

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

5 décembre 2023

**PROJET DE LOI**  
introduisant le Livre II du Code pénal

**Amendements**  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
*Voir:*

Doc 55 **3518/ (2022/2023)**:  
001: Projet de loi.

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

5 december 2023

**WETSONTWERP**  
tot invoering van Boek II van het Strafwetboek

**Amendementen**  
\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
*Zie:*

Doc 55 **3518/ (2022/2023)**:  
001: Wetsontwerp.

N° 1 de Mme **Matz**, M. **Maxime Prévot** et Mme **Fonck**

Art. 2

**Dans l'article 107 proposé, remplacer les mots "L'accident de roulage mortel" par les mots "L'homicide routier".**

JUSTIFICATION

Voir la justification de l'amendement n° 3.

Vanessa Matz (Les Engagés)  
Maxime Prévot (Les Engagés)  
Catherine Fonck (Les Engagés)

Nr. 1 van mevrouw **Matz**, de heer **Maxime Prévot** en mevrouw **Fonck**

Art. 2

**In het voorgestelde artikel 107, de woorden "Dodelijk verkeersongeval" vervangen door de woorden "Doodslag in het verkeer".**

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van amendement nr. 3.

N° 2 de Mme **Matz**, M. **Maxime Prévot** et Mme **Fonck**

Art. 2

**Dans l'article 107 proposé, remplacer les mots "accident de roulage" par les mots "collision routière".**

JUSTIFICATION

Voir la justification de l'amendement n° 3.

Vanessa Matz (Les Engagés)  
Maxime Prévot (Les Engagés)  
Catherine Fonck (Les Engagés)

Nr. 2 van mevrouw **Matz**, de heer Maxime **Prévot** en mevrouw **Fonck**

Art. 2

**In het voorgestelde artikel 107, het woord "verkeersongeval" vervangen door het woord "aanrijding".**

VERANTWOORDING

Zie de verantwoording van amendement nr. 3.

N° 3 de Mme **Matz**, M. Maxime Prévôt et Mme **Fonck**

## Art. 2

**Dans l'article 107 proposé, remplacer les mots "niveau 3" par les mots "niveau 4".**

### JUSTIFICATION

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, 3.400 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 la cause. 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 de l'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, l'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, 3.027 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

Nr. 3 van mevrouw **Matz**, de heer Maxime **Prévot** en mevrouw **Fonck**

## Art. 2

**In het voorgestelde artikel 107 de woorden "niveau 3" vervangen door de woorden "niveau 4".**

### VERANTWOORDING

Volgens Statbel, het Belgische statistiekbureau, hebben in 2022 37.643 verkeersongevallen plaatsgevonden, waarbij 46.074 slachtoffers vielen, onder wie 42.134 lichtgewonden, 3.400 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 veroorzaakt overdreven snelheid ongeveer 150 overlijdens. 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 het percentage chauffeurs onder invloed op willekeurige plaatsen en tijdstippen 1,9 % in België, 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 bevroagden zelf aangeven dat ze onder invloed van drugs rijden, blijkt dat in België 7 % van de bevroagde 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 3.027 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 wegpolicie is de toename van rijden onder invloed van drugs nog zorgwekkender. Van

encore plus préoccupante. Sur plus de 420.000 conducteurs contrôlés en 2022, 3 % étaient positifs à un stupéfiant, pour 1,80 % à l'alcool.

L'Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) rappelle que la consommation de drogue et/ou d'alcool lève les inhibitions entraînant une conduite plus risquée, rétrécit le champ visuel diminuant la perception des dangers, augmente le temps de réaction, diminue les réflexes et enfin accroît le risque de somnolence.

S'il faut bien entendu agir d'abord pour renforcer l'éducation et la prévention de manière globale sur le sujet, il convient également que la réponse pénale soit mesurée et en adéquation avec les faits dont il est question.

Le Code pénal actuel range ce type d'événements sous la qualification d'homicide involontaire. Le projet de Code pénal vise, quant à lui, la qualification d'accident de roulage 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 "involontaire" ou simplement "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 homicides volontaires.

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, récemment une évolution législative, portée notamment par des associations de victimes, a amené à adopter le terme "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 projet de 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

de 420.000 chauffeurs die in 2022 werden gecontroleerd, testte 3 % positief op drugs, tegenover 1,80 % op alcohol.

Het Agence wallonne pour la Sécurité routière (AWSR) 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.

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 desbetreffende feiten.

Het huidige Strafwetboek kwalificeert dergelijke feiten als onopzettelijk doden. In het ontwerp van Strafwetboek wordt daarentegen de kwalificatie "dodelijk verkeersongeval" beoogd.

De indieners van deze amendementen zijn evenwel van oordeel dat beide termen 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 te kwalificeren als "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 deze amendementen beter afgestemd zijn op de realiteit.

Kan men, zoals in het ontwerp van Strafwetboek het geval is, blijven volhouden dat iemand die 160 km per uur rijdt op een weg waar de maximumsnelheid 50 km is en die vervolgens

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 une malchance?

Dans le terme “accidentel” tel qu’actuellement prévu par le projet de Code Pénal, se développe le concept qu’il s’agirait simplement d’un accident. Cependant, l’accident dans sa conception commune implique qu’il soit fortuit, arrive par hasard ou de manière imprévue, inattendue ou non conforme à ce que l’on pouvait prévoir.

Ce n’est pas du tout le cas dans les situations visées.

Les termes “homicide routier” permettent de rappeler à la fois la gravité des conséquences ainsi que la gravité du comportement adopté sur la route. Ces termes invitent à une meilleure prise de conscience des auteurs, ou auteurs potentiels, et des conséquences de leurs agissements irresponsables. Une telle définition est davantage 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 des termes doit amener également plus de cohérence avec le vécu de ces familles endeuillées. La mère d’une victime de la route française rappelait encore en début d’année 2023 combien l’utilisation du terme “involontaire” lui était “insupportable”.

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 la 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”.

L’utilisation des mots “homicide routier” est d’autant plus cohérente que, dans son développement, le nouvel article 107 en projet précise qu’il vise un homicide.

Le présent amendement vise donc à modifier l’appellation de cette infraction.

Quant au corps du texte du nouvel article 107, et pour les mêmes raisons, les termes “collision routière” seront préférés aux termes “accident de roulage”.

een groep mensen aanrijdt, zich uitsluitend in de context van een “ongeval” bevindt? Moet men het als louter toeval of pech zien wanneer iemand die een grote hoeveelheid drugs en/of alcohol heeft gebruikt een tegenligger aanrijdt, en daarbij meerdere mensen het leven laten?

Achter de verwijzing naar het “ongevalsaspect” in het huidige ontwerp van Strafwetboek zit de idee vervat 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.

Dit is allerminst het geval bij de beoogde situaties.

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. De term stuurt aan op meer bewustwording bij de daders of potentiële daders, met name wat de gevolgen van hun onverantwoordelijk gedrag betreft. Een dergelijke definitie sluit ook beter aan bij wat de families van de slachtoffers van die drama’s ervaren. De gerechtelijke procedures kunnen op dit moment inderdaad als traumatisch worden ervaren, maar los daarvan moet ook het woordgebruik zo worden aangepast dat het beter aansluit bij de ervaringen van de rouwende families.

Begin 2023 wees de moeder van een Frans verkeersslachtoffer er nog op hoe “ondraaglijk” zij het gebruik van het woord “onopzettelijk” vond. Bestuurders die door hun drank- of druggebruik wegpikten worden, moeten, zo vond zij, worden geresponsabiliseerd want zij hebben een “onvervalst 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.

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

Dit amendement beoogt dus de benaming van dit misdrijf te wijzigen.

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

Comme dans le sens utilisé jusque-là, ces termes n'impliquent 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 donc également prévoir une révision de la peine ce qui fait l'objet d'un troisième amendement.

Le Code pénal actuel prévoit à son article 419 que:

“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 2.000 euros.”

Le projet en discussion prévoit, en son article 2, d'instaurer les articles 106 et 107 du Code pénal, Livre 2, rédigés comme 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 roulage mortel

L'homicide par défaut grave de prévoyance ou de précaution dans le cadre d'un accident de roulage est puni d'une peine de niveau 3.”

Ce faisant, le projet de nouveau 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 aux auteurs du présent amendement.

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 dus worden herzien, wat het voorwerp uitmaakt van een derde amendement.

Het huidige Strafwetboek bepaalt in artikel 419:

“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 2.000 euro.”

Artikel 2 van het voorliggende wetsontwerp beoogt de instelling van de artikelen 106 en 107 van het Strafwetboek, boek 2, luidende:

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

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 graves: 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 régies par les nouveaux articles 320 à 322 et 197. L'article 320 prévoit, en cas d'entrave à la circulation entraînant une atteinte à l'intégrité du deuxième degré, une peine de niveau 3. L'article 321 prévoit, en cas d'entrave à la circulation entraînant une atteinte à l'intégrité du troisième degré, une peine de niveau 4. Quant à l'article 322, l'entrave à la circulation entraînant la mort, sans intention de la donner, prévoit 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 liés à la consommation de drogues et/ou d'alcool préalable à la prise du volant sont volontaires. L'usage d'un véhicule dans ces conditions est également volontaire. Le projet de loi tel que soumis vise spécifiquement les défauts graves de prévoyance ou de précaution. Il semble donc équitable aux auteurs du présent amendement 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

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 misdrijven die vallen onder de nieuwe artikelen 320 tot 322 en 197. Artikel 320 bepaalt voor een verkeersbelemmering met een integriteitsaantasting van de tweede graad tot gevolg een straf van niveau 3. Artikel 321 bepaalt voor een verkeersbelemmering met een integriteitsaantasting van de derde graad tot gevolg een straf van niveau 4. Artikel 322 bepaalt dat de verkeersbelemmering die de dood tot gevolg heeft, zonder dat de dader handelde met het oogmerk te doden, wordt bestraft met een straf van niveau 5. Artikel 197, dan weer, bepaalt 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 oude 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 voorgelegde wetsontwerp heeft specifiek betrekking op de ernstige gebreken aan voorzorg of voorzichtigheid. Het lijkt de indieners van dit amendement 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.

En zulks is zeker 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

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 leur 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: "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." et "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." Et encore "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'infractions dans d'autres 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, soit conduit en état d'ivresse ou sous l'influence de substances qui altèrent sa vigilance au volant, soit 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, le récemment nommé "homicide routier" est assorti d'une peine maximale

under vrijheidsberoving van meer dan zestien jaar tot ten hoogste achttien jaar) die is bepaald voor doodslag, en dus ook 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: "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 verantwoorden dat diegenen die de verkeersveiligheid in het gedrang brengen het voorwerp uitmaken van daartoe geëigende procedures en sancties." En ook: "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." Voorts vermeldt het arrest: "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 5 tot 10 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 stuurt in staat van dronkenschap of onder invloed is van substanties die de alertheid achter het stuur verminderen, ofwel de maximumsnelheid "ernstig" overschrijdt.

In Engeland bedraagt de maximumstraf 10 jaar, of zelfs misschien levenslang in sommige gevallen. In Frankrijk staat op de recent ingevoerde kwalificatie "*homicide routier*" een

de 5 ans lorsqu'il est lié à une maladresse, une imprudence ou une inattention. Cette peine maximale s'élève 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 prévues par la loi française, on retrouve notamment: le taux d'alcoolémie, l'usage de substances 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 en Italie, la peine maximale est de 5 ans. Dans ce dernier pays, la peine peut toutefois monter à 10 ans s'il y a un ou plusieurs tués et des blessés.

Si l'amendement 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 aux auteurs du présent amendement que pour certaines situations, comme c'est prévu de manière générale dans le projet de Code pénal, le juge pourra appliquer des circonstances atténuantes et réduire la peine.

Avec la nouvelle construction des peines prévues par le Code pénal, moyennant des circonstances atténuantes, le juge pourrait, si la situation s'y prête, réduire une peine au 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, etc.

L'amendement proposé laissera donc l'opportunité d'une réelle appréciation du juge, au cas par cas, afin d'établir la peine la plus juste.

Vanessa Matz (Les Engagés)  
Maxime Prévot (Les Engagés)  
Catherine Fonck (Les Engagés)

maximumstraf van 5 jaar wanneer het ongeval te wijten is aan onhandigheid, onachtzaamheid of onoplettendheid. Die maximumstraf wordt opgetrokken naar 7 jaar wanneer er sprake is van een verzwarende omstandigheid en tot 10 jaar wanneer er twee of meer verzwarende omstandigheden zijn. Verzwarende omstandigheden die zijn vastgelegd in de Franse wet zijn onder andere: het alcoholgehalte in het bloed, het gebruik van verdovende middelen, rijden zonder een rijbewijs te bezitten, de overschrijding van de maximumsnelheid of vluchtmisdrijf na het ongeval. Aan de andere kant is de maximumstraf in Duitsland, Spanje en Italië net zoals thans in België 5 jaar. In die laatstgenoemde landen kan de straf echter naar tien jaar worden opgetrokken indien er sprake is van meerdere doden en gewonden.

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

Met de nieuwe strafmaatbepaling in het 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 (3 tot 5 jaar) of niveau 2 (6 maanden tot 3 jaar) en alternatieve straffen kunnen opleggen, zoals de bepaling van voorwaarden inzake onthouding van drugs en/of alcohol en bijbehorende opvolging, een verkeersopleiding, het verbod om een bepaald type voertuig te besturen enzovoort.

Het voorgestelde amendement zal de rechter dus de mogelijkheid bieden om van elk apart geval een reële beoordeling te maken, zodat de meest rechtvaardige straf kan worden opgelegd.