

SPECIAL
25 JAAR
L WAHV



50 Vervolg van lichte verkeersdelicten in Engeland en Wales

Sally Kyd Cunningham *

Inleiding

In Engeland en Wales worden strafbare feiten onderscheiden in *offences triable on indictment*, *offences triable summarily* en *offences triable either way*. **Indictable offences** zijn de zwaardere delicten; zij worden berecht door de *Crown Court*, met toepassing van juryrechtspraak. **Summary offences** zijn de lichtere delicten; deze worden berecht door een *magistrates court* zonder jury en kunnen worden bestraft met een gevangenisstraf van ten hoogste zes maanden. Bij de *offences triable either way* hangt de keuze van berechting – *Crown Court* dan wel een *magistrates court* – af van de ernst van het delict in het concrete geval.

De meeste verkeersdelicten vallen in de categorie *summary offences* dan wel de categorie *triable either way offences*. Wat betreft die tweede categorie worden doorgaans alleen delicten met dodelijke slachtoffers verwezen naar de *Crown Court*. Bepaalde zeer lichte feiten kunnen worden afgedaan met een *Penalty Charge Notice* (kennisgeving van een geldboete), een niet-strafrechtelijke wijze van afdoening. Dit geldt voor parkeerovertredingen en sommige lichte verkeersovertradingen in enkele delen van het land (voornamelijk in Londen). Het merendeel van de lichte verkeersovertradingen wordt echter afgedaan door middel van een *Fixed Penalty Notice* (FPN, kennisgeving van een vaste geldboete), die wel strafrechtelijk van aard is. Op die categorie richt dit artikel zich. We beginnen met een uiteenzetting van het FPN-systeem en behandelen vervolgens twee kwesties waarover verschil van mening bestaat: de inzet van automatische camera's en de beslissingsvrijheid van de politie.

* Hoogleraar Rechten,
Universiteit van Leicester,
Verenigd Koninkrijk.

De volgende bijdrage is bedoeld om een beknopt overzicht te geven over de wijze van afdoening van lichte verkeersovertradingen in Engeland en Wales.¹⁾

1. Vertaald uit het Engels door de afdeling Vertaalservice van de ANWB m.m.v. de redactie van Verkeersrecht.

Fixed Penalty Notices

Een FPN is een van de zes vormen van *out of court disposal* (OOCd, buitengerechtelijke afdoening) waarover de politie beschikt om overtredingen af te doen zonder gerechtelijk proces. Hieronder vallen ook waarschuwingen door de politie (zowel eenvoudige als voorwaardelijke). Waar de andere OOCd's worden ingezet bij meer traditionele delicten, is een FPN de gangbare aanpak bij verkeers-overtredingen. De parlementaire Home Affairs Committee (kamercommissie voor binnenlandse zaken) zegt hierover:

Out-of-court disposals geven de politie de mogelijkheid om eenvoudig, snel en proportioneel te reageren op weinig gevaarlijke overtredingen. De politie kan deze ter plekke afdoen, zonder ze voor de rechter te brengen. Het is een snelle, doeltreffende manier om minder ernstige overtredingen af te handelen, zodat politieambtenaren meer tijd overhouden voor essentiële taken en de aanpak van ernstiger misdrijven.²⁾

In 2003 lag het aantal FPN's opgelegd door de politie in verband met verkeersovertredingen op een hoogtepunt, 3,5 miljoen. In 2013 was dit afgenomen tot 1,15 miljoen.³⁾ 62% van de FPN's wordt opgelegd voor snelheidsovertredingen.⁴⁾ In een artikel over de inzet van FPN's als sanctie op het betrekkelijk nieuwe delict 'roken in een rook-vrije ruimte'⁵⁾ beschrijft Ferguson de werking van een FPN als volgt:

In zowel de Amerikaanse Model Penal Code als het Duitse Wetboek van Strafrecht wordt onderscheid gemaakt tussen 'strafbare feiten' en 'overtredingen', waarbij de laatste worden afgedaan door middel van niet-strafrechtelijke boetes. In het Verenigd Koninkrijk komt het opleggen van de 'fixed penalty' het dichtst in de buurt van deze wijze van afdoening: gevallen waarin een vaste boete betaald wordt, worden namelijk niet geregistreerd als strafrechtelijke veroordeling. Een belangrijk verschil echter tussen het systeem in Engeland en Wales en dat in de VS en Duitsland is dat de fixed penalty-regeling in Engeland en Wales toch strafrechtelijk is ingebed. Dat wil zeggen: het ongewenste gedrag is gedefinieerd als een strafbaar feit en het strafrecht fungeert als achtervang, in die zin dat iemand die weigert de boete te betalen strafrechtelijk vervolgd kan worden.⁶⁾

Bij het opleggen van FPN's voor verkeersdelicten heeft de politie een grote mate van beslissingsvrijheid. Een FPN biedt de mogelijkheid van bestraf-fing door middel van een boete en, in het geval van delicten die kunnen leiden tot een aantekening op het rijbewijs (*endorsable offences*), door middel van toekenning van strafpunten wanneer de delicten zijn waargenomen door politieambtenaren in de uitoefening van hun functie of, in sommige gevallen, zijn vastgelegd met een automatische camera. De hoogte van de boete varieert momenteel van £50 voor overtredingen als het negeren van een

verkeersbord of het rijden met defecte verlichting, tot £300 voor rijden zonder WA-verzekering. Op overtredingen als te hard rijden, gebruik van een mobiele telefoon onder het rijden en onvoorzichtig rijden (waarover meer hierna) staat een boete van £100 plus strafpunten. De lijst van delicten die in aanmerking komen voor een FPN is wettelijk vastgelegd in Schedule 3 van de RTOA 1988 (Road Traffic Offenders Act 1988, de Wet op de Verkeersover-treders).⁷⁾ De juridische leidraad op de website van de *Crown Prosecution Service* (Openbaar Ministerie) omschrijft de regeling als 'gecompliceerd',⁸⁾ zoals blijkt uit de omvang van de bepalingen en het aantal keren dat ze zijn gewijzigd.

In het kort komt de regeling hierop neer. Wanneer een politieambtenaar reden heeft te vermoeden dat sprake is van een delict als bedoeld in Schedule 3 van de RTOA, zal hij het desbetreffende voertuig stilhouden en de bestuurder vragen zijn rijbewijs te tonen.⁹⁾ Vervolgens vraagt de politieambtenaar de gegevens van de bestuurder op in het landelijke systeem voor verwerking van FPN's, het zogenaamde *PentiP system* (*Penalty Notice Processing* systeem), dat sinds 2013 in gebruik is bij de politie,¹⁰⁾ en controleert hij of de bestuurder een ontzegging van de rijbevoegdheid of strafpunten op zijn rijbewijs heeft. Als er geen strafpunten geregistreerd staan of als de bestuurder na optelling van de geregistreerde strafpunten niet in aanmerking komt voor een ontzegging van de rijbevoegdheid, legt de politieambtenaar een FPN op. Indien het totale aantal strafpunten hoger zou uitkomen dan de limiet,¹¹⁾ wordt een dagvaarding uitgereikt en de zaak dus voor de rechter gebracht.

De *Association of Chief Police Officers* heeft richtlijnen opgesteld voor de uitoefening van de beoordelingsvrijheid wat betreft de keuze tussen het opleggen van een FPN en het uitreiken van een dagvaarding in de ernstiger gevallen. Met betrekking tot snelheidsovertredingen is het beleid dat normaal gesproken een FPN wordt opgelegd als de snelheid de limiet overschrijdt met minder dan 10 procent plus 2 mijl per uur (m/u). Een FPN kan dus bijvoorbeeld worden opgelegd wanneer de bestuurder 35 mijl per uur rijdt op een weg waar een maximum-snelheid geldt van 30 m/u. Ook is vastgesteld tot welke snelheid een FPN nog mag worden opgelegd. Bij een maximumsnelheid van 30 m/u is dat 50 m/u; bij hogere snelheden wordt een dagvaarding uitgereikt. De politie heeft dus een aanzienlijke vrijheid in het opleggen van een FPN aan bestuurders die de maximumsnelheid overschrijden. Waar een maximumsnelheid van 30 m/u geldt, is dat bij snelheden tussen 36 en 49 m/u.

Wat betreft de omstandigheden die het betreffende delict zouden opleveren, dient de FPN, aldus art. 52(2) RTOA 1988, 'die bijzonderheden te vermelden die noodzakelijk zijn voor het redelijk informeren over dat delict'. Indien de bestuurder besluit de FPN te aanvaarden en de boete te betalen, kan hij niet meer worden vervolgd voor het delict waarop de kennisgeving betrekking heeft.¹²⁾ Als de bestuurder zijn aansprakelijkheid betwist en niet betaalt, komt de zaak voor de rechter. In dat geval loopt de

2. House of Commons Home Affairs Committee, *Out-of-Court Disposals: Fourteenth Report of Session 2014-15*, 3 maart 2015, HC799, par. 1, beschikbaar via <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201415/cmselect/cmhaff/799/799.pdf>
3. *Police powers and procedures England and Wales year ending 31 March 2014*, 2015, par. 8.2, beschikbaar via <https://www.gov.uk/government/publications/police-powers-and-procedures-england-and-wales-year-ending-31-march-2014/police-powers-and-procedures-england-and-wales-year-ending-31-march-2014>
4. *Ibid.*, par. 8.4.
5. Art. 7(2) Health Act 2006 (Wet op de volksgezondheid).
6. Ferguson, P., "Smoke gets in your eyes..." *the criminalisation of smoking in enclosed public places, the harm principle and the limits of the criminal sanction* (2011) 31(2) Legal Studies 259-278. Op p. 275 legt Ferguson het voordeel uit van strafrechtelijke procedures, met inbegrip van FPN's: ze omvatten een aantal procedurele sancties die ontbreken bij niet-strafrechtelijke procedures. Ze wijst erop dat er staten zijn die de eisen van het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) trachten te omzeilen door bepaalde gedragingen tot (niet-strafrechtelijke) overtredingen te verklaren in plaats van strafbare feiten, doch volgens het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) vallen maatregelen bedoeld om af te schrikken en schuld toe te delen onder het strafrecht. Bij wijze van voorbeeld noemt ze (p. 276) de Oostenrijkse regeling met betrekking tot het niet dragen van een autogordel in de zaak *Schmautzer tegen Oostenrijk* (1995) 21 E.H.R.R. 511, die volgens het Hof in wezen van strafrechtelijke aard was.
7. Laatstelijk gewijzigd bij Fixed Penalty (Amendment) Order 2013(SI 2013/1569).
8. http://www.cps.gov.uk/legal/p_to_r/road_traffic_offences_guidance_on_fixed_penalty_notices/
9. Art. 54 RTOA 1988.
10. https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/421587/police-powers-procedures-user-guide.pdf
11. Twaalf punten binnen een periode van drie jaar.
12. Art. 52(1) RTOA 1988.

bestuurder het risico, indien hij schuldig wordt bevonden, dat hij een veel hogere boete krijgt opgelegd.¹³ In 2013 werd 95% van de FPN's binnen de termijn van 28 dagen betaald waardoor de zaak niet voor de rechter kwam.¹⁴ Door het betalen van de boete erkent de bestuurder schuld en krijgt hij drie strafpunten op zijn rijbewijs aangetekend. Door geen schuld te erkennen, dus door de boete niet te betalen en de strafpunten niet te accepteren, riskeert de bestuurder niet alleen een hogere boete, maar ook de mogelijkheid dat de rechter meer dan drie strafpunten toekent.¹⁵ Dit zou kunnen verklaren waarom er wat betreft het betalen van boetes een verschil is tussen delicten die wel en delicten die niet tot strafpunten kunnen leiden: 98% van de FPN's opgelegd voor de eerste groep delicten wordt betaald.¹⁶

'Voorwaardelijk aanbod' uitgereikt naar aanleiding van camerabewijs

In 2013 werden er 654.820 verkeerslicht- en snelheidsovertredingen vastgelegd door camera's. Het merendeel daarvan (93%) betrof snelheidsovertredingen. In dat jaar leverden camera's het bewijs voor 86% van alle beboete snelheidsovertredingen.¹⁷

De Europese Raad voor de Verkeersveiligheid streeft naar een uitbreiding van het aantal snelheidscamera's omdat ze de verkeersveiligheid bevorderen en het aantal verkeersdoden doen dalen. De Raad constateert echter wel een lastig punt bij de inzet van dergelijke apparatuur:

Een probleem dat nog steeds speelt bij automatische snelheidscontroles betreft de identificatie van de bestuurder: vastgesteld moet worden wie de bestuurder was die de overtreding heeft begaan. Een systeem dat de eigenaar van een voertuig aansprakelijk stelt (ongeacht wie het voertuig bestuurde ten tijde van de overtreding) zou moeten worden ingevoerd. De identificatie kan dan automatisch plaatsvinden via de kentekenregistratie (Nilsson, 2004). In Nederland wordt 100% van de boetes betaald, aangezien de eigenaar van de auto de boete moet betalen, wie er ook achter het stuur zat (volledige aansprakelijkheid van de eigenaar). Dit is ook het geval in Frankrijk. In andere landen, zoals Duitsland en Polen, rust de aansprakelijkheid op de bestuurder. Indien de bestuurder niet de eigenaar is van de auto, moet de politie een onderzoek instellen. Ook al ligt het percentage bezwaren in Duitsland op minder dan 10%, dergelijke gevallen nemen wel kostbare tijd van de politie in beslag.¹⁸

Engeland en Wales kennen een soort compromis tussen deze verschillende systemen. De geregistreerde eigenaar van een voertuig dat door automatische apparatuur betrapt wordt op een snelheidsovertreding, krijgt een zogenoemd 'voorwaardelijk aanbod' toegestuurd, dat enigszins vergelijkbaar is met een FPN. De eigenaar is vervolgens ver-

plicht om de politie de naam en het adres te geven van degene die de auto bestuurde. Doet hij dat niet, dan levert dat een zelfstandig strafbaar feit op krachtens art. 172 van de RTA 1988 (Road Traffic Act, Wegenverkeerswet). De veronderstelling is dus dat de eigenaar de snelheidsovertreding heeft begaan en het is aan hem om het tegendeel te bewijzen, anders riskeert hij een veroordeling voor het delict van art. 172 RTA (maar dus niet voor de snelheidsovertreding). Hoewel deze regeling zou kunnen worden beschouwd als een schending van het verbod van (gedwongen) zelfincriminatie en van het recht op een eerlijk proces krachtens art. 6(1) van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM), is de rechtmatigheid ervan bevestigd door zowel nationale rechters als het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM). In *O'Halloran en Francis tegen het Verenigd Koninkrijk*¹⁹ had de tweede eiser geweigerd om de politie informatie te geven over de bestuurder van zijn auto waarvan was vastgesteld dat deze 47 m/u had gereden in een zone waar een maximumsnelheid van 30 m/u gold. Het openbaar ministerie had onvoldoende bewijs om hem te vervolgen voor te hard rijden; in plaats daarvan werd hij vervolgd voor het delict van art. 172 RTA. Het EHRM oordeelde met vijftien tegen twee stemmen dat art. 6(1) EVRM niet was geschonden, en wel op de volgende gronden: de verplichting om informatie te verstrekken maakte deel uit van een regeling die bestuurders redelijke verplichtingen oplegt ten einde de verkeersveiligheid te bevorderen; de gevraagde informatie betrof een eenvoudig, specifiek en beperkt feit, namelijk de identiteit van de bestuurder; en bij het delict van art. 172 RTA gaat het niet om absolute aansprakelijkheid, nu de eigenaar toch niet aansprakelijk is indien hij kan aantonen dat hij niet wist en redelijkerwijs ook niet kon weten wie de auto bestuurde.

Ook al hebben het EHRM en nationale rechters geoordeeld dat het niet onrechtvaardig is om een straf op te leggen aan iemand die weigert informatie te verstrekken over de bestuurder wanneer geconstateerd is dat met zijn voertuig een snelheidsovertreding is begaan, dat wil niet zeggen dat burgers die opvatting delen. De media berichten vaak negatief over het gebruik van automatische snelheidscamera's en schilderen snelheidsovertreders af als brave burgers die het slachtoffer zijn van een inhalige overheid. Wells heeft onderzoek gedaan naar de meningen over het gebruik van snelheidscamera's. Volgens sommigen zorgt het gebruik van automatische camera's voor een hoge mate van procedurele rechtvaardigheid, omdat het een consistente handhaving van de wet mogelijk maakt, zonder aanzien des persoons. Velen zijn daarentegen van mening dat automatische apparatuur geen procedurele rechtvaardigheid kan waarborgen omdat daarbij andere factoren betrokken moeten worden, die menselijke inbreng vergen. Alleen mensen zijn in staat respect te tonen, beleefd te reageren of zich zodanig open te stellen dat iemand het gevoel heeft dat er naar hem geluisterd wordt.²⁰



Boete betalen betekent schuld erkennen.



13. De opgelegde boete hangt uiteindelijk af van het concrete delict. Voor bijvoorbeeld snelheidsovertredingen als bedoeld in art. 89(10) van de Road Traffic Regulation Act 1984 (Wet met betrekking tot de wegenverkeersregeling) kan de rechter een boete opleggen tot categorie 3, momenteel £1000, of, indien de overtreding heeft plaatsgevonden op de snelweg, categorie 4, £2500. De daadwerkelijke boete hangt af van de marge waarmee de maximumsnelheid is overschreden en het inkomen van de overtreder. Wanneer een bestuurder bijvoorbeeld tussen de 31 en 40 m/u rijdt op een weg waar een maximumsnelheid van 30 m/u geldt, valt dat binnen boetecategorie A van de richtlijnen voor de rechter. Dit houdt in dat de rechter voor de bepaling van de hoogte van de boete uitgaat van 50% van het weekloon van de verdachte, met een maximum van £1000 als het om een delict uit categorie 3 gaat. Zie Sentencing Guidelines Council, *Magistrates' Court Sentencing Guidelines: Definitive Guideline* (2008), p. 131, beschikbaar via https://www.sentencingcouncil.org.uk/wp-content/uploads/MCSG_web_-_October_2014.pdf
14. Zie noot 2 hierboven, par. 8.5.
15. Ook dit hangt af van de mate waarin de maximumsnelheid wordt overschreden. Wanneer een maximumsnelheid van 30 m/u wordt overschreden met meer dan 10 m/u kunnen 4 tot 6 strafpunten worden opgelegd. Zie de *Magistrates' Court Sentencing Guidelines*, hierboven, noot 12.
16. Zie noot 2 hierboven, par. 8.5.
17. Ibid.
18. European Transport Safety Council, *Managing Speed: Towards Safe Sustainable Road Transport*, 2008, p. 17.
19. (2008) 46 E.H.R.R. 21.
20. Wells, "The Techno-Fix versus the Fair Cop: Procedural (In)Justice and Automated Speed Limit Enforcement" (2008) 48 British Journal of Criminology, p. 801.

Haar empirische onderzoek, waarbij gebruik werd gemaakt van focusgroepen om opvattingen te inventariseren, heeft het volgende aangetoond:

Een simplistisch begrip van eerlijkheid in termen van een consistente en onpartijdige aanpak volstaat niet. Automobilisten geven blijk van een behoefte aan een meer gecontextualiseerde en inconsistente behandeling, met regelingen die inspelen op hun eigen individualiteit en de context waarbinnen ze overtredingen begaan. Technologieën die functioneren op basis van een gedichotomiseerde interpretatie van goed en slecht, gevaarlijk en ongevaarlijk gedrag, worden beschouwd als ontoereikend voor het beoordelen van reële, kwalitatieve, gecontextualiseerde gebeurtenissen.²¹⁾

Hoewel het uitreiken van een voorwaardelijk aanbod op grond van gegevens verkregen door middel van een automatische snelheidscamera een consistente en doeltreffende aanpak kan zijn bij overtredingen, moet er op politiek vlak dus nog wat gebeuren om het publiek te overtuigen van de onderliggende noodzaak voor dergelijke vormen van wetshandhaving.

FPN's en beoordelingsvrijheid

Bij de meeste delicten waarvoor een FPN kan worden opgelegd, gaat het om een aansprakelijkheid die 'objectief' kan worden vastgesteld: de bestuurder reed wel of niet harder dan de maximumsnelheid; de bestuurder is wel of niet verzekerd; de inzittenden van een voertuig dragen wel of niet een autogordel. De politie heeft weliswaar een zekere beslissingsvrijheid om een waarschuwing te geven in plaats van een FPN wanneer het bewijs voor een dergelijk delict voorhanden is, maar óf het delict is gepleegd zal normaal gesproken duidelijk zijn. Onlangs is echter de controversiële stap gezet om oplegging van een FPN mogelijk te maken bij het delict onvoorzichtig rijden (*careless driving*, art. 3 RTA 1988). Anders dan bij de meeste delicten die met een FPN kunnen worden afgedaan, vergt vaststelling van aansprakelijkheid voor dit delict een waardeoordeel. Die vaststelling houdt immers in dat de manier van rijden van de verdachte niet voldoet aan de maatstaf van een bekwame en zorgvuldige bestuurder. En omdat er geen duidelijke definitie bestaat van een bekwame en zorgvuldige bestuurder, kan dit leiden tot inconsistente wetshandhaving en tot inconsistenties bij de vaststelling van aansprakelijkheid en beslissing tot oplegging van een FPN door de politieambtenaar. Volgens de Britse Automobile Association (AA) heeft de Association of Chief Police Officers (ACPO) een richtlijn opgesteld, die niet openbaar is gemaakt, voor de invulling van deze beoordelingsruimte. Volgens deze richtlijn, aldus de AA, wordt een FPN passend geacht in gevallen waarin een politieambtenaar heeft waargenomen dat een bestuurder enigszins onvoorzichtig, agressief of onachtzaam rijdt zonder dat andere bestuurders daar veel last van hebben.

Tot die gevallen behoren:

- te dicht op de voorganger rijden;
- geen voorrang geven bij een kruising (zonder dat een andere bestuurder een ontwijkende manoeuvre hoeft te verrichten);
- inhalen en zich tussen een file dringen;
- verkeerde rijstrook nemen op een rotonde;
- negeren van een aanwijzing dat een rijstrook is afgesloten en zich tussen een rij auto's dringen;
- gebrek aan 'rijstrookdiscipline', zoals op de tweede of derde rijstrook blijven rijden wanneer de eerste rijstrook vrij is en er geen ander voertuig ingehaald hoeft te worden;
- rijden met onaangepaste snelheid;
- wielslippen en handrembochten maken.²²⁾

Daarentegen wordt een dagvaarding uitgereikt en de zaak voor de rechter gebracht in gevallen van agressief rijden waarbij andere bestuurders in gevaar worden gebracht. Dit kunnen gevallen zijn waarbij het verkeersgedrag is waargenomen door een politieambtenaar of een (andere) getuige, of waarbij een aanrijding heeft plaatsgevonden. Hier toe behoren:

- snel inhalen en van rijstrook wisselen/zigzaggen waarbij andere bestuurders het voertuig moeten ontwijken;
- uitvoegen vóór een ander rijdend voertuig dat daardoor moet remmen;
- inhalen waarbij het naderende voertuig moet remmen of een ontwijkende manoeuvre moet uitvoeren, of invoegen waarbij het ingehaalde voertuig moet remmen of uitwijken;
- verkeerde rijstrook nemen op een rotonde, waardoor een ander voertuig op de rotonde moet remmen of uitwijken;
- in de tweede of derde rijstrook blijven rijden waardoor achterliggers niet kunnen doorrijden of gedwongen worden aan de verkeerde kant te passeren.²³⁾

Voorafgaand aan de wetswijziging die het mogelijk heeft gemaakt een FPN op te leggen voor onvoorzichtig rijden, hield de regering hierover een openbare raadpleging. Daarop kwamen 383 reacties: 310 van individuele burgers en de rest van diverse organisaties, waaronder de politie, plaatselijke overheden en belangengroeperingen voor verkeersveiligheid. Interessant is dat van de organisaties 74% vóór het voorstel was, terwijl van de burgers slechts 30% het een goed idee vond:

Volgens een hoog percentage van de respondenten was de vaststelling van de aansprakelijkheid voor het delict onvoorzichtig rijden te 'subjectief' om afgedaan te worden met een vaste boete en zou dit oordeel aan een rechter voorbehouden moeten zijn. Deze respondenten vreesden ook dat aan de politie te veel macht zou worden geven. Veel respondenten waren van mening dat door de vaste boete het delict onvoorzichtig rijden zou worden gebagatelliseerd; ook zou het ertoe leiden dat gevallen van gevaarlijk rijden behandeld zouden gaan worden als onvoorzichtig rijden.²⁴⁾ Een kleiner per-

21. Ibid., p. 814.

22. Zie http://www.theaa.com/motoring_advice/legal-advice/careless-driving.html

23. Ibid.

24. Noot van de vertaler: gevaarlijk rijden ('dangerous driving') is een apart strafbaar gesteld delict, dat met een hogere straf wordt bedreigd dan onvoorzichtig rijden.

centage beschouwde het voorstel als inkomstenvergarig door de overheid. Volgens een paar respondenten moest er duidelijkheid komen over wat onder onvoorzichtig rijden valt en zou het niet redelijk zijn om automobilisten te straffen voor het maken van een enkele fout.²⁵⁾

De richtlijn van de ACPO waarnaar de AA verwijst, roept wel vragen op over de beoordelingsvrijheid van de politie, niet zozeer wat betreft het opleggen van een FPN, maar wat betreft het vaststellen of sprake is van onvoorzichtig rijden dan wel gevaarlijk rijden. De voorbeelden die gegeven worden van gevallen waarin een dagvaarding voor onvoorzichtig rijden passend wordt geacht, zouden wellicht beter beschouwd kunnen worden als voorbeelden van gevaarlijk rijden.²⁶⁾ Als gezegd, onvoorzichtig rijden wordt gedefinieerd als rijden dat niet voldoet aan de maatstaf die wordt gesteld aan een bekwaame, zorgvuldige bestuurder.²⁷⁾ Gevaarlijk rijden is rijden dat *bij lange na* niet voldoet aan die standaard, en waarbij het ook voor een bekwaame, zorgvuldige bestuurder duidelijk zou zijn dat zodanig rijden gevaarlijk is, in die zin dat het een gevaar oplevert voor letsel of ernstige materiële schade.²⁸⁾

Ondanks deze punten van zorg heeft de overheid besloten om onvoorzichtig rijden te verklaren tot een delict dat bestraft kan worden met een FPN omdat 'het voornaamste doel van de vaste boete is het doeltreffender maken van het huidige systeem van wetshandhaving teneinde minder ernstige delicten aan te pakken, en het mogelijk maken van grootschaliger inzet van educatieve programma's gericht op het tegengaan van dergelijk onvoorzichtig rijgedrag'.²⁹⁾

Zoals blijkt uit deze laatste zin is de FPN niet de enige vorm van buitengerechtelijke afdoening die wordt toegepast voor verkeersdelicten zoals onvoorzichtig rijden en te hard rijden. Degenen die anders een FPN zouden ontvangen, krijgen tegenwoordig regelmatig een cursus Snelheidsbewustzijn of Verbetering Rijgedrag aangeboden, zeker als het om een eerste overtreding gaat. Deze cursussen zijn gericht op heropvoeding van automobilisten met het oog op de verbetering van de verkeersveiligheid. De ruimte ontbreekt hier voor een uitvoerige beschrijving, maar vermeldenswaardig is dat deze cursussen een essentieel onderdeel beginnen te vormen van de strijd tegen verkeersdelicten in Engeland en Wales.

Tot slot een ander punt dat aandacht behoeft. We hebben gezien dat een FPN passend wordt geacht voor bepaalde gevallen van onvoorzichtig rijden. Nu heeft de RTA 2006 het delict 'veroorzaken van de dood door onvoorzichtig rijden' geïntroduceerd. Degene die onvoorzichtig rijdt en ongelukkigerwijs betrokken raakt bij een aanrijding met dodelijke afloop, zal zonder meer strafrechtelijk worden vervolgd, en mogelijk worden berecht door de Crown Court, die een gevangenisstraf van maximaal vijf jaar kan opleggen.³⁰⁾ Daarmee is sprake van een tweedeling in de aanpak van onvoorzichtig rijden, afhankelijk van het plaatsvinden van een dodelijk

ongeval. Voorts blijft het zo dat de politie in gevallen zonder dodelijke afloop nog steeds kan beslissen de zaak voor de rechter te brengen, in welk geval de boete, bij een veroordeling, veel hoger zal uitvallen dan die van een FPN. Het is echter niet duidelijk op grond waarvan zulke beslissingen worden genomen en een consequente aanpak is allerm minst gegarandeerd. En zoals hierboven is opgemerkt met betrekking tot te hard rijden, consistentie is een van de criteria die maatgevend zijn voor procedurele rechtvaardigheid.

“
Verskil tussen
onvoorzichtig rijden
en gevaarlijk rijden.
“

25. Government response to consultation on the treatment of careless driving penalties and other motoring fixed penalties (5 juni 2013), par. 8, beschikbaar via: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/204637/response.pdf
26. Zie de richtlijn opgesteld door de Crown Prosecution Service met betrekking tot de vervolging wegens gevaarlijk rijden en onvoorzichtig rijden: http://www.cps.gov.uk/legal/p_to_r/road_traffic_offences_guidance_on_prosecuting_cases_of_bad_driving/#b2
27. Art. 3ZA RTA 1988.
28. Art. 2A RTA 1988.
29. Richtlijn van de Crown Prosecution Service, noot 25 hierboven, par. 71.
30. Zie Kyd Cunningham, S., "Serious Driving Offences in England and Wales" in A.A. van Dijk & H.D. Wolswijk (eds.) *Criminal liability for Serious Traffic Offences: Essays on Causing Death, Injury and Danger in Traffic*, Eleven International Publishing 2015, p. 46.