

58 Neveneffecten van een wetswijziging: een mazzeltje en een beperking van opsporingsbevoegdheden

De op 1 januari j.l. in werking getreden Wet van 6 november 2019, Stb. 413 heeft in deze kolommen al eerder aandacht mogen genieten.¹ Toen ging het over onderdelen van het nieuwe art. 5a WVV 1994, het opzettelijk in ernstige mate schenden van verkeersvoorschriften en het alcoholgebruik dat de rechter daarbij in aanmerking moet nemen. Nu moeten de pijlen worden gericht op een voor de praktijk belangrijk onderdeel van die wet, dat helaas wat onderbelicht is gebleven. Dit laatste is wel verklaarbaar, want in een wetsvoorstel dat bruist van de gedachte dat ernstige verkeersdelicten zwaarder moeten worden bestraft, is een onderdeel dat leidt tot strafvermindering voor de ernstigste categorieën verkeersongevallen al snel een buitenbeentje.

De materie waar het om gaat is nogal technisch-juridisch van aard, waardoor het verstrooiend gehalte van het volgende helaas beperkt is. Het draait allemaal om een wijziging van art. 175 WVV 1994. In dit artikel is geregeld welke straffen maximaal kunnen worden opgelegd voor het door schuld veroorzaken van een verkeersongeval met dood of ernstig letsel tot gevolg. Het derde lid van dit artikel bevatte vóór 1 januari j.l. diverse gronden voor strafverzwaring. Het misbruik van middelen (alcohol, drugs), het weigeren van medewerking aan een bloed- of ademonderzoek, het in ernstige mate overschrijden van de toegelaten maximumsnelheid, het zeer dicht achter een ander voertuig rijden, het niet verlenen van voorrang of het gevaarlijk inhalen, leidden ertoe dat de aan de voor het ongeval verantwoordelijke bestuurder op te leggen maximumstraffen met de helft werden verhoogd. Was de maximumstraf voor het door schuld veroorzaken van een verkeersongeval met dodelijk gevolg 3 jaar vrijheidsstraf, als zich een van de strafverzwarende omstandigheden voordeed, kon maximaal 4 jaar en zes maanden vrijheidsstraf worden opgelegd.

Met ingang van 1 januari j.l. zijn verschillende strafverzwarende omstandigheden uit art. 175 lid 3 WVV geschrapt. Alleen het misbruik van middelen of het weigeren van medewerking aan het bloed- of ademonderzoek geeft nog aanleiding voor een strafverzwaring met de helft. Over de reden voor deze wijziging meldt de memorie van toelichting het volgende:

‘Voorts worden ... als strafverzwarende omstandigheden ... alleen nog genoemd het rijden onder invloed en het niet meewerken aan een onderzoek ter vaststelling van rijden onder invloed. Beide gedragingen kenmerken zich voor wat betreft de deelname aan het verkeer door een dubbel besluit: de beslissing om te gaan drinken of drugs te gebruiken en vervolgens te gaan rijden. De overige strafverzwarende omstandigheden (zoals bumperkleven of geen voorrang verlenen) zijn als expliciete gedragingen opgenomen in de strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Dit komt de verhouding tussen het tweede en het derde lid ten goede, de zelfstandig verhogende strafgronden ... kunnen door de rechtstreekse koppeling met artikel 5a WVV 1994 onderdeel uitmaken van het begrip roekeloosheid.’²

De Nota naar aanleiding van het Verslag voegt daar nog aan toe:

‘De ... strafverzwarende omstandigheden (overschrijden maximumsnelheid, bumperkleven, geen voorrang verlenen en gevaarlijk inhalen) zijn uit dit artikellid geschrapt en als expliciete gedragingen opgenomen in de strafbaarstelling van zeer gevaarlijk rijgedrag zonder gevolgen. Daar zijn zij, in de voorgestelde systematiek, op hun plaats.’³



Het wetsvoorstel bruist van de gedachte dat ernstige verkeersdelicten zwaarder moeten worden bestraft.



1. Zie de afleveringen 2019/12 en 2020/1 van dit tijdschrift, publicatienummers zijn respectievelijk VR 2019/201 en VR 2020/02.
2. Kamerstukken II 35 086, nr. 3.
3. Kamerstukken II 35 086, nr. 8.

De wijziging van art. 175 lid 3 WvW 1994 hangt dus samen met ‘systematiek’: de opsomming van strafbare gedragingen in art. 5a en de invulling van het begrip ‘roekeloosheid’ in art. 175 lid 2 WvW 1994. Uit de parlementaire stukken kan niet worden afgeleid dat minister en parlement zich bewust zijn geweest van belangrijke neven-effecten van deze wetswijziging. Dat is op de eerste plaats het gegeven dat het verval van diverse strafverzwarende omstandigheden direct doorwerkt in lopende strafzaken. De geschrapte gronden voor strafverzwaring horen namelijk tot het terrein van het sanctierecht. Voor de verdachte gunstige wijzigingen hierin zijn volgens vaste rechtspraak van de Hoge Raad onmiddellijk van toepassing,⁴ ook in strafzaken die zijn begonnen voor 1 januari 2020 en waarin toepassing zou moeten worden gegeven aan een van de inmiddels geschrapte strafverzwarende omstandigheden. Die toepassing is nu niet meer mogelijk. In die zaken valt de verdachte onverdiend dus een mazzeltje toe.



Door het schrappen van diverse strafverzwarende omstandigheden worden de gevallen waarin voorlopige hechtenis mogelijk is, beperkt.



Het tweede neveneffect van de wijziging van art. 175 lid 3 WvW 1994 raakt het strafrechtelijke onderzoek ter zake van verkeersongevallen. In het bijzonder gaat het dan over de mogelijkheden om ter opheldering van het verkeersongeval opsporingsbevoegdheden in te zetten. In de structuur van het Wetboek van Strafvordering is voor de toelaatbaarheid van veel opsporingsbevoegdheden van belang of voor het ‘feit’ waarop het onderzoek betrekking heeft voorlopige hechtenis is toegelaten. Zo is bijvoorbeeld de aanhouding van een verdachte buiten het geval van heterdaad alleen mogelijk als voor het strafbare feit voorlopige hechtenis mogelijk is (art. 54 Sv). De toelaatbaarheid van voorlopige hechtenis wordt bepaald door de hoogte van de strafbedreiging (voor voorlopige hechtenis moet het ‘feit’ zijn bedreigd met een gevangenisstraf van 4 jaar of meer), of door de rubricering van het feit als een ‘VH-feit’ (zie voor een en ander art. 67 Sv). Nu het door ‘gewone’ schuld veroorzaken van een ernstig verkeersongeval kan worden bestraft met maximaal drie jaar vrijheidsstraf, is voor dit feit geen voorlopige hechtenis mogelijk. Als daarentegen de schuld bestaat uit roekeloosheid of de schuld wordt gecombineerd met de strafverzwarende omstandigheden van het derde lid van art. 175 WvW 1994, wordt het strafmaximum over de vier jaar getild, of wordt het feit expliciet genoemd in art. 67 Sv. Dan spreken we dus wel van ‘VH-feiten’.

De consequentie van het schrappen van diverse strafverzwarende omstandigheden zal duidelijk zijn: de gevallen waarin voorlopige hechtenis mogelijk is, worden beperkt. Als het hierbij zou blijven, is er weinig aan de hand, want het is echt hoge uitzondering dat een verdachte ter zake van een verkeersongeval waarbij geen sprake is van misbruik van alcohol of drugs in het Huis van Bewaring belandt. Het probleem schuilt dus niet in de voorlopige hechtenis zelf, maar in de doorwerking van de beperking van de ‘VH-feiten’ naar andere strafvorderlijke bevoegdheden. Vóór 1 januari 2020 konden de oude strafverzwarende omstandigheden, met name het aanhouden van een te hoge snelheid, vaak leiden tot het bestaan van een verdenking van een VH-feit, met als gevolg dat diverse belangrijke opsporingsbevoegdheden konden worden ingezet. In het bijzonder kan worden gedacht aan het vorderen van gegevensverkeer met betrekking tot telecommunicatie (art. 126n Sv), om bijvoorbeeld te bezien of de verdachte kort voor of tijdens het ongeval gebruik had gemaakt van een mobiele telefoon. Ook kan worden gedacht aan het vorderen van gegevens, waaronder het opvragen van camerabeelden (art. 126nd en 126 nda Sv). Vanaf 1 januari j.l. gaat dat dus niet meer, waardoor het opsporingsonderzoek naar aanleiding van een ernstig verkeersongeval ernstige beperkingen ondervindt. Dat heeft zich in de praktijk al doen voelen.

In de loop van de totstandkoming van de Wet van 6 november 2019 zijn woorden gewijd aan het gebrek aan opsporingsbevoegdheden voor het verlaten van de plaats van het ongeval (art. 7 WvW 1994). Om dat gebrek op te heffen, zijn enkele delictsvarianten van art. 7 WvW 1994 in art. 67 Sv opgewaardeerd tot ‘VH-feit’. Niet om de verdachte vast te zetten, maar om opsporing mogelijk te maken. Het ligt voor de hand dat de onbedoelde beperking van de opsporingsmogelijkheden voor de ernstiger verkeersongevallen in een reparatiewet ongedaan moet worden gemaakt.

Fijnslijper

4. Zie bijv. HR 12 juli 2011, ECLI:NL:HR:2011:BP6878.