

Rolnummer 7461
Arrest nr. 123/2021 van 30 september 2021

A R R E S T

In zake : de prejudiciële vraag betreffende artikel 419 van het Strafwetboek, gesteld door het Hof van Cassatie.

Het Grondwettelijk Hof,

samengesteld uit de voorzitters L. Lavrysen en P. Nihoul, de rechters T. Giet, R. Leysen, J. Moerman en D. Pieters, en, overeenkomstig artikel 60*bis* van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, emeritus voorzitter F. Daoût, bijgestaan door de griffier P.-Y. Dutilleux, onder voorzitterschap van voorzitter L. Lavrysen,

wijst na beraad het volgende arrest :

*

* *

I. *Onderwerp van de prejudiciële vraag en rechtspleging*

Bij arrest van 27 oktober 2020, waarvan de expeditie ter griffie van het Hof is ingekomen op 9 november 2020, heeft het Hof van Cassatie de volgende prejudiciële vraag gesteld :

« Schendt artikel 419 Strafwetboek de artikelen 10 en 11 Grondwet doordat hij die wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding slechts kan worden veroordeeld tot een maximumgevangenisstraf van twee jaar (artikel 419, eerste lid) en hij die wordt vervolgd wegens onopzettelijke doding in het kader van een verkeersongeval tot meer dan het dubbele, namelijk vijf jaar (artikel 419, tweede lid), terwijl de fout van beide personen eenzelfde onopzettelijk karakter heeft en aanleiding geeft tot eenzelfde gevolg, namelijk een overlijden, waarbij de tweede categorie bovendien een straf kan oplopen waardoor de strafuitvoering wordt beoordeeld door de strafuitvoeringsrechtbank terwijl dat niet het geval is voor de eerste categorie, en dat de omstandigheid dat het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid kadert in een verkeerscontext geen redelijke verantwoording biedt voor dit onderscheid in bestraffing ? ».

Memories en memories van antwoord zijn ingediend door :

- G.F., bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. O. Souidi en Mr. M. Souidi, advocaten bij de balie van Antwerpen;

- de Ministerraad, bijgestaan en vertegenwoordigd door Mr. A. Wirtgen en Mr. T. Moonen, advocaten bij de balie te Brussel.

Bij beschikking van 2 juni 2021 heeft het Hof, na de rechters-verslaggevers D. Pieters en P. Nihoul te hebben gehoord, beslist dat de zaak in staat van wijzen is, dat geen terechtzitting zal worden gehouden, tenzij een partij binnen zeven dagen na ontvangst van de kennisgeving van die beschikking een verzoek heeft ingediend om te worden gehoord, en dat, behoudens zulk een verzoek, de debatten zullen worden gesloten op 16 juni 2021 en de zaak in beraad zal worden genomen.

Aangezien geen enkel verzoek tot terechtzitting werd ingediend, is de zaak op 16 juni 2021 in beraad genomen.

De bepalingen van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof met betrekking tot de rechtspleging en het gebruik van de talen werden toegepast.

II. *De feiten en de rechtspleging in het bodemgeschil*

Op 15 oktober 2016 veroorzaakte G.F. een verkeersongeval waarbij M.F. en T.T. overleden en waarbij V.Û. gewond raakte. Bij vonnis van 5 april 2019 veroordeelde de Politierechtbank Antwerpen G.F. tot een gevangenisstraf van 20 maanden voor het onopzettelijk doden van twee personen, het onopzettelijk verwonden van een derde persoon, het besturen van een voertuig met een onaangepaste snelheid en het uitdagen van een andere bestuurder om overdreven snel te rijden. In hoger beroep bevestigde de correctionele rechtbank Antwerpen bij vonnis van 23 maart 2020 de schuld van G.F. aan die tenlasteleggingen en verhoogde zij de strafmaat tot 42 maanden gevangenisstraf. G.F. tekende cassatieberoep aan tegen dat vonnis en verzocht het Hof van Cassatie de onderhavige prejudiciële vraag te stellen.

III. *In rechte*

- A -

A.1.1. Volgens G.F. zijn personen die onopzettelijk iemands dood veroorzaken als gevolg van een verkeersongeval en personen die in andere omstandigheden onopzettelijk iemands dood veroorzaken, vergelijkbaar en berust het in het geding zijnde verschil in behandeling op een objectief criterium van onderscheid. Maar een verhoging van de strafmaat van twee naar vijf jaar, wanneer het onopzettelijk doden het gevolg is van een verkeersongeval, is volgens hem buitensporig, omdat de maximumstraf daarmee meer dan verdubbelt. Die hoge maximumstraf leidt ertoe dat een persoon die zich schuldig maakt aan onopzettelijk doden als gevolg van een verkeersongeval, een hogere straf riskeert dan de straf die degene die zich in een andere context schuldig maakt aan onopzettelijk doden riskeert, zelfs in geval van herhaling.

A.1.2. Een dergelijk hoge maximumstraf brengt volgens G.F. ook andere nadelige gevolgen met zich mee. Wie wordt veroordeeld tot een gevangenisstraf van meer dan drie jaar, komt onder het toezicht van de strafuitvoeringsrechtbank en moet minstens een deel van zijn straf in de gevangenis doorbrengen alvorens hij in aanmerking komt voor een strafuitvoeringsmodaliteit. Wie daarentegen wordt veroordeeld voor onopzettelijk doden in een andere context dan een verkeersongeval, zal geen detentie ondergaan, omdat vrijheidsberovende straffen beneden de drie jaar krachtens een ministeriële omzendbrief van 16 mei 2017 via elektronisch toezicht worden uitgevoerd.

A.1.3. De in het geding zijnde bepaling kan er volgens G.F. ook toe leiden dat een persoon die zich schuldig maakt aan onopzettelijk doden als gevolg van een verkeersongeval strenger wordt bestraft dan een persoon die zich in die context schuldig maakt aan het opzettelijk toebrengen van slagen en verwondingen. Wie een verkeersongeval veroorzaakt, kan nochtans niet inschatten of het slachtoffer zal overlijden. De onderscheiden maximumstraf van vijf jaar of slechts één jaar houdt geen rekening met het gegeven dat ook een slachtoffer dat niet overlijdt, levenslang de gevolgen van het verkeersongeval kan dragen.

A.1.4. Volgens G.F. kan niet redelijkerwijze worden verantwoord waarom een persoon die een onopzettelijke handeling stelt die een overlijden als gevolg heeft, zwaarder wordt gestraft vanwege de loutere omstandigheid dat die handeling plaatsvindt in een verkeerscontext. Andere onopzettelijke handelingen die een overlijden als gevolg hebben, zoals het onwettige bezit en onoordeelkundige gebruik van een vuurwapen, kunnen immers even verwerpelijk en even schadelijk voor de samenleving zijn.

A.1.5. Tot slot voert G.F. aan dat de in het geding zijnde strafverzwaring niet noodzakelijk is, omdat de verkeersveiligheid ook met andere maatregelen kan worden nagestreefd, bijvoorbeeld door het vermogen van motorvoertuigen te begrenzen, door de bestuurders beter op te leiden en door meer en gerichtere verkeerscontroles te organiseren.

A.2.1. Volgens de Ministerraad staat het niet aan de partijen voor het Hof om de draagwijdte van de prejudiciële vraag uit te breiden. Het Hof van Cassatie heeft overigens geweigerd een prejudiciële vraag te stellen over het verschil in strafmaat tussen onopzettelijke slagen en verwondingen en onopzettelijk doden.

Het toezicht van de strafuitvoeringsrechtbank staat overigens los van de in het geding zijnde bepaling, maar vloeit voort uit de wet van 17 mei 2006 « betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten », die thans niet in het geding is.

A.2.2. De Ministerraad merkt ook op dat het niet aan het verwijzende rechtscollege staat in zijn vraagstelling vooruit te lopen op het antwoord van het Hof. Bijgevolg dient het Hof geen rekening te houden met de vermelding in de prejudiciële vraag « dat de omstandigheid dat het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid kadert in een verkeerscontext geen redelijke verantwoording biedt voor dit onderscheid in bestraffing ».

A.2.3. Volgens de Ministerraad gaat de in het geding zijnde bepaling uit van een bezorgdheid voor de zware persoonlijke en maatschappelijke gevolgen van zware verkeersongevallen en de nood om de bestuurders aan te zetten tot verantwoord rijgedrag. Een strengere bestraffing van roekeloos rijgedrag dat tot lichamelijke schade

lijdt, was slechts één van de maatregelen waarmee die doelstellingen werden nagestreefd. De wetgever beschouwde de maximumstraf van twee jaar voor onopzettelijk doden als onvoldoende wanneer een zware verkeersovertreding, met inbegrip van dronken rijden, aan de basis ligt van een overlijden.

A.2.4. De Ministerraad verwijst naar de vaste rechtspraak van het Hof die aan de wetgever een ruime beoordelingsbevoegdheid toekent om de laakbaarheid van bepaalde feiten, de vaststelling ervan als misdrijf, de ernst van dat misdrijf en de zwaarwichtigheid waarmee het kan worden bestraft, te bepalen. Ook in de context van verkeersmisdrijven kent het Hof de wetgever een ruime beoordelingsvrijheid toe om te beslissen of voor een strengere bestraffing moet worden gekozen met het oog op de verkeersveiligheid.

A.2.5. Volgens de Ministerraad is de in het geding zijnde bepaling pertinent om de weggebruikers tot voorzichtigheid aan te zetten. Elk krachtdadig verkeersbeleid hanteert strafsancities, en daarbij moet worden vermeden dat de gevangenisstraffen te laag zijn om afschrikwekkend te zijn. De in het geding zijnde bepaling heeft overigens nog steeds nut, aangezien in 2019 nog steeds 646 dodelijke slachtoffers vielen in het verkeer, vaak als gevolg van overdreven snelheid of alcoholmisbruik.

A.2.6. Het in het geding zijnde verschil in behandeling is volgens de Ministerraad ook evenredig in het licht van de nagestreefde doelstelling. Met name in het wegverkeer moet worden ingezet op de individuele verantwoordelijkheidszin van de weggebruiker om derden te beschermen, door hem te confronteren met het risico op verhoogde straffen. Het is redelijk verantwoord aan de dodelijke gevolgen van de miskening van essentiële verkeersregels zwaardere sancties te koppelen dan aan het miskennen van de algemene voorzichtigheidsplicht buiten de verkeerscontext, omdat de meeste verkeersslachtoffers het gevolg zijn van volstrekt vermijdbare risico's. De weggebruiker weet hoe hij het risico op dodelijke ongevallen kan vermijden, en het aannemen van het gepaste gedrag ligt volledig in zijn handen.

De Ministerraad wijst er ook op dat de minimumstraf voor elke vorm van onopzettelijk doden drie maanden gevangenisstraf en vijftig euro geldboete bedraagt, ongeacht of de feiten een verkeersongeval betreffen. Alleen de maximumstraf verschilt, en de rechter beschikt in de verkeerscontext over een aanzienlijke strafvork om aan maatwerk te doen en om met name het meest laakbare en risicovolle gedrag voldoende streng te kunnen bestraffen.

- B -

B.1.1. De prejudiciële vraag heeft betrekking op artikel 419 van het Strafwetboek, dat bepaalt :

« 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 ».

B.1.2. Krachtens artikel 418 van het Strafwetboek is sprake van onopzettelijk doden wanneer, « zonder het oogmerk om de persoon van een ander aan te randen », diens overlijden wordt veroorzaakt « door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg ». Elke fout, hoe licht ook, maakt een gebrek aan voorzichtigheid en voorzorg uit indien zij bijdraagt tot het overlijden (Cass., 27 september 1985, *Arr. Cass.*, 1985-1986, nr. 51; 15 december 1992, *Arr. Cass.*, 1991-1992, nr. 795). Geen rekening houden met de mogelijkheid dat een handeling of nalaten derden

een letsel kan toebrengen, maakt op zich een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg uit (Cass., 10 mei 1994, *Arr. Cass.*, 1994, nr. 229). De rechter dient na te gaan of de schade zich zonder het aan de beklaagde ten laste gelegde gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg niet zou hebben voorgedaan zoals zij zich *in concreto* heeft voorgedaan (Cass., 1 februari 2011, P.10.1354.N; 20 oktober 2015, P.14.0763.N).

B.1.3. In de context van een verkeersongeval is geen sprake van een intern tegenstrijdige rechterlijke beslissing indien de dader wordt veroordeeld wegens onopzettelijk doden terwijl hij wordt vrijgesproken voor een inbreuk op het verkeersreglement (Cass., 12 mei 1958, *Arr. Cass.*, 1958, p. 727; 14 september 1959, *Arr. Cass.*, 1960, p. 32; 1 oktober 2019, P.19.0479.N). Omgekeerd dient de rechter overtredingen van het verkeersreglement aan te merken als gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg, zelfs indien zij de beklaagde niet afzonderlijk ten laste worden gelegd (Cass., 22 september 2015, P.14.0990.N). De verjaring van de overtreding van het verkeersreglement verhindert overigens niet dat de dader wordt veroordeeld wegens het nog niet verjaarde misdrijf van onopzettelijk doden (Cass., 4 februari 2009, P.08.1466.F).

Het is niet vereist dat de fout van de beklaagde de enige oorzaak van het verkeersongeval en van het overlijden uitmaakt. Een samenlopende fout, toegeschreven aan een derde of aan het slachtoffer, heeft bijgevolg geen invloed op de schuldigverklaring (Cass., 14 mei 2008, P.07.1112.F; 11 februari 2009, P.08.1527.F).

B.2.1. De prejudiciële vraag heeft betrekking op de onderscheiden maximale gevangenisstraf voor het misdrijf van onopzettelijk doden, naargelang de feiten zich afspelen in de context van een verkeersongeval of buiten de verkeerscontext. In de eerste hypothese riskeert de dader een maximale gevangenisstraf van vijf jaar en in de tweede hypothese een maximale gevangenisstraf van twee jaar, terwijl de fout in beide gevallen een onopzettelijk karakter heeft en zij aanleiding geeft tot eenzelfde gevolg, namelijk een overlijden.

B.2.2. De eiser in cassatie heeft van de verwijzende rechter gevorderd dat aan het Hof een prejudiciële vraag wordt gesteld. Het Hof van Cassatie heeft, overeenkomstig artikel 26, § 2, eerste lid, van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, die vordering ingewilligd. In die context dient de vermelding dat « de omstandigheid dat het gebrek aan voorzorg of voorzichtigheid kadert in een verkeerscontext geen redelijke verantwoording biedt voor dit onderscheid in bestraffing » niet te worden begrepen als een inmenging van de

verwijzende rechter in de bevoegdheid van het Hof, maar veeleer als een element van motivering dat door de eiser in cassatie wordt aangevoerd ter staving van zijn verzoek om een prejudiciële vraag te stellen.

B.2.3. Het staat niet aan de partijen om de inhoud van de prejudiciële vraag te wijzigen of te laten wijzigen. Het Hof vergelijkt de in het geding zijnde strafmaat bijgevolg niet met de strafmaat in geval van herhaling of met de strafmaat van het misdrijf bedoeld in artikel 420 van het Strafwetboek. Het houdt evenmin rekening met een door de partijen niet nader gepreciseerde omzendbrief van 16 mei 2017.

B.2.4. Het verschil in behandeling tussen gevangenisstraffen van meer of minder dan drie jaar op het vlak van het toezicht van de strafuitvoeringsrechtbank en de mogelijke strafuitvoeringsmodaliteiten, is vreemd aan de in het geding zijnde bepaling. Dat verschil in behandeling vindt zijn grondslag in de wet van 17 mei 2006 « betreffende de externe rechtspositie van de veroordeelden tot een vrijheidsstraf en de aan het slachtoffer toegekende rechten in het raam van de strafuitvoeringsmodaliteiten », die niet in het geding is. Bovendien heeft die regeling betrekking op de gevangenisstraf die de rechter oplegt en niet op de maximumstraf die de dader riskeert. Bijgevolg beantwoordt het Hof de prejudiciële vraag zonder rekening te houden met het eventuele toezicht door de strafuitvoeringsrechtbank of met de mogelijke strafuitvoeringsmodaliteiten.

B.3.1. De laakbaarheid van bepaalde feiten, de vaststelling ervan als een misdrijf, de ernst van dat misdrijf en de zwaarwichtigheid waarmee het kan worden bestraft, behoren tot de beoordelingsbevoegdheid van de wetgever.

Het Hof zou zich op het aan de wetgever voorbehouden domein begeven indien het bij de vraag naar de verantwoording van verschillen in bestraffing telkens een afweging zou maken op grond van een waardeoordeel over de laakbaarheid van de betrokken feiten ten opzichte van andere strafbaar gestelde feiten en zijn onderzoek niet zou beperken tot de gevallen waarin de keuze van de wetgever dermate onsamenhangend is dat ze leidt tot een kennelijk onredelijk verschil in behandeling of tot een kennelijk onevenredige straf.

B.3.2. Ook inzake het verhogen van de verkeersveiligheid beschikt de wetgever over een ruime beoordelingsvrijheid. Hij vermag ervan uit te gaan dat verkeersmisdrijven steeds een

ernstig gevaar voor de algemene verkeersveiligheid met zich meebrengen en dat straffeloosheid in verkeerszaken dient te worden tegengegaan.

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.

B.4.1. Oorspronkelijk werd onopzettelijk doden, ongeacht de context, gestraft met een maximale gevangenisstraf van twee jaar. Bij de wet van 7 februari 2003 « houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid » voegde de wetgever in het Strafwetboek een nieuw artikel 419*bis* in, dat voorzag in een afzonderlijke strafbaarstelling voor « elke weggebruiker die door gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg een verkeersongeval veroorzaakt dat iemands dood tot gevolg heeft ». De maximale gevangenisstraf van dat nieuwe misdrijf bedroeg vijf jaar.

Die bepaling werd opgeheven bij de wet van 20 juli 2005 « tot wijziging van de gecoördineerde wetten van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer ». Bij diezelfde wet werd aan artikel 419 van het Strafwetboek een tweede lid toegevoegd dat de maximumstraf voor onopzettelijk doden verhoogt van twee naar vijf jaar indien de doding het gevolg is van een verkeersongeval. Daardoor is geen sprake meer van een afzonderlijk misdrijf, maar geldt de context van een verkeersongeval als een verzwarende omstandigheid van het misdrijf onopzettelijke doding.

B.4.2. In de parlementaire voorbereiding van de wet van 7 februari 2003 heeft de wetgever de strengere bestraffing van een gebrek aan voorzichtigheid of voorzorg in een verkeerscontext dat tot een overlijden leidt, als volgt verantwoord :

« De vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer onderstreept dat het aantal verkeersslachtoffers een ware sociale gesel is die zwaar wordt onderschat [...].

[...]

De vraag blijft hoe men de bestuurder ertoe kan aanzetten een rijgedrag aan te nemen waarbij het aantal verkeersongevallen kan afnemen. Op dat vlak kan een preventief optreden tot een mentaliteitswijziging leiden, maar ook de subjectieve bewustwording van de ‘ pakkans ’ en de afschrikking zijn van belang. De voorschriften moeten duidelijk en zinvol zijn, een goede rijopleiding is vereist, de controles moeten ervoor zorgen dat het feitelijk risico om bij een overtreding te worden gepakt groter wordt en ten slotte moeten de sancties afdoende zijn » (*Parl. St.*, Kamer, 2002-2003, DOC 50-1915/006, p. 7);

en

« Daarentegen wordt de maximale gevangenisstraf van twee jaar in sommige gevallen als onvoldoende ervaren wanneer een zware overtreding aan de basis ligt van een ongeval waarbij mensen zwaar gewond of gedood werden. Denken we maar aan het in staat van zware dronkenschap (ondanks de veelvuldige preventie- en waarschuwingcampagnes van de overheid het laatste decennium) aanrijden van andere weggebruikers waarbij doden en zwaar gewonden te betreuren vallen. Daarom verhoogt dit wetsvoorstel de strafmaat voor dergelijke ongevallen met dodelijke afloop tot maximum vijf jaar gevangenisstraf; voor ongevallen die leiden tot een tijdelijke of blijvende invaliditeit van één van de betrokkenen geldt een gevangenisstraf van maximum één jaar » (*Parl. St.*, Kamer, 2000-2001, DOC 50-1188/001, pp. 6-7).

B.5.1. Het in het geding zijnde verschil in behandeling berust op een objectief criterium, namelijk de vraag of de onopzettelijke doding al dan niet heeft plaatsgevonden in een verkeerscontext. Blijkens de parlementaire voorbereiding gaat het niet alleen om botsingen tussen motorvoertuigen, maar om « gelijk welk gevaarlijk of onachtzaam rijgedrag vanwege de bestuurder van een motorrijtuig [dat] geleid heeft tot de dood [...] van een al dan niet gemotoriseerde weggebruiker » (*Parl. St.*, Kamer, 2001-2002, DOC 50-1915/001, p. 21).

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 strafmaat van maximum vijf jaar is bovendien evenredig met die doelstellingen. 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.

De in het geding zijnde bepaling geeft de strafrechter overigens een strafvork van drie maanden tot vijf jaar gevangenisstraf. Zoals uit de parlementaire voorbereiding van de wet van 7 februari 2003 blijkt, laat die strafvork hem toe maatwerk te leveren :

« De minister pleit voor vertrouwen in de rechtelijke macht, aan wie met de voorliggende teksten een instrument wordt geboden, waarvan met redelijkheid gebruik zal worden gemaakt. Zo kan de rechter er bijvoorbeeld rekening mee houden of de bestuurder die de inbreuk begaat, al dan niet onder invloed was, er een buitenissige snelheid op na hield, enz. Bovendien kan de rechter ook rekening houden met de toestand van het slachtoffer. Deze oplossing is een tussenweg tussen de kwalificatie van de onopzettelijke slagen en verwondingen en die van de kwaadwillige belemmering » (*Parl. St.*, Senaat, 2002-2003, nr. 2-1402/3, p. 34).

B.5.4. Tot slot verhindert de vaststelling dat ook andere maatregelen de verkeersveiligheid kunnen verhogen, de wetgever niet om te voorzien in strenge strafsancities voor personen die door hun onvoorzichtigheid of gebrek aan voorzorg in het verkeer een overlijden veroorzaken. Maatregelen die betrekking hebben op de verkeersinfrastructuur, de technische begrenzing van motorrijtuigen en het verhogen van de pakkans, beïnvloeden overigens factoren extern aan het gedrag van de bestuurder, terwijl ook het beïnvloeden van dat gedrag cruciaal is met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid.

B.6. De prejudiciële vraag dient ontkennend te worden beantwoord.

Om die redenen,

het Hof

zegt voor recht :

Artikel 419 van het Strafwetboek schendt de artikelen 10 en 11 van de Grondwet niet.

Aldus gewezen in het Nederlands en het Frans, overeenkomstig artikel 65 van de bijzondere wet van 6 januari 1989 op het Grondwettelijk Hof, op 30 september 2021.

De griffier,

De voorzitter,

P.-Y. Dutilleux

L. Lavrysen