

- 1943 / 1 - 98 / 99

Chambre des représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1998 - 1999 (*)

22 JANVIER 1999

PROPOSITION DE LOI

modifiant l'article 619 du Code d'instruction criminelle

(Déposée par M. Jos Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les problèmes de l'insécurité routière ne concernent pas seulement la prévention, mais aussi la prise en charge des victimes des accidents de la route. Une politique de prévention - même radicale - ne pourra en effet jamais empêcher que la circulation routière fasse des victimes.

Cette prise en charge comporte plusieurs éléments. Il y a, par exemple, le problème de l'accueil des victimes dans les services d'urgence: trop nombreux, ces services sont sous-équipés. Il s'indiquerait de procéder d'urgence à une réorientation.

Il y a par ailleurs la prise en charge psychologique des victimes et de leurs proches. Et que doit-il advenir des victimes handicapées à vie? Aux Pays-Bas, 1 700 personnes viennent s'ajouter chaque année au nombre des handicapés permanents par suite d'un accident de la circulation ayant entraîné des dommages corporels. Si nous extrapolons ce chiffre à la situation de notre pays - où nous ne disposons même pas de statistiques fiables à ce sujet -, le bilan des accidents de la circulation s'alourdirait chaque an-

(*) Cinquième session de la 49^{ème} législature

- 1943 / 1 - 98 / 99

Belgische Kamer van volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1998 - 1999 (*)

22 JANUARI 1999

WETSVOORSTEL

tot wijziging van artikel 619 van het Wetboek van strafvordering

(Ingediend door de heer Jos Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN.

De problemen van de verkeersonveiligheid hebben niet alleen betrekking op de preventie, maar ook op de nazorg voor de verkeersslachtoffers. Zelfs het meest drastische preventieve beleid kan immers nooit voorkomen dat het verkeer slachtoffers eist.

Die nazorg heeft betrekking op meerdere elementen. Zo is er de problematiek van de opvang van de slachtoffers in de spoedgevallendiensten: enerzijds zijn er te veel diensten, anderzijds zijn ze onvoldoende uitgerust. Een heroriëntatie is dringend gewenst.

Daarnaast is er ook de psychologische opvang van de slachtoffers en de na- of naastbestaanden. En wat moet er gebeuren met de slachtoffers die als gehandicapte verder door het leven moeten gaan? In Nederland bedraagt het jaarlijks aantal definitief gehandicapten ten gevolge van letselongevallen in het verkeer zowat 1700. Als we dat cijfer extrapoleren naar de situatie in ons land - waar niet eens betrouwbare gegevens bestaan - zou het bij ons jaarlijks om zowat 2000 verkeersgehandicapten kunnen gaan,

(*) Vijfde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

née de 2 000 victimes qui resteront handicapées et dont nous ne savons ni où elles résident, ni comment elles ont organisé leur existence après leur accident. Nous ne savons rien non plus des conséquences que leur accident a pu avoir pour leurs proches.

Le dédommagement par l'assurance forme un autre problème: au cours de cette législature, nous avons déjà déposé deux propositions de loi relatives à cette question en vue d'améliorer la situation des victimes. La première porte sur le délai dans lequel les assurances indemnisent les dommages corporels. Nous visons, par cette proposition, à mettre fin aux délais d'attente, de plusieurs années parfois, précédant le versement d'une juste indemnité. D'autre part, nous souhaitons que l'indemnisation automatique des usagers vulnérables, instaurée en 1995 à notre initiative notamment, soit étendue aux victimes d'accidents avec des véhicules sur rails et que quelques améliorations techniques soient en outre réalisées. Il est en effet inconcevable qu'un piéton gravement blessé dans un accident avec un autobus soit indemnisé, mais que ce régime ne soit pas appliqué lorsque l'accident implique un tram.

La prise en charge des victimes implique également que soit réglé le problème du traitement judiciaire du dossier. Bien qu'une sanction n'efface jamais l'infraction - la perte reste une perte (souvent pénible et difficile à gérer) -, la société montre, par les sanctions qu'elle inflige, l'importance qu'elle accorde aux infractions qui donnent lieu à une condamnation. Dans ce contexte, nous estimons que l'article 619 du Code d'instruction criminelle ne fait pas suffisamment de différence entre les auteurs d'infractions de nature différente. Il est, par exemple, inadmissible qu'une infraction aux règles de stationnement puisse être assimilée à une infraction consistant à traverser une agglomération à 100 km/h en mettant des écoliers en danger, *a fortiori* si une infraction aussi grave a causé un accident ayant entraîné des lésions ou la mort de la victime. Il s'agit là d'une banalisation intolérable de la criminalité routière, qui est injustifiable à l'égard des victimes de ces infractions et de leur famille. Plus encore, cette situation constitue une offense pour tous ceux qui ont eu à subir les conséquences pénibles directes ou indirectes d'actes aussi graves de criminalité routière.

Le fait que l'article 619 mentionné ne puisse donner lieu, dans le cadre de jugements judiciaires, à une aggravation de peine pour cause de récidive que dans une mesure relativement limitée (récidive dans un délai de trois ans) constitue un autre élément important dans le cas d'infractions très graves au Code de la route. Dans un arrêt du 13 novembre 1991, la Cour de cassation a estimé que les peines effacées ne pouvaient être prises en compte pour la récidive ni empêcher la prononciation d'une peine conditionnelle.

waarvan het niet eens duidelijk is waar ze verblijven, hoe ze hun verdere leven beleven en wat de gevolgen zijn voor de naastbestaanden.

Een volgend probleem is de schaderegeling via de verzekering: in dat verband dienden wij tijdens deze legislatuur reeds twee wetsvoorstellen in om de situatie van de slachtoffers te verbeteren. Het eerste heeft betrekking op de termijn binnen dewelke de verzekeringen de vergoeding voor de lichamelijke schade uitkeren. Wij willen met dat voorstel een einde maken aan het soms jarenlange wachten op een redelijke vergoeding. Anderzijds willen wij ook dat de automatische vergoeding van zwakke weggebruikers, die in 1995 mede op ons initiatief eindelijk tot stand kwam, uitgebreid wordt tot slachtoffers van ongevalen met spoorvoertuigen en dat er bovendien enkele technische verbeteringen worden aangebracht. Het kan toch niet zijn dat een voetganger die door een autobus zwaargewond raakt wel vergoed wordt, en dat dit systeem niet wordt toegepast wanneer een tram betrokken is bij het ongeval?

In de nazorg is er tevens het probleem van de justitiële afwikkeling van het dossier. Alhoewel een sanctie het misdrijf nooit ongedaan kan maken - verlies blijft (een dikwijls pijnlijk en moeilijk te verwerken) verlies - laat de samenleving door de sanctionering blijken in welke mate zij de misdrijven die tot een veroordeling leiden, ernstig neemt. In die context lijkt artikel 619 van het Wetboek van strafvordering ons te weinig gedifferentieerd voor de daders. Men kan bijvoorbeeld een parkeerovertreding nooit gelijkstellen met een misdrijf waarbij iemand aan een snelheid van 100 kilometer per uur door een bebouwde kom in een schoolomgeving raast, *a fortiori* niet wanneer zulke zware overtreding tot een letselongeval of tot de dood van het slachtoffer leidt. Dat is een ontoelaatbare banalisering van de verkeerscriminaliteit en daarom niet te verantwoorden ten overstaan van de slachtoffers van deze inbreuken op de wetgeving en hun familie. Meer nog, deze gang van zaken is een belediging voor de zovele mensen die rechtstreeks of onrechtstreeks de pijnlijke gevolgen van zulke zware verkeerscriminaliteit moesten ondergaan.

Al even belangrijk is dat het reeds vermelde artikel 619 slechts in relatief beperkte mate - voor drie jaar - tot de incalculering van recidive bij gerechtelijke vonnissen kan leiden, wat toch wel belangrijk is bij zeer ernstige inbreuken op de verkeerswetgeving. In een arrest van 13 november 1991 stelt het Hof van Cassatie dat uitgewiste straffen niet als grondslag voor herhaling kunnen dienen en geen beletsel kunnen vormen voor een voorwaardelijke straf.

L'accroissement de l'agressivité au volant justifie que l'on modifie cette règle juridique. Une étude scientifique, effectuée aux Pays-Bas, a montré que les principaux auteurs d'accidents de la route constituent, dans une large mesure, un noyau relativement limité d'incorrigibles récidivistes. La société ne peut rester sans réaction face à des conducteurs qui menacent en permanence la vie des autres.

A ces considérations s'ajoute le fait que la limite entre les condamnations effaçables et les condamnations non effaçables est contestable. Nous ne voulons pas minimiser, par exemple, les délits de nature économique, mais il est inacceptable que la condamnation d'un tel délit (par exemple, l'émission de faux chèques) figure au casier judiciaire de son auteur durant toute la vie de celui-ci, alors qu'une personne condamnée pour avoir conduit un véhicule en état d'ivresse prononcé et avoir mis la vie de ses concitoyens en danger bénéficie d'un effacement automatique de sa condamnation après trois ans. Le respect élémentaire de la vie humaine constitue, à nos yeux, une valeur plus importante que le respect d'intérêts matériels.

Pour toutes ces raisons, nous proposons que la condamnation ne soit pas effacée lorsqu'elle a été prononcée:

1° du chef d'infraction aux dispositions de l'article 30 des lois relatives à la police de la circulation routière (conduire un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable, conduire un véhicule alors que le permis a été retiré, faire une fausse déclaration en vue d'obtenir un permis de conduire, etc.) ou pour un délit de fuite visé à l'article 33 des mêmes lois;

2° du chef d'une infraction qui a entraîné le retrait immédiat du permis de conduire ou pour laquelle la déchéance du droit de conduire a été prononcée à titre de peine (articles 38 et 55 des lois relatives à la police de la circulation routière). Dans la pratique, cela signifierait, par exemple, qu'une condamnation pour conduite en état d'ivresse ne serait plus jamais effacée à partir d'un taux d'imprégnation alcoolique de 1,5 pour mille, étant donné que cette infraction entraîne, conformément à la directive du collège des procureurs généraux, le retrait automatique du permis de conduire. Il en va de même, en vertu d'autres directives du collège, si l'on a roulé à plus de 170 kilomètres à l'heure sur une autoroute ou à plus de 80 kilomètres à l'heure dans une agglomération ou si l'on a utilisé des détecteurs de radar;

3° du chef d'infraction aux directives européennes relatives aux temps de conduite et de repos ou relatives au transport de produits dangereux ou à la constatation de fraudes dans l'utilisation des limiteurs de vitesse des camions;

In het kader van het toenemende agressieve rijgedrag is dat niet langer verantwoord. Wetenschappelijk onderzoek in Nederland heeft uitgewezen dat de grote «brokkenmakers» in het verkeer in belangrijke mate een relatief kleine kern van hardnekkige recidivisten vormen. De samenleving mag niet passief toekijken hoe gemotoriseerde voertuigen keer op keer als noodlottige wapens gaan functioneren.

Daarbij komt nog dat het evenwicht tussen uitwisbare en niet-uitwisbare straffen in velerlei opzicht voor discussie vatbaar is. Wij willen bijvoorbeeld economische misdrijven niet minimaliseren, maar het kan toch niet dat iemand wegens zulk vergrijp (bijvoorbeeld het uitschrijven van valse cheques) zijn straf een leven lang op zijn strafregister meedraagt, terwijl iemand die wordt veroordeeld omdat hij stomdronken achter het stuur van een wagen plaatsnam en de levens van medeburgers in gevaar bracht na drie jaar een automatische uitwissing krijgt? Voor ons is het elementaire respect voor het menselijk leven een belangrijker waarde dan materieel bezit.

Om al deze redenen stellen wij voor dat er geen uitwissing plaatsheeft indien de veroordeling betrekking had op:

1° een overtreding van de bepalingen van artikel 30 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer (rijden zonder houder te zijn van een geldig rijbewijs, rijden terwijl het rijbewijs is ingetrokken, een valse verklaring afleggen om een rijbewijs te krijgen enz.) of een vluchtmisdrijf als bedoeld in artikel 33 van dezelfde wet;

2° een overtreding die tot de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs leidde of waarbij het verval van het recht tot sturen als straf werd uitgesproken (artikelen 38 en 55 van de wet betreffende de politie over het wegverkeer). In de praktijk betekent zulks bijvoorbeeld dat een veroordeling voor dronkenschap achter het stuur vanaf 1,5 promille nooit meer wordt uitgewist, vermits zulks conform de richtlijn van het college van procureurs-generaal tot een automatische intrekking van het rijbewijs leidt. Hetzelfde geldt op basis van andere richtlijnen van het college voor een snelheid boven 170 kilometer per uur op een autosnelweg of 80 kilometer per uur in de bebouwde kom of voor het gebruik van radardetectoren;

3° een overtreding van de Europese richtlijnen betreffende de rij- en rusttijden of betreffende het vervoer van gevaarlijke producten of fraude met de snelheidsbegrenzer van een vrachtwagen;

4° du chef de non-respect de l'obligation faite aux conducteurs de véhicules ADR d'emprunter les autoroutes ou de non-respect du signal C 24, qui interdit l'accès aux conducteurs de véhicules ADR (article 48*bis* du Code de la route);

5° du chef de conduite d'un véhicule qui n'est pas valablement assuré au sens de la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Dans tous ces cas, il faudra donc désormais suivre la procédure, plus lourde, de la réhabilitation.

4° een overtreding van de verplichting voor ADR-voertuigen om de autosnelwegen te volgen of een overtreding van het verkeersbord C24, dat de toegang voor ADR-voertuigen verbiedt (artikel 48*bis* van het verkeersreglement);

5° het besturen van een voertuig dat niet geldig is verzekerd in de zin van de wet van 29 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.

In al deze gevallen moet dus voortaan de zwaardere procedure van het eerherstel gevolgd worden.

J. ANSOMS

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

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

Art. 2

L'article 619 du Code d'instruction criminelle, remplacé par la loi du 7 avril 1964 et modifié par la loi du 9 janvier 1991, est complété par l'alinéa suivant:

«L'alinéa 1^{er} n'est pas non plus applicable lorsque la condamnation a été prononcée du chef:

1° d'une infraction à l'article 30 ou 33 des lois coordonnées du 16 mars 1968 relatives à la police de la circulation routière;

2° d'une infraction qui, en vertu de l'article 55 des mêmes lois, a donné lieu au retrait immédiat du permis de conduire ou qui, en vertu de l'article 38 des mêmes lois, a donné lieu à une déchéance du droit de conduire;

3° d'une infraction aux directives européennes relatives aux temps de conduite et de repos ou relatives au transport de produits dangereux ou à la constatation de fraudes dans l'utilisation des limiteurs de vitesse;

4° d'une infraction à l'article 48bis de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière;

5° de la conduite d'un véhicule qui n'est pas valablement assuré conformément à la loi du 21 novembre 1989 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité en matière de véhicules automoteurs.

Art. 3

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

11 janvier 1999

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Artikel 619 van het Wetboek van strafvordering, vervangen bij de wet van 7 april 1964 en gewijzigd bij de wet van 9 januari 1991, wordt aangevuld met het volgende lid:

«Het eerste lid is evenmin van toepassing indien de veroordeling betrekking heeft op:

1° een overtreding van de artikelen 30 of 33 van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd op 16 maart 1968;

2° een overtreding waarbij krachtens artikel 55 van dezelfde wetten het rijbewijs onmiddellijk werd ingetrokken of waarbij krachtens artikel 38 van dezelfde wetten het verval van het recht tot sturen werd uitgesproken ;

3° een overtreding van de Europese richtlijnen betreffende de rij- en rusttijden of betreffende het vervoer van gevaarlijke producten of de vaststelling van fraude met de snelheidsbegrenzer;

4° een overtreding van artikel 48bis van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement betreffende de politie over het wegverkeer;

5° het sturen van een voertuig dat niet geldig is verzekerd conform de wet van 29 november 1989 betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering voor motorvoertuigen.

Art. 3

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

11 januari 1999

J. ANSOMS
J. VANDEURZEN
S. VERHERSTRAETEN