stel dat zich een ongeval voordoet dat als doding in het verkeer kan worden gekwalificeerd. Moet de onderliggende fout die als ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid wordt aangemerkt dan in de dagvaarding worden opgenomen? In principe hoeft dat niet omdat ontworpen artikel 107 volstaat. Bij strafzaken kunnen slachtoffers zich echter ook burgerlijke partij stellen, stipt de spreker aan. Stel dat de strafrechter in zijn vonnis overgaat tot vrijspraak en daarbij niet voldoende toelicht of die beslissing voortvloeit uit het feit dat er geen misdrijf is gesteld, of dat er geen causaliteit is weerhouden, of dat de gedraging niet als ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid is aanzien – dan kan het slachtoffer achteraf moeilijkheden ondervinden om op basis van de buitencontractuele aansprakelijkheid een burgerlijke procedure te voeren.

Bovendien kan het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid afhankelijk worden gemaakt van de

L'article 107 du nouveau Code pénal dispose que l'homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution dans le cadre d'un accident de la circulation est puni d'une peine de niveau 3. Or, son article 218 prévoit une peine de niveau 2 en cas d'atteinte à l'intégrité. La peine prévue dans cet article pourrait aussi être portée à un niveau plus élevé en cas de défaut grave de prévoyance ou de précaution.

Le coût de la toxicomanie pour la société s'élève à 4,61 milliards d'euros, dont 2,1 milliards peuvent être imputés à l'alcool, soit environ 500 euros par personne et par an. Beaucoup de choses restent donc à faire dans ce domaine. La tolérance zéro constitue le scénario idéal pour l'orateur, qui plaide pour la mise en place d'un bureau d'aptitude à la conduite qui pourrait contrôler les personnes avant même qu'elles aient commis une infraction et avant que le tribunal ne soit saisi de leur dossier.

Défaut de prévoyance ou de précaution

L'orateur s'arrête ensuite sur l'élément moral: le défaut grave de prévoyance ou de précaution. L'article 18 de la loi relative aux contrats de travail dispose que tout travailleur peut être tenu responsable de fautes intentionnelles, de fautes lourdes ou de fautes légères habituelles. Une distinction similaire sera appliquée dans le nouveau Code pénal. Ces notions font l'objet d'une jurisprudence tellement abondante que l'orateur suppose qu'elles poseront également des problèmes dans le nouveau Code pénal. La loi pénale doit être rédigée de manière à permettre à chaque citoyen de déterminer à tout moment si un comportement donné est punissable ou non.

Imaginons un accident qui puisse être qualifié d'homicide routier. La faute qui est à l'origine de cet accident et considérée comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution devra-t-elle alors figurer dans la citation? En principe, cette mention ne sera pas nécessaire, dès lors que l'article 107 proposé suffira. L'orateur souligne qu'en matière pénale, les victimes peuvent toutefois également se constituer partie civile. Supposons que le juge pénal prononce un acquittement sans indiquer suffisamment dans son jugement si sa décision découle de l'absence d'infraction, de l'absence de lien de causalité ou du fait que le comportement n'est pas considéré comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution. La victime pourra ensuite difficilement intenter une action civile en invoquant la responsabilité extracontractuelle.

Il ressort en outre des travaux parlementaires que le défaut grave de prévoyance ou de précaution peut avoir

beroepsgroep van de betrokkene, zo blijkt uit de parlementaire werken. Een beroepschauffeur kan anders worden bejegend dan iemand die op zondag naar de bakker rijdt. *Quid* echter met een beroepschauffeur die op zondagochtend met zijn eigen wagen naar de bakker rijdt en een bepaalde fout begaat? Zal iemand die onder het juk van sociale dumping wordt verplicht om bepaalde handelingen te stellen, anders worden behandeld dan een persoon met een vrije arbeidsovereenkomst?

In hoeverre wordt een gebrek aan kennis van juridische finesses beschouwd als een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid? Ter illustratie: iemand die een rijverbod heeft en heeft gedronken, loopt met een elektrische step aan de hand over straat. Is hij op dat moment een bestuurder en stuurt hij spijs verval? De spreker legt uit dat – volgens de rechtspraak van het Hof van Cassatie – zo'n persoon wel degelijk telt als een bestuurder die op dat moment kan worden veroordeeld voor rijden onder invloed. Zou de persoon de step over zijn schouders dragen of optillen, dan zou hij geen bestuurder zijn. Zeer weinig mensen beseffen echter dat de regels zo in elkaar zitten.

Hoe moeten rechters bepalen dat iemand een gebruikelijke lichte fout heeft gesteld? Het strafblad is een optie, vindt de spreker, op voorwaarde dat het goed is bijgewerkt. Men kan ook wijzen op het aantal minnelijke schikkingen dat de persoon al heeft gesloten, bijvoorbeeld inzake snelheidsovertredingen. Conform de recentste rechtspraak van het Hof van Cassatie mogen politierechters minnelijke schikkingen aanzien als een waarschuwing maar niet als schuldverklaring aan de onderliggende feiten. Hoe moeten politierechters de gebruikelijke lichte fout dan beoordelen?

Het rijden onder invloed van alcohol, verdovende middelen of medicatie is ontegensprekelijk een ernstige fout. Het zou een hulpmiddel kunnen zijn, om ook overtredingen van de derde of de vierde graad als een ernstige fout te aanzien. De derde graad bevat overtredingen waarvan is geweten dat ze veelal aanleiding geven tot een ongeval. Bij de vierde graad gaat het om ongevallen met zwaargewonde slachtoffers. Door het rood rijden is een overtreding van de derde graad en zou dus automatisch kunnen worden beschouwd als ernstige fout en zware overtreding.

Daarbij moet steeds in de mogelijkheid worden voorzien dat rechters van de bepaling kunnen afwijken en de feiten wegens bijkomende elementen alsnog niet als zware fout kunnen aanzien. Soms staat de zon verkeerd en raken autobestuurders verblind, waardoor ze op een

un lien avec la profession de l'intéressé. Un chauffeur professionnel pourra être traité autrement qu'une personne qui se rend chez son boulanger le dimanche, mais comment va-t-on traiter un chauffeur professionnel qui se rend chez son boulanger le dimanche matin avec sa propre voiture et qui commet une faute donnée? Une personne contrainte par le dumping social d'accomplir certains actes sera-t-elle traitée autrement qu'une personne qui a un contrat de travail libre?

Dans quelle mesure une méconnaissance des subtilités juridiques sera-t-elle considérée comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution? À titre d'illustration, l'orateur cite l'exemple d'une personne frappée d'une déchéance du droit de conduire, alcoolisée et qui marche en rue en tenant une trottinette électrique. A-t-elle alors le statut de conducteur et conduit-elle en dépit de cette déchéance? L'orateur indique que, conformément à la jurisprudence de la Cour de cassation, cette personne sera effectivement considérée comme un conducteur et qu'elle pourra alors être condamnée pour conduite sous influence. En revanche, si cette personne porte sa trottinette sur ses épaules ou si elle la soulève, elle ne sera pas considérée comme un conducteur. Très peu de personnes saisissent toutefois ces règles.

Comment les juges doivent-ils déterminer si une personne a commis une faute légère habituelle? L'orateur estime que le casier judiciaire est une possibilité envisageable, à condition qu'il soit dûment tenu à jour. On pourrait aussi se référer au nombre de transactions que le conducteur a déjà conclues, par exemple en matière d'excès de vitesse. Selon la jurisprudence la plus récente de la Cour de cassation, les juges de police peuvent considérer toute transaction comme un avertissement, mais pas comme une reconnaissance de culpabilité pour les faits visés. Comment les juges de police doivent-ils dès lors apprécier la faute légère habituelle?

La conduite sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants ou de médicaments constitue indéniablement une faute grave. Il pourrait être utile de considérer aussi les infractions du troisième ou du quatrième degré comme une faute grave. Le troisième degré concerne les infractions dont on sait qu'elles sont souvent à l'origine d'accidents. Le quatrième degré concerne les accidents avec des victimes grièvement blessées. Le franchissement d'un feu rouge constitue une infraction du troisième degré et pourrait donc être automatiquement considéré comme une faute grave et une infraction grave.

Il faut toujours, à cet égard, prévoir la possibilité pour les juges de déroger à cette disposition et de ne pas considérer les faits comme une faute grave en raison d'éléments supplémentaires. Il peut arriver que le soleil soit dans une position où il éblouit les conducteurs, qui

spoorwegovergang niet zien dat het licht op rood staat. Kan in zulke gevallen nog steeds worden gesproken over een ernstig gebrek aan voorzichtigheid? De spreker geeft nog een voorbeeld: in een file slaat iemand linksaf, waardoor hij de rijbaan van het tegemoetkomende verkeer moet kruisen. Een bestelwagen laat de hypothetische chauffeur door, die linksaf draait maar vervolgens niet ziet dat er achter de bestelwagen ook een fietser reed. Linksaf draaien zonder voorrang te verlenen aan het tegemoetkomende verkeer is een overtreding van de derde graad, maar is er nog sprake van een ernstig gebrek aan voorzichtigheid? De chauffeur kan moeilijk uitstappen en achter de bestelwagen gaan kijken.

De spreker zet bovenstaande voorbeelden af tegen een waargebeurd voorbeeld van een eerstegraadsovertreding. Een pakjeskoerier stapt uit de wagen om de klant te laten tekenen voor afgifte maar vergeet de handrem van zijn bestelbus aan te trekken. Het voertuig bolt naar beneden en rijdt twee mensen aan die overlijden. Hoewel het niet-aantrekken van de handrem een overtreding van de eerste graad is, meent de spreker dat er sprake is van een ernstig gebrek aan voorzichtigheid.

Met het oog op bovenstaande nuances benadrukt de spreker hoe belangrijk het is dat rechters kunnen afwijken van de voorgestelde overtredingsgraad. Ook lichte fouten hebben weleens bijzonder zware gevolgen.

Het wetsvoorstel vertrekt van een grotere aandacht en erkenning voor de slachtoffers, maar door strafrechtelijke vervolging op grond van de ontworpen artikelen 107 en 218 voor te behouden voor de gevallen waarin er sprake is van een ernstig gebrek, worden slachtoffers net gedegradeerd tot hindernissen. Een persoon aanrijden komt dan neer op een inbreuk op het artikel van de wegcode omtrent het niet kunnen stoppen voor een voorzienbare hindernis een overtreding van de tweede graad is. Aan de hand van het strafregister zal de politierechter niet langer kunnen afleiden of de hindernis een brievenbus betreft dan wel iemand die zijn post ging halen. Dat maakt oordelen erg moeilijk. Ook lichte fouten kunnen ernstige gevolgen hebben.

Het is de spreker meermaals opgevallen dat slachtoffer en dader pas in de rechtbank voor het eerst met elkaar worden geconfronteerd. Niet altijd staan zij dan met getrokken messen tegenover elkaar. In de zopas besproken casus met de niet-aangetrokken handrem kwam de partner van een van de slachtoffers buiten de zittingszaal tot overleg met de beklaagde. Zo'n kader wordt de betrokkenen ontnomen als enkel en alleen de zwaarste fouten worden voorbehouden voor strafrechtelijke vervolging.

ne voient alors pas que le feu est rouge à un passage à niveau. Peut-on alors encore parler d'un défaut grave de prévoyance? L'orateur donne un autre exemple: Dans un embouteillage, un conducteur tourne à gauche. Cette manœuvre l'oblige à traverser la voie de circulation en sens inverse. Une camionnette laisse passer le conducteur hypothétique, qui tourne à gauche mais ne voit pas qu'un cycliste roulait derrière la camionnette. Tourner à gauche sans céder la priorité aux véhicules venant en sens inverse constitue une infraction du troisième degré, mais peut-on encore parler d'un défaut grave de prévoyance dans ce cas? Le conducteur peut difficilement sortir de son véhicule pour regarder derrière la camionnette.

L'orateur confronte les exemples ci-dessus à un exemple réel d'infraction du premier degré. Un livreur de colis sort de son véhicule pour faire signer un bon de livraison à son client, mais oublie de serrer le frein à main de sa camionnette. Le véhicule dévale la pente et renverse deux personnes qui décèdent. Bien que le fait de ne pas avoir serré le frein à main constitue une infraction du premier degré, l'orateur estime que l'on peut parler, dans ce cas, d'un défaut grave de prévoyance.

Compte tenu des nuances susmentionnées, l'orateur souligne combien il importe que les juges puissent déroger au degré d'infraction proposé. Même les fautes légères peuvent parfois avoir des conséquences particulièrement lourdes.

La proposition de loi vise à accorder une plus grande attention aux victimes et mieux les reconnaître, mais en réservant les poursuites pénales, en vertu des articles 107 et 218 proposés, aux cas de défaut grave, elle réduit paradoxalement les victimes au rang d'obstacles. Renverser une personne équivaudra alors à une infraction à l'article du Code de la route concernant l'impossibilité de s'arrêter devant un obstacle prévisible, qui constitue une infraction du deuxième degré. En se basant sur le casier judiciaire, le juge de police ne pourra plus déterminer si l'obstacle était une boîte aux lettres ou une personne qui allait chercher son courrier. Cela compliquera fortement l'appréciation. Des fautes légères peuvent aussi avoir des conséquences graves.

L'orateur a remarqué plus d'une fois qu'il arrive que la victime et l'auteur ne se rencontrent pour la première fois qu'au tribunal. Ils ne sont pas toujours à couteaux tirés. Dans le cas évoqué précédemment, où le frein à main n'avait pas été serré, le partenaire de l'une des victimes s'est concerté avec le prévenu en dehors de la salle d'audience. Les personnes concernées seront privées de cette occasion si seules les fautes les plus graves font l'objet de poursuites pénales.

Wisselwerking met andere wetteksten en de burgerlijke vordering

De verschillende wetteksten zijn niet op elkaar afgestemd, merkt de spreker op. Het ontworpen artikel 107 regelt bijvoorbeeld het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid. In de wegverkeerswet staat er m.b.t. het vluchtmisdrijf een vermelding over gewonden of doden zonder verwijzing naar het Strafwetboek, terwijl de wegverkeerswet inzake het rijverbod wel verwijst naar de artikelen 418, 419 en 420. Het decreet jeugdelinquentierecht is evenmin aangepast: er wordt in verwezen naar de artikelen 418, 419 en 420, maar niet naar de ontworpen artikelen 107 en 218. Die aanpassingen moeten nog worden doorgevoerd.

Als enkel het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in de regels wordt opgenomen, kan dat bijzondere gevolgen hebben voor een eventuele burgerlijke vordering. Zolang een strafzaak hangende is, wordt de burgerlijke afhandeling opgeschort vanwege het risico op tegenstrijdige beslissingen.

Het is momenteel niet noodzakelijk dat een beklagde strafrechtelijk wordt vervolgd voor de toebrenging van een lichamelijk letsel. Als hij echter enkel en alleen voor het niet kunnen remmen voor een voorzienbare hindernis wordt vervolgd, kan het slachtoffer zich ook burgerlijke partij stellen om een vergoeding voor het lichamelijk letsel te bepleiten.

Het omgekeerde geldt ook. Als bovenstaande kwalificatie in de toekomst enkel en alleen bij een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid door de politierechtbank kan worden behandeld en als enkel die kwalificatie strafbaar wordt gesteld, dan kan een burgerlijke partij niet verder burgerlijk procederen. De afloop van de strafprocedure moet dan worden afgewacht.

De spreker stipt aan dat de dynamiek van een strafprocedure sterk verschilt van die van een burgerlijke procedure. Het discours dat in een burgerlijke kamer over een lichte fout kan worden gevoerd, is niet vergelijkbaar met het discours in een strafkamer. In een strafprocedure ligt het initiatief nu eenmaal bij de rechter die kan beslissen om tot bijkomend onderzoek over te gaan, terwijl in een burgerlijke zaak alles in de handen van de partijen berust.

Beklaagden hechten er uiteraard belang aan om te horen dat ze geen zware fout hebben begaan, maar nog liever horen ze dat ze überhaupt geen fout hebben gemaakt. Sommige beklagden begrijpen niet of ze iets fout deden, wat ze fout deden en wat ze beter hadden kunnen doen om die eventuele fout te voorkomen.

Interaction avec d'autres textes législatifs et avec l'action civile

L'orateur fait observer que les différents textes législatifs ne sont pas harmonisés. L'article 107 proposé régit par exemple le défaut grave de prévoyance ou de précaution. La loi sur la circulation routière fait mention, en ce qui concerne le délit de fuite, de blessés ou de morts sans renvoyer au Code pénal, tandis que la loi relative à la déchéance du droit de conduire renvoie quant à elle aux articles 418, 419 et 420. Le décret flamand sur le droit en matière de délinquance juvénile n'a pas non plus été actualisé. En effet, il renvoie aux articles 418, 419 et 420, mais pas aux articles 107 et 218 proposés. Ces adaptations doivent encore avoir lieu.

Si seul le défaut grave de prévoyance ou de précaution est inscrit dans les règles, cela pourra avoir des conséquences importantes pour une éventuelle action civile. Tant qu'une procédure pénale est en cours, l'action civile est suspendue en raison du risque de décisions contradictoires.

Il n'est actuellement pas requis qu'un prévenu soit poursuivi pénalement pour avoir causé des lésions corporelles. Toutefois, s'il n'est poursuivi que pour ne pas avoir pu s'arrêter devant un obstacle prévisible, la victime peut aussi se constituer partie civile afin de demander une indemnisation pour les lésions corporelles qu'elle a subies.

L'inverse est également vrai. Si, à l'avenir, la qualification susmentionnée ne peut être traitée par le tribunal de police qu'en cas de défaut grave de prévoyance ou de précaution, et si seule cette qualification est érigée en infraction pénale, la partie civile ne pourra plus entamer une procédure civile. Il faudra alors attendre l'issue de la procédure pénale.

L'orateur souligne que la dynamique de la procédure pénale est très différente de celle de la procédure civile. Le discours qui peut être tenu dans une chambre civile à propos d'une faute légère n'est pas comparable à celui qui peut être tenu dans une chambre pénale. Dans le cadre d'une procédure pénale, l'initiative appartient au juge, qui peut décider de procéder à une enquête complémentaire, alors que, dans le cadre d'une action civile, tout est entre les mains des parties.

Les prévenus tiennent bien sûr à entendre dire qu'ils n'ont commis aucune faute grave, mais ils préfèrent encore entendre dire qu'ils n'ont commis aucune faute. Certains prévenus ne comprennent pas s'ils ont commis une faute, ce qu'ils ont mal fait et ce qu'ils auraient pu faire pour éviter cette faute éventuelle.

Zulke vraagstukken maken in de strafkamer een mooie discussie mogelijk die kansen biedt tot reconstructie van de feiten, bijstand door de politie en aanvullend onderzoek door het openbaar ministerie. In een burgerlijke kamer zijn de opties beperkter. De strafkamer is niet bedoeld om per se altijd een straf op te leggen, legt de spreker uit, hoewel die perceptie bestaat. Het hoofddoel is een procedure te voeren die voor alle betrokken partijen zo transparant mogelijk is.

Bestrafing

De heer Stallaert benadrukt dat de vaststelling van de strafmaat een politieke keuze betreft, maar stipt aan dat de huidige maximumbestrafing voor alcoholgebruik in het verkeer zonder recidive momenteel hoger ligt dan de voorziene maximumbestrafing voor doding in het verkeer. Dat gebrek aan evenwicht moet worden rechtgezet.

Voorts wenst de spreker in te gaan op mogelijke problemen met betrekking tot het verval van het recht op sturen, dat krachtens het nieuwe Strafwetboek kan worden uitgesproken als het voertuig heeft gediend voor het plegen van het misdrijf of het verzekeren van de vlucht. Aanvullend maakt de wegverkeerswet een rijverbod ook mogelijk bij intoxicatie, niet kunnen remmen voor voorzienbare hindernissen en dergelijke. Zelfs wanneer er uit hoofde van andere wetgeving straffen worden opgelegd, bepaalt de wegverkeerswet in het kader van de opslorping en de eenheid van opzet dat zulke straffen niet gelden voor het rijverbod.

Dit is zeer mooi wanneer er naast een kwalificatie artikel 107 van het Strafwetboek een andere kwalificatie weerhouden wordt, zoals alcohol in verkeer. Mocht er enkel in het Strafwetboek een kwalificatie bestaan, dan zou de rechter enkel kunnen terugvallen op de bepalingen in het nieuwe Strafwetboek met betrekking tot het verval van het recht tot sturen – terwijl die niet zijn afgestemd op wat momenteel in de wegverkeerswet staat.

De spreker licht bovenstaand inzicht toe met een voorbeeld. In het nieuwe Strafwetboek wordt bepaald dat een rechter een rijverbod kan opleggen dat enkel geldt buiten de beroepsbezigheden van de betrokkene. Uit hoofde van de wegverkeerswet is enkel weekendverval mogelijk, dat niet kan worden opgelegd als het rijverbod wordt gecombineerd met bijkomende proeven. Het nieuw strafwetboek zwijgt daarover dan weer. Hoe moet de naleving van de beperking tot beroepsbezigheden overigens worden verzekerd? Het zou veel eenvoudiger

Dans le cadre d'une procédure pénale, ces questions permettent d'engager un débat intéressant qui offre des possibilités de reconstitution des faits, d'assistance par la police et d'enquête complémentaire par le ministère public. Dans le cadre d'une procédure civile, les possibilités sont plus limitées. L'orateur explique que la chambre pénale n'a pas vocation à toujours infliger une peine, même si c'est ainsi qu'elle est perçue. Son objectif principal est de mener une procédure aussi transparente que possible pour toutes les parties concernées.

Répression

M. Stallaert souligne que la fixation du taux de la peine est un choix politique. Il fait toutefois remarquer que la peine maximale actuellement prévue en cas de conduite sous l'influence de l'alcool sans récidive est plus élevée que celle qui s'applique à l'homicide routier. Il convient dès lors de rétablir l'équilibre.

L'orateur évoque ensuite les problèmes que pourrait poser la déchéance du droit de conduire qui peut, conformément au nouveau Code pénal, être prononcée lorsque le véhicule a servi à commettre une infraction ou à assurer la fuite. La loi sur la circulation routière permet quant à elle de prononcer une interdiction de conduire en cas d'intoxication, d'incapacité de freiner devant un obstacle prévisible, etc. Cette loi indique que lorsque d'autres peines ont été prononcées en vertu d'autres législations, le principe de l'absorption et de l'unité d'intention ne s'oppose pas à ce qu'une interdiction de conduire soit prononcée.

L'orateur salue vivement le fait qu'une autre qualification, comme la conduite sous l'influence de l'alcool, soit maintenue aux côtés de la qualification à l'article 107 du Code pénal. Si seul le Code pénal prévoyait une qualification en la matière, le juge pourrait uniquement se baser sur les dispositions du nouveau Code pénal relatives à la déchéance du droit de conduire – alors que celles-ci ne sont pas alignées sur ce qui figure actuellement dans la loi sur la circulation routière.

L'orateur illustre son raisonnement au moyen d'un exemple. Le nouveau Code pénal dispose qu'un juge peut infliger une interdiction de conduire qui ne s'applique qu'en dehors des occupations professionnelles de l'intéressé. La loi sur la circulation routière prévoit quant à elle uniquement la possibilité de prononcer une déchéance durant le week-end, et cette déchéance ne peut pas être prononcée si l'interdiction de conduire est combinée à des épreuves complémentaires. Le nouveau Code pénal ne mentionne rien non plus à ce

zijn mocht het Strafwetboek verwijzen naar de artikelen 38 tot en met 45 WPW.

Ook wat overtredingen op het verval van het recht tot sturen betreft, staan er in het nieuwe Strafwetboek andere, minder strikte bepalingen ingeschreven dan wat de wegverkeerswet voorschrijft. Bij de oplegging van een rijverbod zou daardoor discussie kunnen ontstaan over welke wettekst de grondslag voor de rechterlijke beslissing moet vormen.

Tot slot pleit de spreker ervoor om het onderscheid tussen ernstige fout, gewone fout en *culpa levissima* te handhaven, opdat ook de lichtste schuld blijvend binnen de strafprocedure kan worden behandeld. Hij bepleit ook om alle verkeersgerelateerde overtredingen zoals verkeersagressie, sturen spijs verval, ongevallen met gewonden of met dodelijke afloop en alle andere verkeersgerelateerde overtredingen te bundelen in een procesvoering voor de gespecialiseerde rechtbank, in casu de politierechtbank.

C. Gedachtewisseling

1. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Christoph D'Haese (N-VA) is ingenomen met hoezeer de uiteenzettingen elkaar aanvulden en is tevreden dat de commissie voor Justitie de voorliggende tekst niet zomaar heeft aangenomen voordat het perspectief van de slachtoffers en de rechters werd ingewonnen.

Het is cruciaal dat het strafrecht niet verwordt tot een louter gevolgstrafrecht dat achterophinkt op de feiten. Het onderscheid tussen opzettelijkheid en onopzettelijkheid is een historische cesuur in het strafrecht, maar het is gevaarlijk om de focus enkel op dat onderscheid te leggen. Er moet dus aandacht zijn voor de *first offenders* en van elke *iter criminis* moet de achtergrond worden bestudeerd.

De genodigden zijn vragende partij voor een nieuw wetboek ter bevordering van de coherentie, waarvan het lid het belang onderschrijft. In dat verband is de spreker het Koninklijk Verbond van vrede- en politierechters erkentelijk, omdat het in zijn schriftelijke nota ook duidelijk het spoorwegverkeer bij het debat betreft. Alles met een wiel valt onder de bevoegdheden van de politierechtbank, al heeft de modernisering van het verkeer die bevoegdheidsregel ingewikkelder gemaakt, getuige het voorbeeld met de step aangehaald door de heer Stallaert. De commissie voor Justitie is verantwoordelijk voor de goede onderlinge afstemming van

sujeet. Comment peut-on par ailleurs veiller à ce que le droit de conduire soit limité aux occupations professionnelles? Il serait nettement plus simple que le Code pénal renvoie aux articles 38 à 45 de la loi relative à la police de la sécurité routière.

En ce qui concerne le non-respect de la déchéance du droit de conduire, le nouveau Code pénal contient d'autres dispositions, moins strictes que celles inscrites dans la loi sur la circulation routière. Si le juge prononce une interdiction de conduire, des controverses risquent de voir le jour quant à la question de savoir quel est le texte de loi sur lequel la décision judiciaire doit se fonder.

Enfin, l'orateur préconise de maintenir la distinction entre faute grave, faute ordinaire et *culpa levissima*, pour que la faute la plus légère puisse continuer à être traitée dans le cadre de la procédure pénale. Il recommande également de regrouper toutes les infractions routières comme l'agression routière, la conduite en dépit d'une déchéance, les accidents ayant entraîné des blessures ou la mort et toutes les autres infractions liées à la circulation au sein d'une procédure menée devant le tribunal spécialisé, soit en l'espèce le tribunal de police.

C. Échange de vues

1. Questions et observations des membres

M. Christoph D'Haese (N-VA) se félicite de la manière dont les différents exposés se sont complétés et du fait que la commission de la Justice n'ait pas purement et simplement adopté le texte à l'examen sans avoir pris connaissance de la perspective des victimes et des juges.

Il est essentiel que le droit pénal ne devienne pas un simple droit pénal de réaction qui court après les faits. La distinction entre les caractères intentionnel et non intentionnel constitue une distinction historique en droit pénal, mais il est dangereux de mettre l'accent uniquement sur ce point. Il convient de consacrer de l'attention aux primo-délinquants et d'étudier le contexte dans lequel s'inscrit chaque *iter criminis*.

Les orateurs invités sont favorables à l'instauration d'un nouveau code visant à renforcer la cohérence – ce qui est très important. L'intervenant exprime à ce sujet sa reconnaissance à l'égard de l'Union royale des juges de paix et de police qui, dans sa note écrite, a clairement évoqué la nécessité de tenir compte de la circulation ferroviaire. Tout ce qui roule relève des compétences du tribunal de police, même si les évolutions récentes de la circulation ont complexifié cette règle de compétence, comme en témoigne l'exemple de la trottinette évoqué par M. Stallaert. La commission de la Justice est responsable de la concordance des dispositions

wettelijke bepalingen. Ze heeft een nieuw Strafwetboek goedgekeurd. De N-VA heeft er onmiddellijk op gewezen dat het artikel over de verschillende vormen van verkeer onvolmaakt was. Omdat het gelukkig pas in werking treedt op 8 april 2026, zal de spreker proberen om het euvel voor die datum te verhelpen. Die verbintenis is overigens in het regeerakkoord vastgelegd.

Onder andere strafrechtadvocaat Bart Spriet verwijst in zijn schriftelijke advies naar het Italiaanse stelsel, dat strafverzwaring verbindt aan het veroorzaakte gevolg. In Italië leidt een verkeersongeval dat meerdere levens heeft geëist tot andere straffen dan een verkeersongeval met één dode en meerdere gewonden en dan een ongeval met enkel zwaargewonden. Het is echter zeer moeilijk om die gevolgen op een schaal van ernst te plaatsen, vindt de spreker. Met het lijden van iemand die decennialang in een rolstoel door het leven moet, dient bij het vastleggen van de proportionaliteit van de straffen rekening te worden gehouden.

Het siert de genodigden dat zij benadrukken dat de slachtoffers een belangrijke stem hebben in het debat. Het lid sluit zich dan ook aan bij de oproep om zowel zware als lichte fouten bespreekbaar te houden binnen het strafrecht. Anders dreigen eventuele kwalificatiewijzigingen van de fout ertoe te leiden dat de zaak niet naar behoren in een burgerlijke kamer kan worden behandeld. Niets is zo heilzaam als een goed proces waarin argumenten kunnen worden aangevoerd à charge en à décharge.

De voorbeelden over een bestuurder zonder strafblad die een ongeval veroorzaakt omdat hij door het zonlicht wordt verblind, of over de niet-aangetrokken handrem tonen duidelijk aan hoe belangrijk het is dat de beoordelingsmarge van rechters intact wordt gelaten.

In zijn hoedanigheid als burgemeester kon de spreker vaststellen dat steeds meer overtredingen worden gedepenaliseerd en in de plaats door administratieve overheden worden bestraft met een GAS-boete. Ook voor snelheidsovertredingen kan een GAS-boete worden opgelegd. Volgens de heer D'Haese is het echter geen goed idee om zaken van leven en dood uit de strafrechtelijke sfeer te halen. Hij is minister Vanessa Matz, onder meer belast met de Regie der Gebouwen, erkentelijk voor haar inspanningen om meer gevangenisplaatsen in te richten. Te veel overtredingen worden gebagateliseerd en uitgesmeerd in de media. Er wordt te weinig stilgestaan bij de onderliggende ernst van het probleem.

Inzake voorlichting en begeleiding merkt de spreker op dat de kennis over het verkeersrecht zeer pover is.

légales. Elle a adopté un nouveau Code pénal. La N-VA a immédiatement signalé que l'article relatif aux différentes formes de circulation présentait des lacunes. Ce code n'entrant heureusement en vigueur que le 8 avril 2026, l'intervenant s'efforcera de remédier au problème avant cette échéance. Cet engagement figure d'ailleurs dans l'accord de gouvernement.

L'avocat pénaliste Bart Spriet, entre autres, renvoie dans son avis écrit au système italien, qui lie l'aggravation de la peine aux conséquences de l'accident. En Italie, un accident de la circulation qui a entraîné la mort de plusieurs personnes donne lieu à d'autres peines qu'un accident ayant entraîné un décès et plusieurs blessés ou qu'un accident ayant uniquement entraîné des blessés graves. Il est toutefois très difficile, selon l'intervenant, de placer ces conséquences sur une échelle de gravité. Il convient par exemple de tenir compte, pour déterminer la proportionnalité des peines, de la souffrance d'une personne qui doit passer des dizaines d'années dans une chaise roulante.

Les orateurs invités ont le mérite de souligner que les victimes ont un rôle important à jouer dans le débat. Le membre se rallie dès lors à l'appel visant à continuer de traiter aussi bien les fautes graves que les fautes légères dans le cadre du droit pénal. Dans le cas contraire, d'éventuelles modifications de qualification de la faute pourraient entraîner l'impossibilité de traiter l'affaire correctement au sein d'une chambre civile. Rien ne vaut un bon procès au cours duquel des arguments à charge et à décharge peuvent être avancés.

Les exemples de conducteurs sans casier judiciaire qui provoquent un accident parce qu'ils sont aveuglés par la lumière du soleil ou parce qu'ils n'ont pas tiré le frein à main montrent clairement l'importance de préserver la marge d'appréciation des juges.

En sa qualité de bourgmestre, l'intervenant a pu constater que de plus en plus d'infractions sont dépenalisées et remplacées par des amendes SAC infligées par les autorités administratives. Une amende SAC peut également être infligée en cas d'excès de vitesse. Selon M. D'Haese, il n'est toutefois pas judicieux de retirer des questions de vie ou de mort du domaine pénal. Il exprime sa gratitude envers la ministre Vanessa Matz, chargée notamment de la Régie des Bâtiments, de s'efforcer de créer davantage de places dans les prisons. Un trop grand nombre d'infractions sont traitées à la légère et exposées de façon excessive dans les médias. Or, la gravité sous-jacente du problème n'est pas suffisamment prise en compte.

En matière d'information et d'accompagnement, l'intervenant fait observer que les connaissances en

Steeds meer mensen hebben überhaupt geen notie van de werking van de rechtbank. Hoewel de heer Stallaert erg vaak “artikel 42” moet uitspreken, wemelt het op de openbare weg nog steeds van de onverantwoorde chauffeurs. Het lid wijst op het causale verband tussen het aantal uitspraken van artikel 42 en het aantal aanvragen tot vernieuwing van het rijbewijs. Dat verband is problematisch en dient snel met een wettekst te worden aangepakt.

Mevrouw Delfosse stipte aan dat het Parlement advies moet inwinnen bij het parket-generaal. De spreker verklaart zich daartoe bereid maar hoeft eigenlijk niet bijkomend overtuigd te worden over de ernst van de problematiek. Hij refereert aan de goede schriftelijke adviezen die zijn ingediend door de genodigden en door universiteitsprofessoren. Wel zou het interessant zijn dat wordt ingegaan op het verzoek van de spreker om overlast door druggebruik in de openbare ruimte te kunnen bestraffen met een GAS-boete. Zulk gedrag wordt momenteel niet vervolgd, wat *a fortiori* op het raakpunt van drugs- en verkeersbeleid niet langer kan.

De ingewikkelde gesprekken over de hervorming van het vroegere artikel 1382 van het oud Burgerlijk Wetboek over aansprakelijkheid indachtig, wenst de spreker stil te blijven staan bij de suggesties om verdere amendementen in te dienen inzake de omschrijving van het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid. Bij inbreuken op het wegverkeersreglement van de derde en de vierde graad – sturen spijs verval, het veroorzaken van dodingen onder invloed van alcohol, verdovende middelen, medicatie of gsm-gebruik – is de rechter verplicht om het verval van het recht tot sturen uit te spreken. Rechters die besluiten om dat niet te doen, zouden volgens de spreker verplicht moeten worden om hun afwijkende beslissing met redenen te omkleden. Dat zou van respect voor de slachtoffers getuigen. Hoe beoordelen de genodigden dat voorstel?

De heer Alexander Van Hoecke (VB) stelt vast dat het Parlement zijn kijk moet verbreden. Waarom zou het debat beperkt blijven tot doding in het verkeer? De aandacht moet gaan naar de gedragingen die aan de basis liggen van eindresultaten zoals dodelijke ongevallen. Onaangepaste snelheid en rijden onder invloed van alcohol of drugs vormen nog steeds de grootste problemen.

De strafmaat is een politieke beslissing. Toch wijzen de genodigden er terecht op dat het een vreemd signaal zou zijn om alcoholgebruik zwaarder te bestraffen dan

matière de droit de la circulation sont très lacunaires. De plus en plus de personnes n'ont pas la moindre idée du fonctionnement des tribunaux. Bien que M. Stallaert soit très souvent tenu de prononcer un “article 42”, les conducteurs irresponsables continuent de pulluler sur la voie publique. L'intervenant souligne le lien de causalité entre le nombre de déchéances prononcées en vertu de l'article 42 et le nombre de demandes de renouvellement du permis de conduire. Ce lien pose problème et il convient de s'y atteler rapidement par la voie d'un texte législatif.

Mme Delfosse a souligné que le Parlement devait recueillir l'avis du parquet général. L'intervenant indique qu'il est disposé à le faire, mais qu'il est déjà suffisamment convaincu de la gravité de cette problématique. Il renvoie aux avis écrits solides rendus par les orateurs invités et par des professeurs d'université. Il serait toutefois intéressant de donner suite à la demande de l'intervenant visant à permettre d'infliger des amendes SAC pour sanctionner les nuisances causées par la consommation de drogues dans l'espace public. Ce type de comportement ne fait actuellement l'objet d'aucune poursuite, ce qui est d'autant plus inacceptable qu'il se situe à la croisée des politiques en matière de drogue et de sécurité routière.

Gardant à l'esprit les discussions complexes sur la réforme de l'ancien article 1382 de l'ancien Code civil relatif à la responsabilité, l'intervenant souhaite s'attarder sur les suggestions visant à présenter d'autres amendements concernant la définition du défaut grave de prévoyance ou de précaution. En cas d'infractions au Code de la route de troisième et quatrième degrés – la conduite en dépit d'une déchéance, le fait de causer un accident mortel sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou en raison de l'utilisation d'un GSM –, le juge est tenu de prononcer la déchéance du droit de conduire. Selon l'intervenant, les juges qui décident de ne pas prononcer cette déchéance devraient être tenus de motiver leur décision dérogatoire. Cette mesure témoignerait de respect envers les victimes. Que pensent les orateurs invités de cette proposition?

M. Alexander Van Hoecke (VB) constate que le Parlement doit élargir sa vision. Pourquoi le débat devrait-il se limiter aux homicides dans le cadre de la circulation? Il faut avant tout s'intéresser aux comportements qui sont à l'origine d'issues tragiques comme les accidents mortels. La vitesse inadaptée et la conduite sous l'influence de l'alcool ou de drogues constituent toujours les problèmes les plus graves.

Le taux de la peine relève d'une décision politique. Les orateurs invités soulignent toutefois, à juste titre, qu'il serait curieux de sanctionner plus sévèrement la

doding in het verkeer. De spreker is ingenomen met het pleidooi om het onderscheid tussen lichte en zware fout te behouden. Het is van belang om de mogelijkheid tot het voeren van een strafzaak open te houden. Kunnen de genodigden advies geven over de definiëring van het ernstige gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid? Alle burgers moeten op elk moment zelf kunnen weten welke gedragingen strafbaar zijn. Hoe kan de overheid de burgers daarbij helpen?

De heer Pierre Jadoul (MR) richt een waarschuwing tot het Parlement: het is geen goed idee om het wetgevingsproces te laten leiden door emotie. Hij dankt alle genodigden voor hun bijdragen, die het Parlement nu sereen moet verwerken.

De heer Khalil Aouasti (PS) wijst op het voorgestelde artikel 7 en de lichtste fout. Er dreigt een gebrek aan samenhang te ontstaan tussen de wegverkeerswet en het nieuwe Strafwetboek. De wegverkeerswet legt bijvoorbeeld nog gevangenisstraffen van drie maanden op die niet langer in het Strafwetboek zullen staan. Het bereikte evenwicht kan in het gedrang komen als het gesprek over de rol van artikel 7 weer wordt opgestart. Hoe interessant zulke gesprekken ook zouden zijn, ze hebben een ander toepassingsgebied dan voorstellen inzake het voorgestelde artikel 107. Er dient over te worden gewaakt dat de ene discussie de andere niet in de weg staat.

De politierechtbank is bevoegd voor zowel het wegverkeer als het spoorverkeer, maar er ligt een artikel voor dat enkel het wegverkeer behelst. Dat laat een leemte over voor het spoor. Het Koninklijk Verbond van de vrede- en politierechters stelt voor om een artikel in te voeren om die leemte weg te werken. *Quid* echter met het waterverkeer? Stel dat iemand met zijn pleziervaartuig op de Schelde vaart en daar een ongeval veroorzaakt, komt hij dan voor de correctionele rechtbank? Bij het invoeren van veranderingen moeten de oogkleppen af, vindt de spreker. Uiteindelijk gaat het debat over “verkeer” in de breedste betekenis.

Moet “ongeval” bestaan in de terminologie? Historisch is die term niet verbonden aan de oorzaak maar ligt de focus op de gevolgen. In gesproken taal komt het ongeval neer op de botsing of aanrijding, maar “ongeval” betekent in het Strafwetboek iets anders dan in het dagelijks taalgebruik. Er moet worden gewaakt over de duidelijkheid van het nieuwe Strafwetboek. Daarom stelt het lid voor om “verkeer” te bespreken zonder de notie “ongeval” te vermelden.

consommation d'alcool qu'un homicide dans le cadre de la circulation. L'intervenant se réjouit du plaidoyer en faveur du maintien de la distinction entre faute légère et faute grave. Il importe de conserver la possibilité d'engager des poursuites pénales. Les orateurs invités peuvent-ils formuler des recommandations sur la définition du défaut grave de prévoyance ou de précaution? Tout citoyen doit savoir, en tout temps, quels comportements sont susceptibles d'entraîner des poursuites. Comment les pouvoirs publics peuvent-ils aider les citoyens à cet égard?

M. Pierre Jadoul (MR) met en garde le Parlement: il n'est pas judicieux de légiférer sous l'émotion. Il remercie tous les orateurs invités pour leurs contributions, que le Parlement devra désormais examiner sereinement.

M. Khalil Aouasti (PS) évoque l'article 7 proposé et la notion de la faute la plus légère. Il existe un risque de discordance entre la loi relative à la police de la circulation routière et le nouveau Code pénal. Par exemple, la loi relative à la police de la circulation routière prévoit encore des peines d'emprisonnement de trois mois qui ne figureront plus dans le Code pénal. L'équilibre atteint pourrait être menacé si le débat sur le rôle de l'article 7 était rouvert. Même si ces discussions pourraient être intéressantes, elles relèvent d'un champ d'application différent de celui des propositions relatives à l'article 107 proposé. Il convient de veiller à ce qu'une discussion n'entrave pas l'autre.

Le tribunal de police est compétent tant pour la circulation routière que pour la circulation ferroviaire, mais l'article proposé ne concerne que la circulation routière, ce qui laisse en suspens la question de la circulation ferroviaire. L'Union royale des juges de paix et de police propose d'introduire un article pour rectifier cette imperfection. Mais qu'en est-il de la circulation fluviale? Supposons qu'une personne navigue sur l'Escaut avec son bateau de plaisance et provoque un accident. Comparaitra-t-elle devant le tribunal correctionnel? Selon l'intervenant, il faut prendre en compte tous les aspects lors de l'introduction de changements. En fin de compte, le débat porte sur la “circulation” au sens large.

Le terme “accident” doit-il figurer dans la terminologie? Historiquement, la référence à la notion d'accident n'est pas liée à la cause, mais à la conséquence. Dans le vocable parlé, l'accident équivaut à une collision, mais la signification du terme “accident” dans le Code pénal diffère de celle du langage quotidien. Il convient de veiller à la clarté du nouveau Code pénal. C'est pourquoi le membre propose de parler de “circulation” sans mentionner la notion d’“accident”.

Ten tweede moet het mogelijk worden om in welomschreven omstandigheden een hogere straf op te leggen, zoals bij inbreuken die als ernstig kunnen worden omschreven (rijden onder invloed, sturen spijs verval, vluchtmisdrijf enzovoort). Het betreft dan inbreuken in het “verkeer”, niet specifiek in het “wegverkeer”. Artikel 107 geldt immers voor alle vormen van verkeer.

Er moet schot in de zaak komen om het lijden van de slachtoffers te erkennen, besluit de spreker. De huidige stand van zaken is onaanvaardbaar.

De heer Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) sluit zich aan bij de opmerkingen over de aard van het debat: gaat het enkel over het ernstige gebrek of moet er ook worden voorzien in de garantie op strafrechtelijke behandeling? Waarschijnlijk bestaat er consensus over het voeren van een breder debat. Toch dient duidelijk te worden gesteld welke gebreken als ernstig kunnen worden aangeduid, aangezien de formulering “ernstig gebrek” in de voorbereidende werkzaamheden van een procedure kan worden opgenomen.

Krachtens de voorliggende formulering moet iedere rechter zelf bepalen welke feiten ernstig zijn. Het Koninklijk Verbond van de vrede- en politierechters suggereerde in een schriftelijk advies om alle overtredingen van tweede, derde en vierde graad als ernstig te beschouwen, maar de genodigden spraken in hun uiteenzettingen alleen over de derde en de vierde graad. Wat is nu hun precieze standpunt?

De fundamenteën van het strafrecht bepalen dat de wetgeving voor iedereen duidelijk moet zijn. Daartegenover staat dat niet alles tot in het kleinste detail wettelijk kan worden geregeld. Hoe kan het Parlement toezien op een beoordelingsmarge die de gulden middenweg houdt?

De heer Ismaël Nuino (Les Engagés) vraagt of het maken van een onderscheid tussen “normale” en “ernstige” doding in het wegverkeer niet ingaat tegen de geest van het nieuwe Strafwetboek, waarin inzake voorzorg en voorzichtigheid een beoordelingsmarge aan de rechter wordt toegekend. Als de wetgever het concept van ernstige doding invoert, ontstaan er twee verschillende versies van doding en moet er een lijst met verzwarende omstandigheden worden opgesteld. Het risico bestaat dat die lijst niet exhaustief genoeg is om veranderingen in de samenleving op te volgen. Is de formulering “ernstig gebrek” niet voldoende om genoeg flexibiliteit aan de rechter te verschaffen opdat hij de strafmaat kan aanpassen?

Deuxièmement, il convient de permettre l'imposition d'une peine plus lourde dans des circonstances bien définies, par exemple en cas d'infractions pouvant être qualifiées de graves (conduite sous l'influence de l'alcool, conduite en dépit d'une déchéance, délit de fuite, etc.). Il s'agit alors d'infractions liées à la “circulation”, et non spécifiquement à la “circulation routière”. L'article 107 s'applique en effet à toutes les formes de circulation.

L'intervenant conclut en indiquant qu'il faut faire évoluer les choses pour reconnaître la souffrance des victimes. La situation actuelle est inacceptable.

M. Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen) fait siennes les questions sur la nature du débat: ne porte-t-il que sur le défaut grave, ou bien faut-il aussi prévoir la garantie d'un traitement pénal? Il existe probablement un consensus pour élargir le débat. Il convient cependant de préciser clairement quels défauts peuvent être qualifiés de graves, dès lors que l'expression “défaut grave” est susceptible de figurer dans les travaux préparatoires d'une procédure.

En vertu de la formulation à l'examen, chaque juge devra déterminer lui-même quels faits sont graves. Dans un avis écrit, l'Union royale des juges de paix et de police suggère de considérer comme graves toutes les infractions des deuxième, troisième et quatrième degrés mais, dans leurs exposés respectifs, les invités ont uniquement évoqué les troisième et quatrième degrés. Quelle est exactement leur point de vue à ce sujet?

Le principe de base du droit pénal est que la législation doit être claire pour chacun. Il est en revanche impossible de régler le moindre détail dans la loi. Comment le Parlement pourrait-il veiller à ce que la marge d'appréciation reste équilibrée?

M. Ismaël Nuino (Les Engagés) demande si une éventuelle distinction entre l'homicide routier “normal” et “grave” n'irait pas à l'encontre de l'esprit du nouveau Code pénal, qui accorde une marge d'appréciation au juge en matière de précaution et de prévoyance. Si le législateur instaure le concept d'homicide routier grave, il existera deux homicides routiers différents et il faudra établir une liste de circonstances aggravantes. Le risque serait alors que cette liste ne soit pas suffisamment exhaustive pour tenir compte des évolutions de la société. L'expression “défaut grave” ne suffit-elle pas pour conférer suffisamment de flexibilité au juge, afin de lui permettre de moduler la peine?

2. Antwoorden van de genodigden en replieken

De heer Peter D'Hondt pleit ervoor om vanwege de zalvende werking van strafrechtelijke processen de mogelijkheid tot het voeren van zulke processen intact te houden. Het is een oplossing om net zoals bij slagen en verwondingen ook bij doding een apart delict te behouden voor de *culpa levissima*. Het voordeel is dat de strafrechter die besluit dat er geen sprake is van ernstig gebrek of ernstige fout kan overgaan tot herkwalificatie, waardoor de burgerlijke vordering onmiddellijk kan worden behandeld, zelfs voor dezelfde rechter. Uitstel is immers uit den boze.

Er werden vragen gesteld over de invulling van de term "ernstig". Kiezen voor een blanco norm houdt risico's in, vindt de spreker. In de ene rechtbank geldt een fout misschien pas als ernstig als er meerdere doden zijn gevallen, terwijl de andere rechtbank voor feiten die elders als licht worden beschouwd snel een celstraf oplegt. Daarom is de spreker voorstander van een niet-limitatieve opsomming van ernstige fouten zoals overdreven snelheid of rijden onder invloed. Daaraan dient uitdrukkelijk te worden toegevoegd dat de lijst niet-limitatief is en dat de rechter een beoordelingsmarge heeft. Een soortgelijke oplossing werkt goed voor de omschrijving van parkeerovertradingen.

Op de vraag van de heer D'Haese over de motivering van het niet-uitspreken van artikel 42 antwoordt de spreker positief. Er zou bovendien een wijziging van het Wetboek van strafvordering kunnen worden overwogen. In het wetboek staat immers nog steeds dat rechters hun strafmaat niet hoeven te motiveren. Dat is vreemd, onder andere omdat blijkt dat politierechtbanken zwaardere straffen opleggen dan correctionele rechtbanken. Het is een goed idee om rechters te verplichten om in hun vonnis te vermelden waarom ze geen ernstige schuld hebben vastgesteld.

Tot slot wenst de spreker stil te staan bij het amalgaam aan sanctieringen van lichte criminaliteit. Niemand zal weerleggen dat administratieve sancties in leven zijn geroepen om gemeentekassen te spijzen. Ondertussen is er echter een systeem ontstaan dat de invoering van het rijbewijs met punten onmogelijk maakt, hoewel de spreker er groot voorstander van is. In bepaalde gemeenten worden snelheidsinbreuken met een GAS-boete gestraft terwijl overtreders in andere gemeenten voor de rechter worden gedaagd. Niet elke GAS-overtreding wordt bovendien even goed geregistreerd. Krachtens de artikelen 4 en 25 WPW mag de rechter onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en veroordelingen in

2. Réponses des invités et répliques

M. Peter D'Hondt préconise de maintenir en l'état la possibilité d'intenter des procès pénaux, compte tenu de l'effet cathartique qu'ils produisent. Une solution pourrait consister à conserver aussi un délit distinct pour la *culpa levissima* dans le cadre de l'homicide, tout comme c'est le cas dans le cadre de l'infraction de coups et blessures. Cela présenterait l'avantage de permettre au juge pénal qui décide qu'il n'est nullement question d'un défaut grave ni d'une faute grave de requalifier les faits. L'action civile pourra alors être traitée immédiatement, y compris devant le même juge. Tout report est en effet inadmissible.

Plusieurs questions ont été posées sur le sens à donner à l'adjectif "grave". L'orateur estime qu'opter pour une norme en blanc comporte des risques. En effet, un tribunal ne considérera peut-être qu'une faute est grave que si celle-ci a entraîné plusieurs décès, alors qu'un autre tribunal infligera rapidement une peine d'emprisonnement pour des faits qui seraient considérés par d'autres comme légers. C'est pourquoi l'orateur préconise une énumération non limitative des fautes graves comme la vitesse excessive ou la conduite sous influence. Il convient d'ajouter explicitement que cette liste n'est pas exhaustive et que le juge dispose d'une marge d'appréciation. Une solution similaire fonctionne correctement pour la qualification des infractions de stationnement.

L'orateur répond par l'affirmative à la question de M. D'Haese sur la motivation de la non-application de l'article 42. On pourrait en outre envisager de modifier le Code d'instruction criminelle, qui prévoit en effet toujours que les juges ne sont pas obligés de motiver le degré des peines qu'ils infligent. C'est étrange, notamment parce que l'on constate que les tribunaux de police infligent des peines plus lourdes que les tribunaux correctionnels. Il serait judicieux d'obliger les juges à expliquer dans leurs jugements pourquoi ils n'ont constaté aucune faute grave.

Enfin, l'orateur souhaiterait s'attarder sur la disparité des sanctions appliquées à la petite criminalité. Personne ne réfutera que les sanctions administratives ont été créées pour alimenter les caisses des communes. Depuis lors, il s'est toutefois développé un système qui empêche l'instauration du permis à points, bien que l'orateur y soit grandement favorable. Dans certaines communes, les auteurs d'excès de vitesse sont punis d'une amende SAC, tandis que dans d'autres, ils comparaissent devant le juge. De plus, les infractions SAC ne sont pas toutes dûment enregistrées. En vertu des articles 4 et 25 de la LPCR, le juge peut tenir compte des perceptions immédiates, des transactions et des condamnations antérieures pour

aanmerking nemen voor de bepaling van de strafmaat. Moeten daar in sommige gemeenten dan uitgeschreven GAS-boetes aan worden toegevoegd? De invoering van een rijbewijs met punten is door deze warboel onmogelijk gemaakt. Bij het Grondwettelijk Hof ligt bij wijze van spreken al een arrest klaar dat elke poging tot invoering meteen vernietigt. De spreker betreurt dat België een van de weinige landen is waar het rijbewijs met punten niet bestaat. Helaas zal het er waarschijnlijk nooit komen.

Mevrouw Valérie Delfosse gaat in op de vraag van de heer Nuino. Het onderscheid tussen zogenoemd “normale” en verzwaarde doodslag kan worden vergeleken met het verschil tussen een “gewone” diefstal en een diefstal met verzwarende omstandigheden zoals geweldpleging. Het vertrekpunt is een gezamenlijke grondslag waarin ook de lichte fout zit vervat en waar vervolgens verzwarende omstandigheden vanwege een ernstig gebrek aan voorzorg en voorzichtigheid aan kunnen worden toegevoegd. Het Koninklijk Verbond van politie- en vrederechters pleit ervoor om de lichte fout niet uit het Strafwetboek te tillen opdat politierechters hun brede interpretatievrijheid behouden. Zo wordt het evenwicht tussen een geconsolideerde regelgeving en de rechterlijke beoordelingsruimte bereikt, wat de rechtszekerheid ten goede komt.

In hun voorbereidende werken met betrekking tot Boek I van het Strafwetboek stellen de auteurs voor om het toepassingsgebied van de inbreuken waarbij een gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid het morele bestanddeel uitmaakt, te beperken tot gevallen van ernstige schuld (DOC 55 3374/001, blz. 46-48). Het gebrek aan voorzorg wordt in het nieuwe Strafwetboek dus als ernstige fout gerekend. De samenstellers van Boek I stellen echter ook dat conform artikel 7 van het Strafwetboek niets de wetgever in de weg staat om van die regel af te zien in afzonderlijke gevallen. De auteurs hebben de deur dus al op een kier gezet om het bestaan van een ernstig gebrek naast het “normale” gebrek mogelijk te maken, waardoor de lichte fout bij bepaalde inbreuken een mogelijke kwalificatie blijft. Het Parlement kan dus afwijkingen in het leven roepen. De spreekster geeft de voorkeur aan deze insteek boven het voorstel om een niet-handhaving van de zware fout speciaal te moeten motiveren. Het is gemakkelijker om de lichte en de zware fout te behouden en vervolgens de strafmaat af te stemmen op de omstandigheden.

De heer Siegfried Stallaert staat stil bij de omschrijving van zware fouten. Er bestaan al artikelen die een open kader creëren. Tot voorbeeld strekt de opsomming in de wegcode van handelingen die “inzonderheid” als manoeuvre worden gerekend. *Mutatis mutandis* kan in de wegcode of in het nieuwe Strafwetboek een opsomming worden opgenomen van gedragingen die “inzonderheid”

fixer le degré de la peine à infliger. Faudrait-il dès lors y ajouter les amendes SAC infligées dans certaines communes? Ce fouillis rend l'instauration du permis à points impossible. Un arrêt annulant immédiatement toute tentative d'instauration de ce permis est pour ainsi dire déjà prêt à la Cour constitutionnelle. L'orateur déplore que la Belgique soit l'un des rares pays où le permis à points n'existe pas et où, malheureusement, il ne sera probablement jamais instauré.

Mme Valérie Delfosse revient sur la question de M. Nuino. La distinction entre un homicide dit “simple” et un homicide aggravé peut être comparée à celle qui existe entre le vol “simple” et le vol avec circonstances aggravantes (vol avec violence, par exemple). L'idée est de partir d'un socle commun, qui inclut également la faute légère et auquel pourraient alors être ajoutées des circonstances aggravantes qui rentreraient dans cette notion de défaut grave de prévoyance et de précaution. L'Union royale des juges de paix et de police demande de ne pas extraire la faute légère du Code pénal, afin de maintenir cette large liberté d'appréciation du juge de police. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre la consolidation de la réglementation et le maintien d'une marge d'appréciation dans le chef du tribunal, ce qui favorise la sécurité juridique.

On peut lire dans les travaux préparatoires du Livre I du Code pénal qu'il est proposé de réserver le champ d'application des infractions pour lesquelles l'élément moral consiste en un défaut de prévoyance ou de précaution aux seuls cas de faute lourde (DOC 55 3374/001, pp. 46-48). Cela signifie que dans le nouveau Code pénal, le défaut de précaution est désormais vu comme une faute lourde. Les auteurs du Livre I précisent toutefois que rien n'empêche le législateur de déroger à cette règle dans des cas exceptionnels, conformément à l'article 7 du Code pénal. On peut en déduire que les auteurs avaient déjà laissé cette porte ouverte en prévoyant la possibilité de faire coexister le défaut grave à côté du défaut “simple”, ce qui implique que la faute légère reste une qualification possible dans certaines infractions. Le Parlement peut donc créer des dérogations. L'oratrice privilégie cette façon de procéder à l'obligation de motiver spécifiquement la décision de ne pas retenir la faute grave. Il est plus simple de maintenir la faute légère et la faute grave, puis de faire varier la gradation de la peine en fonction des circonstances.

M. Siegfried Stallaert s'attarde sur la définition de la faute lourde. Il existe déjà des articles qui créent un cadre ouvert. À titre d'exemple, on peut évoquer l'énumération dans le Code de la route des mouvements qui doivent être notamment considérés comme des manoeuvres. Le Code de la route ou le nouveau Code pénal pourrait reprendre *mutatis mutandis* une énumération des

als ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid worden gerekend. Als een rechter geen rijverbod oplegt na een overtreding van de vierde graad, die normaal gezien tot het opleggen van een verbod noopt, moet hij krachtens de huidige wetgeving al in een motivatie voorzien. Evengoed kan er voorzien worden dat de rechtbank moet motiveren waarom een bepaalde gedraging dan niet als een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid wordt beschouwd.

Het koninklijk besluit van 30 september 2005 categoriseert de overtredingen op de wegcode en regelt bijgevolg welke overtredingen van eerste, tweede, derde of vierde graad zijn, en kan daarbij een richtinglijn zijn. De derde graad geldt voor overtredingen waarbij personen rechtstreeks in gevaar worden gebracht. Vierdegraadsovertredingen zijn van dien aard dat ze bij een ongeval ernstige fysieke gevolgen teweegbrengen. Het probleem is dat men moet opletten hoe het openbaar ministerie de feiten heeft gekwalificeerd en hoe het zijn dagvaarding heeft vormgegeven. Stel dat een bestuurder tegen 220 km/u in de berm crasht en dat een van de inzittenden ter plaatse overlijdt. Zulke feiten kunnen uit hoofde van artikel 10.1, 1°, worden gekwalificeerd als rijden met onaangepaste snelheid, een overtreding van de tweede graad. Een alternatieve interpretatie luidt dat de snelheidslimiet met meer dan 40 km/u werd overschreden, waardoor een rijverbod verplicht wordt. De kwalificatie bepaalt welke beoordelingsmarge de rechter heeft.

De spreker stipt aan dat de lijst met overtredingen tegen het licht moet worden gehouden. Stilstaan op een spoorwegovergang wanneer de slagbomen naar beneden gaan, is een overtreding van de tweede graad. Over de overweg rijden terwijl de slagbomen al zakken, is dan weer een overtreding van de vierde graad.

De heer Stallaert vraagt of de strafverzwaring per se moet worden gekoppeld aan het gevolg. Als een deux-chevaux tegen 90 km/u wordt aangereden door een zware Duitse wagen, dan is de kans dat de inzittenden in de eerste wagen het overleven vrij klein. Als daarentegen de deux-chevaux de zware wagen aanrijdt, heeft de benadeelde misschien enkel wat blikshade. De gevolgen zijn dus erg verschillend terwijl de onderliggende intrinsieke fout dezelfde is. De waarheid ligt

comportements qui doivent être notamment considérés comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution. La législation prévoit déjà à l'heure actuelle que le juge qui ne prononce pas d'interdiction de conduire à la suite d'une infraction du quatrième degré – laquelle entraîne normalement une telle interdiction – doit motiver sa décision. On pourrait aussi prévoir l'obligation, pour le tribunal, de motiver sa décision de considérer ou non un comportement donné comme un défaut grave de prévoyance ou de précaution.

L'arrêté royal du 30 septembre 2005 définit les catégories d'infractions au Code de la route, qui peuvent être du premier, du deuxième, du troisième ou du quatrième degré, et peut à cet égard servir de ligne de conduite. Le troisième degré concerne les infractions qui impliquent la mise en danger directe de personnes. Les infractions du quatrième degré sont quant à elles de nature à entraîner des conséquences physiques graves lors d'un accident. Or, il faut vérifier quelle est la qualification qui a été retenue par le ministère public et comment celui-ci a formulé sa citation. Imaginons qu'un conducteur ait percuté la berme alors qu'il roulait à 220 km/h et qu'un des passagers soit décédé sur place. De tels faits peuvent, en vertu de l'article 10.1, 1°, être qualifiés de circulation à une vitesse inadaptée, ce qui constitue une infraction du deuxième degré. Selon une autre interprétation, on pourrait considérer que la vitesse maximale autorisée a été dépassée de plus de 40 km/h, ce qui implique l'obligation d'imposer une interdiction de conduire. La marge d'appréciation du juge dépend de la qualification.

L'intervenant indique qu'il convient de reconsidérer la liste des infractions. S'arrêter sur un passage à niveau lorsque les barrières s'abaissent est une infraction du deuxième degré. Par contre, traverser le passage à niveau alors que les barrières sont déjà en train de s'abaisser est une infraction du quatrième degré.

M. Stallaert se demande si l'aggravation de la peine doit nécessairement être liée aux conséquences de l'acte. Si une deux-chevaux est percutée par une grosse voiture allemande à 90 km/h, les chances de survie des passagers de la première voiture sont relativement faibles. Par contre, si c'est la deux-chevaux qui percute la grosse voiture, le dommage subi par cette dernière se limitera sans doute à quelques tôles froissées. Les conséquences sont donc incomparables alors que la

waarschijnlijk in het midden, maar de spreker vindt het intellectueel oneerlijk om bij de uitspraak enkel rekening te houden met de gevolgen van een handeling.

faute sous-jacente est en soi identique. La vérité se situe probablement entre les deux approches, mais l'orateur estime qu'il ne serait pas très honnête intellectuellement de ne tenir compte que des conséquences de l'acte lors du prononcé.

De rapporteurs,

Katja Gabriëls
Pierre Jadoul

De voorzitter,

Ismaël Nuino

Les rapporteurs,

Katja Gabriëls
Pierre Jadoul

Le président,

Ismaël Nuino