

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 december 2024

WETSVOORSTEL

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

(ingediend door mevrouw Vanessa Matz c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 décembre 2024

PROPOSITION DE LOI

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

(déposée par Mme Vanessa Matz et consorts)

SAMENVATTING

Het nieuwe Strafwetboek van 29 februari 2024 bevat het misdrijf "dodelijk verkeersongeval", terwijl in het nog vigerende oude Strafwetboek het begrip "onvrijwillige doodslag" wordt gehanteerd.

Dit wetsvoorstel beoogt het nieuwe Strafwetboek te wijzigen door er een meer gepaste kwalificatie in op te nemen, namelijk "doodslag in het verkeer". Door woorden als "onopzettelijk" of gewoon "ongeval" te hanteren, wordt onvoldoende rekening gehouden met het actieve gedrag van de personen die aan de oorsprong van de overlijdens op de wegen liggen. De term "doodslag in het verkeer" maakt het mogelijk te verwijzen naar zowel de ernst van de gevolgen, als de ernst van het gedrag op de weg. Die kwalificatie stuurt aan op meer bewustwording bij de daders of potentiële daders, ook wat de gevolgen van hun onverantwoordelijk gedrag betreft. Ze sluit ook beter aan bij wat de families van de slachtoffers van die drama's ervaren.

Voorts beoogt dit wetsvoorstel een herziening van de strafmaat.

RÉSUMÉ

Le nouveau Code pénal du 29 février 2024 prévoit l'infraction d'accident de la circulation mortel alors que l'ancien Code pénal actuellement encore en vigueur vise la notion d'homicide involontaire.

La présente proposition de loi prévoit de modifier le nouveau Code pénal et d'adopter une qualification plus adaptée, à savoir celle de "homicide routier". Retenir le terme d'involontaire ou simplement d'accidentel ne tient pas compte à suffisance du comportement actif des personnes à l'origine des décès sur nos routes. L'expression "homicide routier" permet de rappeler à la fois la gravité des conséquences ainsi que la gravité du comportement adopté sur la route. Cette qualification invite à une meilleure prise de conscience des auteurs, ou auteurs potentiels, ainsi que des conséquences de leurs agissements. Elle est plus en phase avec le ressenti des familles des victimes confrontées à ces drames.

Par ailleurs, la présente proposition de loi prévoit également une révision de la hauteur de la peine.

00850

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

<i>Afkorting bij de nummering van de publicaties:</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	
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 toespraken (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)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Volgens Statbel, het Belgische statistiekbureau, hebben in 2022 37.643 verkeersongevallen plaatsgevonden, waarbij 46.074 slachtoffers vielen, onder wie 42.134 lichtgewonden, 3400 zwaargewonden en 540 doden, onder wie 102 fietsers, allen gestorven binnen dertig dagen na het ongeval.

Alcohol en drugs of overdreven snelheid zijn daarvan heel vaak de oorzaak. Volgens het verkeersveiligheidsinstituut Vias is het rijgedrag en met name overdreven snelheid nog steeds de bepalende factor bij ongevallen. Jaarlijks kunnen ongeveer 150 overlijdens met snelheid in verband worden gebracht. De woordvoerder van Vias gaf reeds aan dat de overlevingskans van een voetganger nagenoeg onbestaande is wanneer hij wordt aangereden door een auto die harder rijdt dan 80 km per uur.

Wat rijden onder invloed van alcohol betreft, bedraagt in België het percentage chauffeurs onder invloed op willekeurige plaatsen en tijdstippen 1,9 %, wat een van de hoogste percentages van Europa is. Elk jaar sterven meer dan honderd mensen in ongevallen die te wijten zijn aan alcohol.

Wat verdovende middelen betreft, is er onvoldoende nauwkeurige informatie over de overlijdens, maar uit het Esra2-onderzoek van 2019 over het aantal gevallen waarbij de bevroegden zelf aangeven dat ze onder invloed van drugs rijden, blijkt dat in België 7 % van de bevroegde chauffeurs aangaven dat ze de voorbije dertig dagen minstens eenmaal achter het stuur waren gekropen binnen het uur nadat ze drugs hadden ingenomen.

Nog volgens de cijfers van Vias werden in de eerste negen maanden van 2023, 3027 ongevallen opgetekend waarbij een chauffeur onder invloed was. Gemiddeld gaat het dus om twaalf ongevallen per dag, dat wil zeggen een om de twee uur. Volgens het hoofd van de federale wegpolitie is de toename van rijden onder invloed van drugs nog zorgwekkender. Van de ruim 420.000 chauffeurs die werden gecontroleerd, testte 3 % positief op drugs, tegenover 1,80 % op alcohol.

Het Agence wallonne de la Sécurité routière wijst erop dat drugs- en/of alcoholgebruik de remmingen wegnemen, waardoor men riskanter rijgedrag gaat vertonen. Ook maken drugs en alcohol het gezichtsveld kleiner, waardoor gevaar minder snel wordt opgemerkt. Ze verlengen de reactietijd, vertragen de reflexen en vergroten ten slotte het risico op indommelen.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Selon Statbel, l'office belge de statistiques, en 2022, on a dénombré 37.643 accidents de la route faisant au total 46.074 victimes, dont 42.134 blessés légers, 3400 blessés graves et 540 personnes, dont 102 cyclistes ayant perdu la vie dans les 30 jours suivant l'accident.

L'alcool et les drogues ou la vitesse excessive en sont bien souvent les causes. En effet, selon l'Institut pour la sécurité routière Vias, le comportement des conducteurs reste l'élément déterminant des accidents, à commencer par la vitesse excessive. Chaque année, la vitesse tue environ 150 personnes. Le porte-parole de l'Institut Vias précisait encore "Quand un piéton est heurté par une voiture qui va au-delà de 80 km/h, la chance de survie est infime."

En ce qui concerne la conduite sous influence d'alcool, le pourcentage de conducteurs sous l'influence de l'alcool à des endroits et des moments aléatoires est de 1,9 % en Belgique, soit l'un des plus élevés d'Europe. Plus d'une centaine de personnes meurent dans des accidents dus à l'alcool chaque année.

En ce qui concerne les stupéfiants, on manque d'informations précises quant aux décès, mais l'enquête Esra2 de 2019 à propos de la prévalence autodéclarée de la consommation de drogues au volant renseignait qu'en Belgique 7 % de conducteurs interrogés indiquaient avoir conduit dans l'heure après avoir consommé des drogues au moins une fois au cours des 30 derniers jours.

Concernant les neufs premiers mois de l'année 2023, 3027 accidents impliquant un conducteur sous influence ont été enregistrés, toujours selon les chiffres de l'Institut Vias. Soit une moyenne de 12 accidents par jour, un toutes les deux heures. Selon le directeur de la police fédérale de la route, l'augmentation de la conduite sous influence de la drogue est encore plus préoccupante. Sur plus de 420.000 conducteurs contrôlés, 3 % étaient positifs à un stupéfiant, pour 1,80 % à l'alcool.

L'agence wallonne de la sécurité routière rappelle que la consommation de drogue et/ou d'alcool lève les inhibitions entraînant une conduite plus risquée, rétrécit le champ de vision diminuant la perception des dangers, augmente le temps de réaction et diminue les réflexes, accroît le risque de somnolence.

Uiteraard moet men in de eerste plaats meer inzetten op opvoeding en preventie in het algemeen, maar tegelijk moet het strafrechtelijk antwoord afgestemd zijn op de ten laste gelegde feiten.

Het huidige Strafwetboek kwalificeert dergelijke feiten als onopzettelijk doden. In artikel 107 van het nieuwe Strafwetboek van 29 februari 2024 (*Belgisch Staatsblad* van 8 april 2024) wordt daarentegen de kwalificatie “dodelijk verkeersongeval” gehanteerd.

De indieners van dit wetsvoorstel zijn evenwel van oordeel dat beide kwalificeringen inadequaat zijn gezien de funeste gevolgen van het gedrag van bepaalde chauffeurs. Het gaat hierbij om diegenen die, met name door alcohol of drugs te gebruiken of overdreven snel te rijden, omstandigheden creëren die levensgevaarlijk zijn voor anderen.

Door woorden als “onopzettelijk” of gewoon “ongeval” te hanteren, wordt onvoldoende rekening gehouden met het actieve gedrag van de personen die aan de oorsprong van die overlijdens liggen. Er gaan stemmen op om dergelijke misdrijven om te zetten in opzettelijke doodslag.

In Engeland en Wales, in bijna alle staten van de Verenigde Staten en in Nederland vormt doden door toedoen van een automobilist een specifiek misdrijf. In Frankrijk is naar aanleiding van een recente wetgevingswijziging op aansturen van onder meer slachtofferverenigingen het begrip “doodslag in het verkeer” (*homicide routier*) ingevoerd.

Door een soortgelijke terminologie aan te nemen, zou de wetgeving volgens de indieners van dit amendement beter afgestemd zijn op de realiteit.

Kan men, zoals in het Strafwetboek het geval is, blijven volhouden dat iemand die 160 km per uur rijdt op een weg waar de maximumsnelheid 50 km bedraagt en die vervolgens een groep mensen aanrijdt, zich uitsluitend in de context van een “ongeval” bevindt? Moet men het als louter toeval of ongeluk zien wanneer iemand die een grote hoeveelheid drugs en/of alcohol heeft gebruikt, een tegenligger aanrijdt en daarbij meerdere mensen het leven laten?

De verwijzing naar het “ongevalsaspect” in artikel 107 van het nieuwe Strafwetboek van 29 februari 2024 geeft de indruk dat het gewoon om een ongeval zou gaan. Algemeen wordt echter aangenomen dat een ongeval toevallig is, per ongeluk of onvoorzien voorvalt, onverwacht is of niet overeenstemt met wat men had kunnen voorzien. Dat is bij de beoogde situaties echter niet het geval.

S’il faut, bien entendu, agir d’abord pour renforcer l’éducation et la prévention de manière globale sur le sujet, il appartient également à ce que la réponse pénale soit mesurée et en adéquation avec les faits reprochés.

Le Code pénal actuel range ce type de faits sous la qualification d’homicide involontaire. L’article 107 du nouveau Code pénal du 29 février 2024 (*Moniteur belge* du 8 avril 2024) vise, quant à lui, la qualification d’accident de la circulation mortel.

Ces deux appellations nous paraissent inadéquates en regard de l’implication délétère du comportement de certains conducteurs. On pense à ceux qui contribuent, singulièrement en consommant de l’alcool ou de la drogue ou en roulant à une vitesse démesurée, à créer des conditions extrêmement dangereuses pour la vie d’autrui.

Retenir le terme d’involontaire ou simplement d’accidentel ne tient pas compte à suffisance du comportement actif des personnes à l’origine de ces décès. Des voix se sont élevées appelant à transformer ce type d’infractions en homicide volontaire.

En Angleterre et au Pays de Galles, dans presque tous les États des États-Unis ainsi qu’aux Pays-Bas, l’homicide commis par un automobiliste constitue une infraction spécifique. En France, une évolution législative récente, portée notamment par des associations de victimes, a amené à adopter l’expression “homicide routier”.

L’adoption d’une terminologie similaire nous semble correspondre de manière plus adéquate à la réalité du terrain.

Peut-on continuer à considérer, comme le fait le Code pénal, que la personne qui roule à du 160 km/h sur une route limitée à du 50 km/h et percute un groupe de gens se trouve dans un contexte uniquement “accidentel”? Doit-on considérer que la personne qui consomme de la drogue et/ou de l’alcool en grande quantité et vient percuter un véhicule circulant en sens inverse occasionnant le décès de plusieurs personnes, est confrontée uniquement à un hasard ou à une malchance?

Dans le terme “accident” visé à l’article 107 du nouveau Code pénal du 29 février 2024, se développe le concept qu’il s’agirait d’un simple accident. Cependant, l’accident dans sa conception commune implique qu’il soit fortuit, qu’il arrive par hasard ou de manière imprévue, inattendue ou non conforme à ce que l’on pouvait prévoir. Tel n’est, toutefois, pas le cas dans les situations visées.

De term “doodslag in het verkeer” maakt het mogelijk te verwijzen naar zowel de ernst van de gevolgen, als de ernst van het gedrag op de weg. Die kwalificatie stuurt aan op meer bewustwording bij de daders of potentiële daders, ook wat de gevolgen van hun onverantwoordelijk gedrag betreft. Ze sluit ook beter aan bij wat de families van de slachtoffers van zulke drama's ervaren. Het woordgebruik moet zo worden aangepast dat het beter aansluit bij de ervaringen van de nabestaanden, want de gerechtelijke procedures kunnen op dit moment inderdaad als traumatisch worden ervaren.

De moeder van een Frans verkeersslachtoffer wees er nog op hoe ondraaglijk zij het gebruik van het woord “onopzettelijk” vond. Zij vindt dat bestuurders die door hun drank- of druggebruik wegpilaten worden, moeten worden geresponsabiliseerd, want zij hebben niet meer en niet minder dan een wapen in handen. Daarom moet de wet worden aangepast door de kwalificatie “doodslag in het verkeer” in te voeren.

Hetzelfde onbegrip ontstaat ook vaak in ons land, met name wanneer families telkens opnieuw te horen krijgen dat het om een “ongeval” gaat. Ook in België komen familieleden van slachtoffers er via betogingen en verzoekschriften voor op de wet in die zin te doen aanpassen.

Het gebruik van de woorden “doodslag in het verkeer” zou des te logischer zijn daar met betrekking tot het nieuwe artikel 107 wordt aangegeven dat het om “doden” gaat.

Het voorliggende wetsvoorstel beoogt dus de benaming van dit misdrijf te wijzigen.

Wat de tekst zelf van artikel 107 betreft, wordt om dezelfde redenen de voorkeur gegeven aan het woord “aanrijding” veeleer dan aan het woord “verkeersongeval”.

In de tot dusver gehanteerde betekenis impliceert dat woord immers niet noodzakelijk een botsing tussen twee voertuigen, maar kan het ook verwijzen naar een autobestuurder die een voetganger raakt. Een en ander blijft binnen de niet-opzettelijke context, waarbij de bestuurder die opzettelijk op iemand inrijdt onder andere artikelen van het Strafwetboek valt.

Wat de straf betreft:

Alleen een andere benaming lijkt de indieners van het amendement onvoldoende. Ook de straf moet worden herzien.

Artikel 419 van het thans geldende Strafwetboek luidt:

L'expression “homicide routier” permet de rappeler à la fois la gravité des conséquences ainsi que la gravité du comportement adopté sur la route. Cette expression invite à une meilleure prise de conscience des auteurs, ou auteurs potentiels, ainsi que des conséquences de leurs agissements. Elle est plus en phase avec le ressenti des familles des victimes confrontées à ces drames. Si, à l'heure actuelle, les procédures judiciaires peuvent être vécues comme des traumatismes, l'adaptation de la qualification doit amener également plus de cohérence avec le vécu de ces familles.

La mère d'une victime de la route française rappelait encore combien lui était “insupportable” l'utilisation du terme “involontaire”. Pour elle, en buvant de l'alcool ou en consommant de la drogue, les chauffards doivent être responsabilisés car ils ont “une véritable arme entre les mains”. C'est pourquoi “la loi doit évoluer” en instaurant une qualification d'“homicide routier”.

La même incompréhension apparaît régulièrement dans notre pays, notamment lorsque les familles doivent s'entendre dire qu'il s'agit d'un “accident”. En Belgique aussi, les familles de victimes se mobilisent en vue de cette évolution législative organisant marches et pétitions.

L'utilisation des mots “homicide routier” est d'autant plus cohérente que le nouvel article 107 précise qu'il vise un homicide.

La présente proposition vise donc à modifier l'appellation de cette infraction.

Quant au corps du texte de l'article 107, pour les mêmes raisons, l'expression “collision routière” est préférée à celle d'“accident de circulation”.

Comme dans le sens utilisé jusque-là, cette dernière expression n'implique pas forcément la collision entre deux véhicules, mais peut également viser le fait pour un automobiliste de percuter un piéton. Elle reste dans le contexte non intentionnel, le conducteur qui foncerait sciemment sur quelqu'un tombant sous le coup d'autres articles du Code pénal.

La peine:

Une simple modification de l'appellation ne nous apparaît pas suffisante, il faut également prévoir une révision de la peine.

L'actuel Code pénal en vigueur prévoit, en son article 419, ce qui suit:

“Art. 419. Hij die onopzettelijk iemands dood veroorzaakt, wordt gestraft met gevangenisstraf van drie maanden tot twee jaar en met geldboete van vijftig euro tot duizend euro.

Wanneer de doding het gevolg is van een verkeersongeval dan bedraagt de gevangenisstraf drie maanden tot vijf jaar en de geldboete 50 euro tot 2000 euro.”

De artikelen 106 en 107 van het nieuw Strafwetboek van 29 februari 2024 luiden:

“Afdeling 2. Doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid

Art. 106. Doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid

Het doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid wordt bestraft met een straf van niveau 2.”

Art. 107. Dodelijk verkeersongeval

Het doden door een ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid in het kader van een verkeersongeval wordt bestraft met een straf van niveau 3.”

Het Strafwetboek onttrekt daardoor de dodelijke ongevallen die verband houden met lichte fouten aan het strafrechtelijk onderzoek. Het zal voortaan de burgerlijke rechtbanken toekomen zich uit te spreken, wat de indieners van dit wetsvoorstel een goede evolutie vinden.

Ter herinnering: de straf van niveau 3 stemt overeen met een gevangenisstraf van 3 jaar tot ten hoogste 5 jaar of een behandeling onder vrijheidsberoving van meer dan 2 jaar tot ten hoogste 4 jaar. Wanneer verzachtende omstandigheden worden toegekend, kan er worden overgegaan naar straffen van niveau 2 of niveau 1.

De indieners zijn van oordeel dat het wenselijk zou zijn het niveau van de straf op te trekken tot niveau 4, zijnde een gevangenisstraf van 5 jaar tot ten hoogste 10 jaar (of een behandeling onder vrijheidsberoving van meer dan vier jaar tot ten hoogste zes jaar), waarbij de toekenning van verzachtende omstandigheden het mogelijk maakt over te gaan tot een straf van niveau 3 of 2.

Het betreft hier een misdrijf met de zwaarste prijs: een mensenleven.

Gelet op het evenwicht en de interne samenhang van het nieuwe Strafwetboek lijkt die overgang naar niveau 4 de indieners gerechtvaardigd, met name in het licht van de in de artikelen 319 tot 321 en artikel 197 bedoelde misdrijven. Wat artikel 319 betreft, is voor een

“Art. 419. Quiconque aura involontairement causé la mort d’une personne sera puni d’un emprisonnement de trois mois à deux ans et d’une amende de cinquante euros à mille euros.

Lorsque la mort est la conséquence d’un accident de la circulation, l’emprisonnement sera de trois mois à cinq ans et l’amende de 50 euros à 2000 euros.”

Les articles 106 et 107 du nouveau Code pénal du 29 février 2024 disposent ce qui suit:

“Section 2. L’homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution

Art. 106. L’homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution

L’homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution est puni d’une peine de niveau 2.”

Art. 107. L’accident de la circulation mortel

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.”

Ce faisant, le Code pénal soustrait de l’examen pénal les accidents mortels liés à des fautes légères; il appartiendra désormais aux tribunaux civils de statuer sur la question, ce qui apparaît une bonne évolution à l’auteur de la présente proposition de loi.

Pour rappel, la peine de niveau 3 correspond à une peine de 3 ans à 5 ans de prison au plus ou d’un traitement sous privation de liberté de plus de deux ans à quatre ans au plus; en cas d’admission de circonstances atténuantes, il permet de passer au niveau 2 ou au niveau 1 de peine.

Nous estimons qu’il serait préférable d’élever le niveau de la peine au niveau 4, soit un emprisonnement de 5 ans à 10 ans au plus (ou un traitement sous privation de liberté de plus de quatre ans à six ans au plus), l’admission de circonstances permettant de passer au niveau 3 ou 2 de peine.

On est ici face à une infraction aux conséquences gravissimes: la perte d’une vie.

Dans l’équilibre et la logique interne du nouveau Code pénal, ce passage au niveau 4 nous semble justifié, notamment au regard des infractions visées aux articles 319 à 321 et 197. Concernant l’article 319, pour l’entrave à la circulation entraînant une atteinte à l’intégrité

verkeersbelemmering met een integriteitsaantasting van de tweede graad tot gevolg voorzien in een straf van niveau 3. Wat artikel 320 betreft, is voor een verkeersbelemmering met een integriteitsaantasting van de derde graad tot gevolg voorzien in een straf van niveau 4. Artikel 321 bepaalt dat de verkeersbelemmering die de dood tot gevolg heeft, wordt bestraft met een straf van niveau 5. Artikel 197 bepaalt dan weer dat gewelddaden die de dood tot gevolg hebben, zonder dat de dader handelde met het oogmerk te doden, worden bestraft met een straf van niveau 4.

Het gebruik van het woord “onopzettelijk” in het oud Strafwetboek zou enigszins verwarring kunnen stichten. Hoewel andermans overlijden ongetwijfeld niet het doel is van die bestuurders, is hun gedrag waarbij ze onder invloed van drugs en/of alcohol achter het stuur kruipen wel opzettelijk. Evenzo is het gebruik van een voertuig in die omstandigheden opzettelijk. Het nieuwe Strafwetboek heeft specifiek betrekking op het ernstig gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid. Het lijkt de indieners dan ook rechtvaardig de straf af te stemmen op die welke waarin is voorzien voor opzettelijke daden, zoals de gewelddaden die de dood tot gevolg hebben, zonder dat de dader handelde met het oogmerk te doden.

Zulks is nog een gematigde benadering, want nog ver van een straf van niveau 7 (een gevangenisstraf van meer dan twintig tot ten hoogste dertig jaar of een behandeling onder vrijheidsberoving van meer dan zestien jaar tot ten hoogste achttien jaar) die is bepaald voor moord, dus voor opzettelijk doden.

Gelet op de voormelde significante cijfers kan worden gesteld dat doodslag in het verkeer jammer genoeg een veel te wijdverbreid verschijnsel in de samenleving is, dat absoluut strafrechtelijk en met een rechtvaardige strafmaat moet worden bestraft.

Het Grondwettelijk Hof heeft dit soort redenering nog onlangs opnieuw bekrachtigd in zijn arrest nr. 123/2021 van 30 september 2021 over een prejudiciële vraag van het Hof van Cassatie:

“B.3.2. (...) Het staat aan de wetgever, in het bijzonder wanneer hij een plaag wil bestrijden die andere preventieve maatregelen tot nog toe onvoldoende hebben kunnen indijken, te beslissen of voor een strengere bestraffing van sommige vormen van delinquentie moet worden geopteerd en/of dient te worden voorzien in alternatieve maatregelen met het oog op het verhogen van de verkeersveiligheid. Het aantal verkeersongevallen en de gevolgen daarvan verantwoordend dat diegenen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen het voorwerp uitmaken van daartoe geëigende procedures en sancties. (...)

du deuxième degré est prévue une peine de niveau 3. Concernant l'article 320, pour l'entrave à la circulation entraînant une atteinte à l'intégrité du troisième degré est prévue une peine de niveau 4; à l'article 321, l'entrave à la circulation entraînant la mort est punie d'une peine de niveau 5. L'article 197, prévoit, quant à lui, que les actes de violence ayant entraîné la mort, sans intention de la donner, sont punis d'une peine de niveau 4.

L'utilisation dans l'ancien Code pénal du mot “involontaire” pouvait amener une certaine confusion. Si le décès d'une autre personne n'est, sans aucun doute, pas l'objectif de ces conducteurs, leurs comportements de consommation de drogues, d'alcool préalable à la prise du volant sont volontaires. L'usage d'un véhicule dans ces conditions est également volontaire. Le nouveau Code pénal vise spécifiquement les défauts graves de prévoyance ou de précaution. Il nous semble donc équitable d'aligner la peine sur celle prévue pour des actes volontaires, comme les actes de violence ayant entraîné la mort sans intention de la donner.

On reste pour autant mesuré, car encore loin de la peine de niveau 7 (emprisonnement de plus de vingt ans à trente ans au plus ou d'un traitement sous privation de liberté de plus de seize ans à dix-huit ans au plus) prévue pour meurtre, soit l'homicide volontaire.

Au vu des chiffres importants mentionnés *supra*, on peut considérer que les homicides routiers constituent, malheureusement, un phénomène de société bien trop important qu'il convient absolument de réprimer pénalement à leurs juste hauteur.

La Cour constitutionnelle a d'ailleurs validé ce type de raisonnement encore récemment dans son arrêt n° 123/2021 du 30 septembre 2021 sur une question préjudicielle de la Cour de Cassation:

“B.3.2. [...] Il appartient au législateur, spécialement lorsqu'il entend lutter contre un fléau que d'autres mesures préventives n'ont pu suffisamment endiguer jusqu'ici, de décider s'il convient d'opter pour une répression plus stricte à l'égard de certaines formes de délinquance, et/ou s'il y a lieu de prévoir des mesures alternatives en vue de renforcer la sécurité routière. Le nombre d'accidents de la route et les conséquences de ceux-ci justifient que les personnes qui compromettent la sécurité routière fassent l'objet de procédures et de sanctions appropriées.”

B.5.2. De aanzienlijke verhoging van de maximumstraf voor onopzettelijk doden als gevolg van een verkeersongeval is tevens een pertinente maatregel in het licht van de door de wetgever nagestreefde doelstellingen van verkeersveiligheid en van responsabilisering van de bestuurders van motorrijtuigen.

B.5.3. (...) De wil van de wetgever om op te treden tegen onverantwoorde risico's in het verkeer die tot zeer ingrijpende gevolgen kunnen leiden, verantwoordt een hoge maximumstraf. Het is daarbij niet zozeer relevant dat de dader de gevolgen van zijn gedrag voor het slachtoffer niet heeft gewild, maar veeleer dat hij die gevolgen wellicht had kunnen vermijden door een meer verantwoorde rijstijl aan te nemen. Een straf die een mentaliteitswijziging bij weggebruikers beoogt teweeg te brengen, kan slechts nut hebben indien zij voldoende afschrikwekkend is."

Als tot slot wordt gekeken naar de strafmaat voor dit soort van misdrijven in andere landen, dan blijkt een "basisstraf" van vijf tot tien jaar zowat de norm te zijn. In Nederland wordt de maximale gevangenisstraf verhoogd tot negen jaar wanneer de bestuurder die aan de basis ligt van het dodelijke ongeval, ofwel rijdt in staat van dronkenschap of onder invloed van substanties die de alertheid achter het stuur verminderen, ofwel de maximumsnelheid zwaar overschrijdt.

In Engeland bedraagt de maximumstraf in principe tien jaar, maar in sommige gevallen kan ze oplopen tot levenslang. In Frankrijk staat op het onlangs ingevoerde misdrijf "doodslag in het verkeer" (*homicide routier*) een maximumstraf van vijf jaar wanneer het ongeval te wijten is aan onhandigheid, onachtzaamheid of onoplettendheid. Die maximumstraf wordt opgetrokken naar zeven jaar in geval van één verzwarende omstandigheid en naar tien jaar wanneer er twee of meer verzwarende omstandigheden zijn. Verzwarende omstandigheden die zijn vastgelegd in de Franse wetgeving zijn onder andere: het alcoholgehalte in het bloed, het gebruik van verdovende middelen, rijden zonder rijbewijs, overschrijding van de maximumsnelheid of vluchtmisdrijf na het ongeval. In Duitsland, Spanje of Italië daarentegen bedraagt de maximumstraf net zoals in België thans vijf jaar. In Italië kan die straf oplopen tot tien jaar indien er sprake is van meerdere doden of één dode en meerdere gewonden.

Hoewel dit wetsvoorstel ertoe strekt het strafniveau te verhogen naar niveau 4, is het niettemin van fundamenteel belang in het achterhoofd te houden dat de rechter altijd de situatie van een vervolgd dader *in concreto* zal kunnen en moeten onderzoeken. Het lijkt vanzelfsprekend dat de rechter verzachtende omstandigheden kan toepassen en de straf kan verminderen, zoals op algemene wijze is bepaald in het nieuwe Strafwetboek.

"B.5.2. L'augmentation significative de la peine maximale prévue en cas d'homicide involontaire dans le contexte d'un accident de la circulation est aussi une mesure pertinente à la lumière des objectifs de sécurité routière et de responsabilisation des conducteurs de véhicules à moteur poursuivis par le législateur."

"B.5.3. [...] La volonté du législateur de lutter contre la prise de risques inconsidérés au volant qui peuvent entraîner des conséquences dramatiques justifie une peine maximale élevée. À cet égard, ce n'est pas tant le fait que l'auteur n'ait pas voulu les conséquences de son comportement pour la victime qui est pertinent, mais plutôt le fait qu'il aurait probablement pu éviter ces conséquences en adoptant un style de conduite plus raisonnable. Une peine qui vise à changer la mentalité des usagers de la route ne peut être utile que si elle est suffisamment dissuasive."

Enfin, si l'on regarde la hauteur des peines prévues pour ce type d'infraction dans d'autre pays, on constate qu'une peine de "base" de 5 à 10 ans s'inscrit dans une certaine norme. Aux Pays-Bas, la durée maximale de la peine de prison est portée à neuf ans lorsque le conducteur à l'origine de l'accident mortel conduit en état d'ivresse ou sous l'influence de substances qui altèrent la vigilance au volant, ou dépasse "de façon sérieuse" la limite de vitesse.

En Angleterre, la peine maximale est de 10 ans, voire peut-être à vie dans certains cas. En France, l'infraction récemment créée d'homicide routier est adjointe d'une peine maximale de 5 ans lorsque celui-ci est lié à une maladresse, une imprudence, une inattention. Cette peine maximale augmente à 7 ans en présence d'une circonstance aggravante et jusqu'à 10 ans s'il y en a deux ou plus. Parmi les circonstances aggravantes en droit français, on retrouve notamment: le taux d'alcoolémie, l'usage de substance stupéfiantes, l'absence de permis, le dépassement de la vitesse maximale autorisée ou le fait d'avoir fui les lieux après l'accident. En revanche, comme en Belgique actuellement, en Allemagne, en Espagne ou Italie la peine maximale est de 5 ans. Dans ce dernier pays, cela peut toutefois monter à 10 ans s'il y a plusieurs tués ou un tué et des blessés.

Si la présente proposition de loi vise à relever le niveau de la peine au niveau 4, il est néanmoins fondamental de garder à l'esprit que le juge pourra et devra toujours examiner *in concreto* la situation d'un auteur poursuivi. Il apparaît évident que pour certaines situations, comme cela est prévu de manière générale dans le nouveau Code pénal, il pourra appliquer des circonstances atténuantes et réduire la peine.

Met de nieuwe strafmaatbepaling in het nieuwe Strafwetboek zou de rechter, mits er sprake is van verzachtende omstandigheden en indien de situatie zich ertoe leent, een straf kunnen verlagen naar niveau 3 (drie tot vijf jaar) of niveau 2 (zes maanden tot drie jaar) en alternatieve straffen kunnen opleggen (de bepaling van voorwaarden inzake onthouding van drugs en/of alcohol en bijbehorende opvolging, een verkeeropleiding, het verbod om een bepaald type voertuig te besturen enzovoort).

Indien dit wetsvoorstel wordt aangenomen, zal de rechter over de mogelijkheid beschikken om daadwerkelijk elk geval naargelang van de situatie te beoordelen, zodat de meest rechtvaardige straf kan worden opgelegd.

Avec le nouveau système des peines institué dans le nouveau Code pénal, moyennant des circonstances atténuantes, le juge pourrait, si la situation s'y prête, descendre à une peine de niveau 3 (3 à 5 ans) ou 2 (6 mois à 3 ans) ainsi que prévoir des peines alternatives, telles que des conditions d'abstinence et de suivi par rapport à la drogue/l'alcool, de formation routière, d'interdiction de conduite d'un type de véhicule...

La présente proposition de loi, si elle est adoptée, laissera donc l'opportunité d'une réelle appréciation du juge au cas par cas de la situation afin d'établir la peine la plus juste.

Vanessa Matz (Les Engagés)
Maxime Prévot (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)
Pierre Kompany (Les Engagés)
Ismaël Nuino (Les Engagés)

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

In artikel 107 van het Strafwetboek van 29 februari 2024 worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het opschrift van artikel 107 wordt vervangen door “Doodslag in het verkeer”;

2° het woord “verkeersongeval” wordt vervangen door het woord “aanrijding”;

3° de woorden “niveau 3” worden vervangen door de woorden “niveau 4”.

Art. 3

Deze wet treedt in werking op 8 april 2026.

4 december 2024

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

Dans l'article 107 du Code pénal du 29 février 2024, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'intitulé de l'article 107 est remplacé par ce qui suit “L'homicide routier”;

2° les mots “un accident de la circulation” sont remplacés par les mots “une collision routière”;

3° les mots “niveau 3” sont remplacés par les mots “niveau 4”.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le 8 avril 2026.

4 décembre 2024

Vanessa Matz (Les Engagés)
Maxime Prévot (Les Engagés)
Aurore Tourneur (Les Engagés)
Pierre Kompany (Les Engagés)
Ismaël Nuino (Les Engagés)