

Vergaderjaar 1987–1988

20 329

Administratiefrechtelijke afdoening van inbreuken op bepaalde verkeersvoorschriften (Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften)

Nr. 5

VOORLOPIG VERSLAG

Vastgesteld 19 maart 1988

De vaste Commissie voor Justitie belast met het voorbereidend onderzoek van dit voorstel van wet, heeft de eer van haar voorlopige bevindingen als volgt verslag uit te brengen.

Algemeen

De leden van de C.D.A.-fractie hadden met belangstelling van het voorliggende voorstel van wet kennisgenomen, waarvan de voorgeschiedenis teruggaat tot 1973, maar waarvoor het rapport van de Commissie vereenvoudigde afdoening lichte overtredingen van verkeersvoorschriften uit 1985 de onmiddellijke basis heeft gelegd. Zij waren het eens met de opvatting van de Raad van State (Advies, blz. 1) dat uit constitutioneel oogpunt het voorliggende voorstel van wet geen bezwaren ontmoet.

De leden van de C.D.A.-fractie constateerden dat thans reeds een zeer hoog percentage van de overtreders van verkeersvoorschriften bereid is in te gaan op de schikkingsaanbiedingen van de politie en het openbaar ministerie en dat er thans reden is gebruik te maken van de voordelen die de automatisering van de afdoening van overtredingen voor verlichting van de werklast van justitie kan brengen. De aanzienlijke afneming van de werkdruk bij politie, openbaar ministerie en de rechter achtte de C.D.A.-fractie een zeer belangrijk gegeven bij dit wetsvoorstel.

Bij een motie mede ondertekend door een lid van de C.D.A.-fractie ter gelegenheid van de Justiebegroting voor het dienstjaar 1982 heeft de Tweede Kamer uitgesproken een nadere studie te wensen naar de mogelijkheden om eenvoudige verkeersovertredingen op andere dan strafrechtelijke wijze af te doen. Nog in 1982 heeft de toenmalige minister De Ruiter een nota over deze materie aan de Tweede Kamer gezonden, zo wilden de leden van de C.D.A.-fractie in herinnering brengen. Toen reeds sloot de C.D.A.-fractie administratiefrechtelijke handhaving niet uit.

In dit verband vroegen de leden van de C.D.A.-fractie aan de beide bewindslieden ook eens aan te geven of er geen reden is tegen de achtergrond van de massaliteit van het aantal verkeersovertredingen over te gaan tot een vereenvoudiging en vermindering van het aantal overheidsregelingen (deregulering) op het terrein van het wegverkeer.

¹ Samenstelling:

Leden: Haas-Berger (PvdA), Stoffelen (PvdA), Kosto (PvdA), voorzitter, Roethof (PvdA), K. G. de Vries (PvdA), De Kwaadste-niet (CDA), Stemerdink (PvdA), Gualthérie van Weezel (CDA), Rempt-Halmmans de Jongh (VVD), Van der Burg (CDA), Schutte (GPV), Krajenbrink (CDA), Korthals (VVD), Wiebenga (VVD), Laning-Boersema (CDA), Dijkstal (VVD), Vermeënd (PvdA), Kohnstamm (D66), ondervoorzitter, Wolffensperger, (D66), Swildens-Rozendaal (PvdA), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Van de Camp (CDA) en Biesheuvel (CDA).
Plv. leden: vacature PvdA, Ter Veld (PvdA), Jabaaij (PvdA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Lankhorst (PPR), Koetje (CDA), Van Traa (PvdA), Borgman (CDA), Hermans (VVD), De Hoop Scheffer (CDA), J. T. van den Berg (SGP), Vreugdenhil (CDA), De Grave (VVD), Te Veldhuis (VVD), Kraaijeveld-Wouters (CDA), Van Es (PSP), Alders (PvdA), Eisma (D66), Groenman (D66), vacature PvdA, Doelman-Pel (CDA), Van Muiden (CDA) en Leerling (RPF).

Welke mogelijkheden, zonder de verkeersveiligheid in gevaar te brengen zien de bewindspersonen tot deregulering? En op welke termijn kan de Tweede Kamer hierover voorstellen verwachten? Is op dit punt de Wegenverkeerswet en de daarop berustende regelgeving niet aan een heroverweging toe? De burger moet immers het belang van de betreffende verkeersregel inzien, wil hij ook zich aan de regel houden. Welke mogelijkheden zien de bewindspersonen tot het inscherpen van het belang van verkeersregels op het terrein van de voorlichting. Ligt hier ook een taak voor de Nationale Raad voor de Verkeersveiligheid.

De P.v.d.A.-fractie heeft met belangstelling uitgezien naar de indiening van dit op het rapport van de commissie-Mulder gebaseerde wetsvoorstel tot administratiefrechtelijke afdoening van massaal voorkomende lichtere verkeersdelicten. Iedereen, die ook maar enigszins bekend is met de materie, beseft dat langzamerhand een onhoudbare situatie is ontstaan. Politie, openbaar ministerie en rechterlijke macht kunnen de werklast niet meer aan; van een effectieve rechtshandhaving is diensgevolge geen sprake meer en onwillige betalers van boetes wachten met gekruiste armen af of er wel ooit een reactie komt op hun normoverschrijdend verkeersgedrag. In teveel gevallen wordt die weigerachtigheid beloond. Dit geldt trouwens niet alleen voor lichtere verkeersovertredingen. Waarom heeft het wetsvoorstel zich daartoe beperkt?

Aan de andere kant blijven er ernstige verschillen van mening bestaan over de wijze waarop zo'n vereenvoudiging het best kan worden bereikt. Gekozen is voor de overheveling van het hier aan de orde zijnde complex strafbare feiten naar de administratiefrechtelijke sfeer

Deze pseudo-decriminalisering maakt de voorgestelde regeling weliswaar minder kwetsbaar voor strijd met de Grondwet, de Europese Conventie voor de rechten van de mens en het V.N.-verdrag inzake de burgerlijke en politieke rechten maar de vraag blijft gewettigd of bepaalde aan het strafrecht te ontnemen waarborgen voor de verdachte in deze opzet niet op de tocht komen te staan en de Raad van State vroeg zich dan ook begrijpelijk af of zulks niet tot een «vergroving van afdoening» zou kunnen leiden. Wie voor zaken op reis is kan niet weten dat er bij hem thuis een beschikking ligt inzake de oplegging van een administratieve boete, waartegen hij binnen dertig dagen bij de officier van justitie in beroep kan gaan wil deze niet definitief worden. Daarbij hoeft het niet eens om geringe bedragen te gaan aangezien de boetes per gedraging (dus cumulatief) worden opgelegd.

Vervolgens brengt het systeem een constructie met zich mee, die men zeker niet als puur administratief mag bestempelen, maar een merkwaardige mengeling is geworden van een administratieve boete aan het begin en – eventueel – een cassatie bij de Hoge Raad aan het einde van de rit. Daartussendoor dan een beroep op een officier van justitie, die in die kwaliteit op dat moment niet zuiver justitieel optreedt maar via wie men wel weer kan belanden bij de kantonrechter, die wel veel meer justitieel optreedt. De leden van de P.v.d.A.-fractie vragen of op die manier voldoende inzichtelijk blijft welke algemene waarborgen, ontleend aan de Wetboeken van Strafrecht en Strafvordering, wel of niet op de overtreder van toepassing zijn. Komt het wetsvoorstel de rechtszekerheid ten goede? Ten slotte blijft de regering bevorderen, dat ook langs andere weg vereenvoudiging van procedures wordt nagestreefd zoals een andere strafrechtelijke afdoening van verkeersdelicten begaan door onbekende bestuurders van een motorrijtuig (kamerstuk 19 093) – waarvoor ook een voorziening is getroffen in het onderhavige wetsvoorstel maar op een andere wijze – en de fiscalisering van door de gemeenten op te leggen parkeerboetes (kamerstuk 19 405), waarvan de procureurs-generaal in het Jaarverslag van het openbaar ministerie (1984, bijlage bij de begroting van Justitie) zich reeds hebben afgevraagd of het er voor de weggebruiker wel overzichtelijker op wordt

en of niet een betere coördinatie van het overheidsbeleid op dit punt dringend gewenst is. De P.v.d.A.-fractie ziet hieromtrent nog wat nader commentaar graag tegemoet.

Hoe is de jongste stand van zaken met betrekking tot de aanbevelingen van de commissie-Geelhoed (deregulering) en -Roethof (kleine criminaliteit) inzake opschoning van het regel- en tekenbestand als ook één van de middelen om overtreding van – in dit geval als zinloos ervaren – regels terug te dringen?

De regering verwacht van aanvaarding van het wetsvoorstel een vermindering van de werklust voor het apparaat. Waarop is die verwachting eigenlijk gebaseerd? De memorie van toelichting blijft op dit punt (te) vaag. Welk tijdsbeslag zal bijvoorbeeld gemoeid zijn met het horen door de officier van justitie persoonlijk van degene die op hem beroep heeft ingesteld? Nieuw is ook het depot van «geldwaarden», waaraan waarschijnlijk ook niet onaanzienlijke administratieve besnoeringen verbonden zijn.

Waarop is de verwachting gebaseerd dat bij de zekerheidsstelling «in de regel» sprake zal zijn van overgifte van een betaalcheque (zie blz. 15 van de memorie van toelichting)? Ook de meer principiële beschouwingen over de zekerheidsstelling op deze zelfde bladzijde ziet de P.v.d.A.-fractie nog niet als erg overtuigend. Onvoldoende wordt ingegaan op de situatie bij zekerheidsstelling in de vorm van afgifte van contant geld (zie ook blz. 29 en blz. 34).

Op verscheidene plaatsen in de stukken komt men de vraag tegen of de niet langer te tillen werklust niet méér voortvloeit uit de praktische onmogelijkheid om verhaal te krijgen en dus niet zozeer samenhangt met het handhavingsprobleem als zodanig. De commissie-Van Gend constateerde zelfs dat het verhaalsrecht in de praktijk slechts sporadisch wordt toegepast. Op blz. 20 van de memorie van toelichting wordt met zoveel worden tot uitdrukking gebracht, dat het er niet zozeer om gaat de volgens de wet ter beschikking staande dwangmiddelen ook daadwerkelijk toe te passen maar dat de dreiging van toepassing de betrokkene tot betaling moet dwingen. Is dit niet iets teveel vertrouwen in de papieren tijger? Neemt de regering zich op dit punt aanbevelingen van de commissie-Roethof ter harte (zie blz. 38 van het Eindrapport) inzake de incasso van boetes door de reguliere politie die toch in de wijk moet zijn in plaats van de overbelaste parketpolitie, de mogelijkheid van privatisering van de inning alsmede de aanbeveling inzake het op groter schaal benutten van de bestaande verhaalsmogelijkheden ingevolge artikelen 573, 575 en 576 van het Wetboek van Strafvordering? Een andere wat meer algemene vraag namens de P.v.d.A.-fractie is hoe politie en justitie de vrijkomende werklust, waarop gehoopt wordt, gaan invullen.

Uit de toelichting blijkt dat het geen enkele moeite behoeft te kosten om langs de weg van gemechaniseerde constatering van overtredingen de werkvoorraad aanzienlijk uit te breiden. De P.v.d.A.-fractie vraagt dan of het niet verstandiger is de vrijkomende tijd te benutten voor voorkoming en bestrijding van andere vormen van criminaliteit, die tot verontrusting van de burgers aanleiding geven. Het lijkt in dat geval weinig zinvol de strijd tegen de lichtere verkeersovertredingen, die veelal op kenteken geschiedt en zich derhalve leent voor controle langs mechanische weg (radar, foto's) te «maximaliseren» of, erger nog de beperking van de werklust aan te voeren als een argument voor bezuinigingen op het apparaat.

De P.v.d.A.-fractie beseft dat het hier om een politieke keus gaat. Is dit ook het standpunt van de regering en hoe valt voor haar de afweging uit? In de toelichting wordt dit dilemma opengelaten, althans de keuze naar een onbestemde toekomst verschoven. Dit lijkt minder juist.

Over de relatie van het wetsvoorstel tot de Grondwet en enkele internationale verdragen is reeds veel gezegd en geschreven. De einduitslag zal wel onbeslist blijven totdat de internationale rechter zelf van zich zal doen horen.

Ook de Raad van State heeft aan die relatie in zijn commentaar op het concept-voorstel ruime aandacht besteed. De leden van de P.v.d.A.-fractie zouden met name nog wel wat nader commentaar tegemoet willen zien op de inachtneming, op basis van dit voorstel, van artikel 17 van de Europese Conventie, dat nadrukkelijk de regering verbiedt om de toegekende rechten langs enige achterdeur weer ongedaan te maken. Dit zal echter toch zeker niet kunnen geschieden onder het motief, dat we hier niet met het strafrecht maar met administratief recht te maken hebben, zo meent de P.v.d.A.-fractie.

In feite brengt het voorstel op tamelijk willekeurige wijze een scheiding aan tussen wel en niet (meer) strafbare feiten (zijnde gedragingen) met het daaraan verbonden verschil in behandeling en sanctie jegens de «betrokkenen». Deze afgrenzing is zelfs van schuivende panelen voorzien waarvan de stand periodiek bij algemene maatregel van bestuur naar believen kan worden bijgesteld, bijvoorbeeld door een aantal nu nog strafbare feiten onder de categorie gedragingen te brengen. Dit gaat dus nog aanzienlijk verder dan een P.v.d.A.-commissie onlangs onder hetzelfde motto naar voren bracht en bij tegenstanders nogal wat kritiek oogste.

Maar, scherts terzijde, het hieraan verbonden gevaar klemt te meer nu, in de executiefase het wetsvoorstel voorziet in zware dwangmaatregelen zoals gijzeling, die tot nog toe nu en dan op journalisten toepasselijk werden verklaard. (met even weinig resultaat overigens als de commissie-Van Gend ten aanzien van het verhaalsrecht concludeerde).

Onder de dwangmiddelen wordt ook genoemd de intrekking van het rijbewijs. Daaraan zijn óók nadelen verbonden. Inleveren van het rijbewijs levert in de praktijk problemen op; doorgaans zal de politie het moeten halen. Ingenomen rijbewijzen zullen moeten worden geregistreerd. Zodra aan de vereisten van de sanctie wordt voldaan moet registratie doorgehaald worden. De inneming van het rijbewijs geldt voor ten hoogste een maand, wat veel mutaties in het register met zich mee zal brengen. De controle op de naleving zal op straat moeten geschieden; de «pakkans» is vrijwel als nihil te kwalificeren.

Blijkens de memorie van toelichting (blz. 19) zal in de praktijk het overgrote deel van de administratieve boeten opgelegd worden aan de hand van het kenteken. Op dit punt rijst een levensgroot probleem terzake de rechtsbescherming van de kentekenhouders. Artikel 5 bepaalt, dat de administratieve sanctie opgelegd wordt aan degene op wiens naam het kenteken ten tijde van de gedraging in het kentekenregister was ingeschreven. Uiteraard komt men dan aan het verkeerde adres indien de wagen ten tijde van de gedraging verkocht of gestolen was. De kentekenhouders worden aansprakelijk gesteld voor iets wat hem kennelijk niet kan worden toegerekend. Niettemin zou hijzelf in actie moeten komen om zich van de boete en de verplichting tot zekerheidsstelling te bevrijden. Blijkens artikel 8 kan hij daarin slagen in twee gevallen, namelijk als van de overdracht van het voertuig blijkt door de overlegging van een vrijwaringsbewijs of indien hij aannemelijk kan maken dat door een ander tegen zijn wil van het motorrijtuig gebruik is gemaakt. In de praktijk zal hem dit echter in de meeste gevallen niet lukken aangezien juist met zijn toestemming door een ander van het voertuig gebruik is gemaakt, hetzij een lid van de familie hetzij iemand, die het voertuig in leen heeft van een autoverhuurbedrijf.

De volgende situatie ontstaat dan. Blijkens artikel 5 wordt de kentekenhouders aansprakelijk gesteld. Blijkens artikel 6 kan deze in beroep gaan tegen de beschikking van de officier van justitie. Blijkens artikel 8 heeft dit beroep geen zin aangezien de wagen niet tegen zijn wil gebruikt is.

Als het voertuig wel tegen zijn wil is gebruikt zal een beroep ook veelal zonder effect zijn aangezien degene die in beroep komt de omstandigheden niet kent waaronder de gedraging plaatsvond (bij diefstal of joyriding).

Ten slotte is degene, die – met instemming van de eigenaar – van de wagen gebruik maakte ook nergens in de procedure om de eenvoudige reden dat tegen hem geen beschikking wordt gericht, zodat hij al evenmin daartegen in verweer kan gaan. Hoe, zo vragen de leden van de P.v.d.A.-fractie verhoudt zich deze procedure tot het eveneens in behandeling bij de Staten-Generaal zijnde wetsvoorstel Wijziging van de wegenverkeerswet inzake strafbare feiten begaan door onbekende bestuurders van een motorrijtuig (kamerstuk 19 093)? Daarin is voorzien in de mogelijkheid om aan vervolging wegens een verkeersovertreding te ontkomen door opgave van naam en adres van de bestuurder.

Hoe verdraagt zich de geschetste gang van zaken met artikel 5 van het Verdrag van Rome? Hoe is het uit een oogpunt van rechtsgelijkheid te verdedigen, dat straks – na aanvaarding van beide wetsvoorstellen – aan (indirecte) veroorzakers van relatieve zwaardere verkeersdelicten een grotere ontsnappingsmogelijkheid wordt geboden dan aan de (indirecte) veroorzakers van lichtere? Daar komt het immers in de praktijk op neer: het administratiefrechtelijk gevolg komt aanzienlijk harder aan dan het strafrechtelijk. Gezien de hele voorgeschiedenis van het wetsvoorstel kan dit, naar de mening van de P.v.d.A.-fractie nooit de bedoeling zijn geweest.

De leden van de V.V.D.-fractie hadden met belangstelling kennisgenomen van het voorstel van Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften. Dit wetsvoorstel beoogt de afdoening van lichte verkeersovertredingen over te hevelen van het strafrecht naar het administratieve recht. Daardoor wordt een vereenvoudiging aangebracht in de wijze van afdoening.

De voorgestelde regeling voorziet voor een groot aantal verkeersovertredingen in een afdoening met een administratieve boete die wordt opgelegd door een politie-ambtenaar. Tegen een dergelijke beslissing kan beroep worden aangetekend bij de officier van justitie. Tegen diens beslissing kan onder het stellen van zekerheid een beroep worden ingesteld bij de kantonrechter.

Verwacht wordt, dat de voorgestelde regeling een vermindering van de werklast voor de bij de handhaving van de verkeersvoorschriften betrokken organen zal betekenen.

De leden van de V.V.D.-fractie konden zich met de hoofdlijnen van het wetsvoorstel verenigen. Dat betekent, dat zij ermede kunnen instemmen dat bij lichte verkeersovertredingen politietransactie kan plaatsvinden. Het maximumbedrag van f 500 voor meerderjarigen en f 250 voor minderjarigen tot 16 jaar kwam hen juist voor. De leden van de V.V.D.-fractie konden de regering volgen in hun argumentatie, waarbij de regering duidelijk maakt, dat wordt voldaan aan de bepalingen van internationale verdragen, met name artikel 6 ECRM en artikel 14 Bupo-verdrag.

De regering heeft duidelijk gemaakt, dat in zeer veel gevallen niet-betaling kennelijk niet wordt ingegeven vanwege bezwaren tegen de opgelegde boete, maar meestal aan andere oorzaken te wijten is. Het gehele strafrechtstelsel moet bij niet betaling in werking worden gesteld, hetgeen tot een enorme rompslomp leidt. Invoering van het wetsvoorstel maakt een effectieve handhaving van de verkeersvoorschriften mogelijk.

De leden van de V.V.D.-fractie stelden vast, dat in feite voor overtredingen een risico-aansprakelijkheid is ingevoerd voor kentekenhouders. Zij vroegen of er toch niet een mogelijkheid is om een disculpatie voor de kentekenhouders te introduceren. In hoeverre verhoudt de constructie zich met de gewijzigde tekst van artikel 40 Wegenverkeerswet, zo vroegen deze leden. Volgens wetsvoorstel 19 093 vervalt de aansprakelijkheid van de kentekenhouder indien hij tijdig de naam en het adres van de bestuurder bekend maakt, aldus de leden van de V.V.D.-fractie.

De leden van de D66-fractie hadden met belangstelling kennis genomen van het onderhavige wetsvoorstel.

De bedoeling hiervan is een aantal lichte verkeersovertredingen niet meer strafrechtelijk maar administratiefrechtelijk af te doen. Zo hoopt men de werklust van politie, openbaar ministerie en de rechter te vermindern. De werklust van deze instelling is inmiddels zo hoog opgelopen dat niet meer gesproken kan worden van een behoorlijke mogelijkheid tot handhaving van deze regels. Het is ondertussen gebruik geworden om parkeerboetes en dergelijke niet te betalen in de – vaak terechte – hoop dat men er nooit meer iets van zal vernemen.

De voorgestelde regeling dient dus een redelijke uitvoering van opgelegde boetes te garanderen om zo de handhaafbaarheid van de regels te vergroten.

De leden van de D66-fractie wilden vooropstellen dat één van de oorzaken van het veelvuldig overtreden van de verkeersregels gelegen is in de grote hoeveelheid regels en tekens, die ontworpen zijn om ordelijke en veilige verkeerssituatie mogelijk te maken. Zij onderschreven dan ook het uitgangspunt dat terughoudendheid betracht dient te worden met het uitvaardigen hiervan.

De leden van de D66-fractie kwamen, gegeven de aard van de overtredingen en de mogelijkheden om een beschikking aan te tasten, tot de conclusie dat er geen principiële bezwaren in de weg staan aan een zodanige regeling.

De leden van de D66-fractie onderschreven de doelstellingen van de regeling. Naar hun mening betalen veel mensen de hun opgelegde boete niet omdat ze hopen dat ze hem nooit meer hoeven te betalen, niet zozeer omdat ze een oordeel van de rechter willen afwachten. Uit de genoemde cijfers (80% blijkt niet op de zitting te verschijnen) kan afgeleid worden dat slechts in ongeveer 20% van de gevallen de betrokkene de boete werkelijk wil betwisten.

In zoverre onderschreven zij de conclusie van de bewindslieden.

Bij genoemde voordelen van deze regeling rezen er bij deze leden wel een aantal vragen.

De huidige registratie van overtredingen, die veel werk met zich meebracht, wordt vervangen. De betreffende politie-ambtenaar voert de gegevens in in een geautomatiseerd bekeurings afhandelings systeem (BAS). Dit systeem verzet, zonder dat de politie daarbij betrokken wordt, een hoop werk.

Deze leden namen aan dat dit alles niet geheel automatisch zal verlopen en dat dit systeem toch beheerd zal moeten worden. De oorzaak van de werkbesparing ligt dan dus in de automatisering vond de afhandeling en niet zozeer in het feit dat de boete een administratieve beschikking wordt.

Het stopzetten van het meesturen van antwoordkaarten levert ook de nodige werkbesparing. Ook hierbij vroegen de leden zich af of dit niet meer een gevolg is van het aansprakelijk stellen van de kentekenhouder dan een gevolg van het administratief rechtelijk afdoen. Ook in het huidige systeem is het mogelijk de kentekenhouder aansprakelijk te stellen en dit zou dan dezelfde werkbesparing opleveren, zo meenden deze leden.

Over deze bepaling (artikel 5) wilden de leden van de D66-fractie nog het volgende opmerken. Vanuit een aantal organisaties, onder meer de ANWB, is erop gewezen dat deze bepaling zal leiden tot een vorm van «privatisering van opsporing en strafvervolgning». Zij doelt daarmee op het geval van verhuur, leasing of gezamenlijk gebruik van een motorvoertuig. Ook als het lease bedrijf of de verhuurder kan aantonen wie op dat moment in het voertuig reed, blijft hijzelf aansprakelijk. Hij moet dan maar zien de boete te verhalen. Bij leasing bestaat vaak een contract voor langere duur, zodat dit probleem minder groot is dan bij verhuur van

auto's. De leden van de D66-fractie hadden toch wel moeite met dit onderdeel van het voorstel.

De leden van de D66-fractie vroegen voorts naar de verandering in de werkzaamheden van de officier van justitie. Wanneer een verdachte niet ingaat op een politietransactie volgt een transactie aanbod van de officier van justitie. In de voorgestelde regeling moet de officier van justitie een eventueel beroep op de beschikking inhoudelijk beoordelen. Verwacht de minister dat dit zonder problemen zal kunnen? Deze leden wezen erop dat het om 400.000 beroepen per jaar zal gaan.

Met betrekking tot de zekerheidsinstelling wilden de fractieleden van D66 opmerken dat zij hiertegen geen principiële bezwaren hadden. Zij vonden dit als voorzorg tegen lichtvaardig procederen een beter middel dan het heffen van griffierechten, waartegen zij wel bezwaren zouden hebben.

De leden van de D66-fractie vonden het maximum bedrag van f 500 wat aan de hoge kant, kunnen de bewindslieden aangeven waarom is afgeweken van het advies van de commissie-Mulder? (f 300)

Deze leden vonden het minder fraai dat er in de toekomst drie stelsels van de parkeerregulering naast elkaar bestaan. Zij vroegen daarbij wat de verhouding is met de wegsleepregeling. Zouden de bewindslieden dat kunnen toelichten?

De leden van de D66 fractie waren het eens met de regering dat de voorgestelde regeling onder de werking van artikel 6 EVRM valt.

De leden van de S.G.P.-fractie hadden met belangstelling van het wetsvoorstel kennis genomen. Bij hen bestond reeds jarenlang grote onvrede met de wijze waarop de handhaving van strafbepalingen betreffende verkeersovertredingen plaatsvindt. Zowel de ineffectiviteit – voornamelijk door het aanzienlijke tijdsverloop tussen het moment van overtreding en de executie van de straf – als de overbelasting van het politieke en justitiële apparaat waren hen een doorn in het oog. Zij waren van oordeel dat deze situatie op zichzelf genomen, maar ook in het effect ervan op andere rechtsgebieden, ertoe bijdraagt dat burgers een loopje nemen met noodzakelijk geachte rechtsregels. In het bijzonder hinderde het feit dat dankzij ons vrij hoog ontwikkelde niveau van strafvordelijke rechtsbescherming de verdachte in staat is om deels door stilzitten, deels door (kosteloos) beroep op hoger rechterlijke instanties zijn uiteindelijke veroordeling uit te stellen en de executie van straf zonder grote risico's voor zichzelf te vertragen. Deze leden hadden kennis genomen van de schets op de bladzijden 17 en 18 van de memorie van toelichting wat betreft het huidige systeem van strafrechtelijke afdoening van lichte verkeersovertredingen. Zij vroegen of het mogelijk zou zijn om globaal in een geldsbedrag de kosten uit te drukken, die met de afdoening van één enkele lichte overtreding zijn gemoeid indien alle rechtsmiddelen door de verdachte/veroordeelde worden aangewend om vervolging/veroordeling/executie te ontgaan c.q. te vertragen.

Mét de regering onderschreven deze leden de stelling dat in een democratische rechtsstaat sprake dient te zijn van een doelmatig functionerend justitieel apparaat dat in staat is om op tijd recht te doen. Zulks achtten zij voorwaarde voor de normvormende en normbevestigende werking van – in dit geval – de strafwet.

Ofschoon deze leden wilden aannemen dat van het onderhavige wetsvoorstel een positief effect op de afdoening van lichte verkeersovertredingen zal uitgaan, bestond bij hen na lezing van de memorie van toelichting geen scherp inzicht in het antwoord op de vraag welke effecten van de regeling zullen uitgaan. Met name stelden zij de vraag op welke wijze de capaciteit bij politie en justitie, die bij invoering van deze regeling theoretisch vrijkomt, aangevoerd zal worden in het kader van de handhaving van het verkeersstrafrecht of van het strafrecht in het algemeen.

Wat betreft het bereik van de voorgestelde regeling was het deze leden duidelijk geworden dat zeer nauw aangesloten wordt bij de gedragingen omschreven in artikel 3 van het Besluit politietransactie (Stb. 1978, 192). In de toelichting op artikel 2 van het wetsvoorstel (memorie van toelichting blz. 37) was hen echter opgevallen dat deze omschrijving wordt vooraf gegaan door het woordje «vooreerst». Dit had als vanzelf de vraag opgeroepen in welke richting de gedachten van de regering gaan als de ervaring met de ontworpen regeling aanleiding zou geven tot het overwegen van enigerlei uitbreiding van het bereik van de categorie gedragingen en waarvan zulks een uitbreiding afhankelijk wordt gemaakt. Moesten deze leden misschien vrezen dat, zeker wanneer de toepassing van de voorgestelde regeling succes zou blijken te hebben, een precedentwerking moet worden verwacht in die zin dat de procedure ook voor andersoortige delicten zou worden overwogen?

Eveneens met betrekking tot het beoogde/verwachte effect van de voorgestelde regeling had een zinsnede in de memorie van toelichting (blz. 9) vragen bij deze leden opgeroepen. Zij doelden op de passage waarin sprake is van «werk dat in een groot aantal gevallen zinloos is en niet opweegt tegen het belang van de zaken waarom het gaat». Deze woorden hadden deze leden de vraag doen stellen of de regering de vervolging en berechting van de aldaar bedoelde zaken überhaupt wel zinvol acht. Moesten zij deze zinsnede aldus verstaan dat, in de huidige situatie bezien, van een onevenredigheid van «kosten» en «baten» gesproken moet worden of wordt hier geduid op in absolute zin verwaarloosbare feiten?

Deze leden hadden, na lezing van de vele uitvoerige beschouwingen omtrent de verenigbaarheid van het systeem van administratieve afdoening van sommige verkeersovertredingen, geen ernstige twijfels meer ten aanzien van de vraag of het voorgestelde systeem zich wel verdraagt met de terzake in het geding zijnde internationale verdragen. In dit verband stelden zij nog de volgende vraag.

Zij hadden kennis genomen van het feit dat de voornaamste doelstelling van het wetsvoorstel gezocht moet worden in vereenvoudiging in de wijze van afdoening van enkele veel voorkomende verkeersovertredingen van lichte aard (memorie van toelichting, blz. 8). Zij vroegen echter of in verband met de consequenties van bovenbedoelde verdragen, het niet van betekenis zou kunnen zijn om te benadrukken dat de doelstelling van het wetsvoorstel (ook) gelegen is in decriminalisering. Zij verwezen hierbij naar beschouwingen in de memorie van toelichting (blz. 21) betreffende het karakter van de in het geding zijnde voorschriften.

Met betrekking tot het voorgestelde systeem van afdoening was deze leden opgevallen dat de beschikking waarbij een administratieve sanctie wordt opgelegd, te zamen met een acceptgirokaart, per post wordt toegezonden aan de betrokkene. Zij vroegen of deze wijze van op de hoogte stellen van de betrokkene, met name in geval van constatering van een overtreding op kenteken niet te grote risico's schept van onjuiste adressering, zodat betrokkene niet tijdig geïnformeerd wordt en daardoor processuele risico's loopt. Moeten, zo vroegen deze leden, derhalve op dit punt niet grotere waarborgen geschapen worden dat betrokkene op de hoogte gesteld wordt van de geconstateerde overtreding(en).

Met enige verwondering hadden deze leden kennis genomen van de mededeling op bladzijde 20 van de memorie van toelichting dat nog onderzocht moet worden op welke wijze het openbaar ministerie langs eenvoudige weg over de gegevens kan komen te beschikken, welke onontbeerlijk zijn voor een effectieve toepassing van de in artikel 27 opgenomen verhaalsmogelijkheid. Is, zo vroegen zij, enige indicatie te geven op welke termijn bedoelde gegevens beschikbaar zijn en of het onderzoek tot bevredigende resultaten zal leiden.

Naar aanleiding van een commentaar op het wetsvoorstel van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten vroegen de leden van de S.G.P.-fractie of het geen aanbeveling zou verdienen om bij parkeerovertradingen, waarbij de woon- of verblijfplaats van de bestuurder onbekend is, de wielklem bij wijze van voorlopige maatregel toe te kunnen passen.

Het lid van de G.P.V.-fractie had met belangstelling en veelszins ook waardering kennis genomen van de inhoud van het wetsvoorstel. Hij constateerde dat mede door het voorbereidende werk van de commissie-Mulder aan de Kamer een wetsvoorstel is aangeboden dat in elk geval wetstechnisch de toets der kritiek kan doorstaan. En dat is geen geringe verdienste gelet op de complexiteit van de materie.

Dit lid constateerde dat het wetsvoorstel een vereenvoudiging beoogt aan te brengen in de wijze van afdoening van enkele veel voorkomende verkeersovertredingen van lichte aard. Met instemming had hij kennis genomen van het drietal uitgangspunten dat bij deze vereenvoudiging de regering voor ogen had gestaan. De veronderstelling dat door de nieuwe regeling de werklast van de politie, het openbaar ministerie en de rechtelijke macht in belangrijke mate wordt verlicht is in de memorie van toelichting in voldoende mate aannemelijk gemaakt. Weinig aandacht is evenwel besteed aan het beantwoorden van de vraag hoe de nagestreefde werkbesparing vervolgens zal worden benut. Een mogelijkheid is om de ontstane ruimte te benutten meer recht te doen aan het vereiste van berechting binnen redelijke termijn, zoals vervat in artikel 6 ECRM. Ook kan gedacht worden aan de mogelijkheid van consequenties in de personele sfeer. De veronderstelling is immers gewettigd dat de werkdruk op de parketten zal afnemen. Ligt het in het voornemen van de regering om dit wetsvoorstel te zijner tijd te benutten als een mogelijkheid besparingen in de personele sfeer te bewerkstelligen? Dit lid wilde er geen misverstand over laten bestaan dat hij daarvan geen voorstander zou zijn, maar hij meende dat in deze fase van de behandeling van het wetsvoorstel een antwoord op deze vraag wenselijk is.

Het lid van de G.P.V.-fractie constateerde dat ten aanzien van het bereik van de wet de voorgestelde regeling zich beperkt tot lichte overtredingen van voorschriften terzake van verkeersregels en -tekens. Erkend moet worden dat het overtreden van tal van verkeersregels welhaast tot het normale patroon van de samenleving is gaan behoren. Niet helemaal duidelijk achtte hij in dit verband de stelling (blz. 21 memorie van toelichting) dat het zou gaan om ethisch-neutrale verkeersvoorschriften, waarvan de overtreding niet moreel verwerpelijk moet worden geacht. Wordt door het poneren van deze stelling geen afbreuk gedaan aan de geloofwaardigheid van de verkeerswetgeving?

Belangrijker is evenwel dat de regering van mening is dat bij dergelijke overtredingen een strafrechtelijke wijze van afdoening niet zonder meer is aangewezen. De vervolgens gemaakte keuze voor een administratiefrechtelijke aanpak is het nieuwe van het voorstel. Terecht wordt een strikte scheiding tussen de administratiefrechtelijke en strafrechtelijke afdoening van overtredingen gemaakt. Van belang is ook of het bereik van de wettelijke regeling principieel kan worden begrensd. Op dit punt achtte dit lid de toelichting bij het wetsvoorstel niet voldoende duidelijk. Zo wordt met instemming verwezen naar de redenering van de commissie dat artikel 113, eerste lid van de Grondwet op een administratiefrechtelijke afdoening niet van toepassing is. Dat mag waar zijn, maar daaraan is wel de beslissing voorafgegaan om wat eerst als strafbare feiten werd gezien in de toekomst als administratieve feiten te gaan beschouwen. En die beslissing wordt nauwelijks beargumenteerd. Het kan toch niet zo zijn dat de regering van oordeel is dat er geen principieel verweer mogelijk is tegen de veel verdergaande beslissing om

alle strafrechtelijke overtredingen om te zetten in administratiefrechtelijke overtredingen. Er zal toch een grens moeten zijn, die aangeeft tot hoe ver men kan gaan bij het afdoen van overtredingen op administratiefrechtelijke wijze.

Beantwoording van deze vraag is van belang in verband met de eventuele precedentwerking die van de invoering van het thans voorgestelde systeem van administratieve afdoening voor lichte verkeersdelicten kan uitgaan. Op grond van artikel 2, vijfde lid, is het immers mogelijk om de categorieën gedragingen waarop de wet betrekking heeft, en die zijn vermeld in de bijlage bij de wet, bij algemene maatregel van bestuur uit te breiden. Aan welke materiële grenzen acht de regering zich gebonden ten aanzien van toekomstige voorstellen voor een dergelijke uitbreiding?

Het was dit lid overigens opgevallen dat in de toelichting (blz. 25) nadrukkelijk wordt gesproken over «administratieve feiten». Deze terminologie was hem niet geheel duidelijk. Moet niet gesproken worden over strafbare feiten, die op administratiefrechtelijke wijze worden afgedaan?

Een aandachttrekkend element uit het wetsvoorstel was naar het oordeel van het lid van de G.P.V.-fractie de voorgestelde zekerheidsstelling indien beroep bij de kantonrechter wordt ingesteld. In de toelichting wordt er terecht op gewezen dat deze zekerheidsstelling is bekritiseerd vanuit de gedachte dat daarmee een drempel zou worden opgeworpen voor de betrokkene voor wat betreft het hem toekomende recht op toegang tot de rechter. Hij meende echter dat de regering erin is geslaagd deze kritiek met goede argumenten te weerleggen. Toch mag er niet aan worden voorbijgegaan dat bijvoorbeeld bij een cumulatie van overtredingen het bedrag van de zekerheidsstelling voor sommigen behoorlijk hoger kan worden. Dit zou kunnen leiden tot een beslissing om daarom af te zien van een beroep op de kantonrechter. Dit lid stelde dan ook de vraag of het geen aanbeveling verdient de rechter de mogelijkheid te geven om ontheffing te verlenen van de zekerheidsstelling. Hoe oordeelt de regering daarover?

Artikelen

Artikel 1

Bij de definitie van het begrip «gedraging» wordt verwezen naar artikel 2 aldus de leden van de P.v.d.A.-fractie. Blijkens het tweede lid van dit artikel wordt een bepaalde categorie gedragingen niet beschouwd als «gedragingen in de zin van het eerste lid». Ook de hier bedoelde gedragingen behoren echter tot de «gedragingen als bedoeld in artikel 2». De P.v.d.A.-fractie vraagt zich af of de definitie van «gedraging» misschien beter aldus kan luiden: een gedraging als bedoeld in artikel 2, eerste lid.

Artikel 2

De leden van de C.D.A.-fractie konden er mee instemmen dat nauw is aangesloten bij het Besluit politietransactie en dat het gaan om gedragingen van lichte aard, die gemakkelijk te constateren zijn en waarover niet gemakkelijk discussie tussen de opsporingsambtenaar en de overtreder zal kunnen ontstaan, zodat terecht zijn uitgesloten gedragingen waarbij letsel aan personen is ontstaan of schade aan goederen is toegebracht.

De C.D.A.-fractie kan er ook mee instemmen dat jongeren tussen de 12-16 jaar, die in groten getale als fietser of voetganger aan het verkeer deelnemen onder ditzelfde sanctie-stelsel worden gebracht. De redengeving dan aan hen geen hoger boetebedrag dan 250 gulden per gedraging kan worden opgelegd, hadden de leden van de C.D.A.-fractie op blz. 38 van de memorie van toelichting gemist.

Ook de betrokkenheid van de Tweede Kamer bij een wijziging van de bijlage bij dit voorstel van wet, achtten de leden van de C.D.A.-fractie door het vijfde lid van artikel 2 voldoende gewaarborgd.

Artikel 3

Naar aanleiding van blz. 39 memorie van toelichting vroegen de leden van de C.D.A.-fractie wat het beleid van de beide bewindspersonen in de toekomst zal worden ten aanzien van de categorie jongeren onder de 12 jaar, die thans reeds veelal alleen te voet of per fiets naar school of de sportclub gaan. Ook door deze categorie jongeren pleegt nogal wat inbreuken op verkeersregels gemaakt te worden (door rood licht lopen, met een drietal naast elkaar fietsen enz.). De leden van de C.D.A.-fractie gaven hierbij in overweging dat de politie naast de «waarschuwing» en «het standje» ook de ouders of opvoeders wijst op het verkeersgedrag van deze jongeren. Wat is het oordeel van de bewindspersonen hierover?

Het lid van de G.P.V.-fractie stemde in met de opmerking in de toelichting dat de politie-ambtenaren de meest aangewezenen zijn om de administratieve sanctie op te leggen. De bepaling in het eerste lid van dit artikel laat evenwel toe dat ook andere ambtenaren daarvoor worden aangewezen. Hij wees erop dat ook kan worden gedacht aan het aanwijzen van daarvoor in aanmerking komend personeel van de Koninklijke Marechaussee. Is een dergelijke aanwijzing mogelijk of verzet zich daartegen de bepaling in het derde lid, waarin de officier van justitie een toezichthoudende taak is opgedragen?

Artikel 4

Naar de letter komt het voorgestelde systeem erop neer, aldus de leden van de P.v.d.A.-fractie, dat iemand die weigert de beschikking in ontvangst te nemen – althans: naar het oordeel van de betrokken ambtenaar dit weigert, hetgeen niet noodzakelijk hetzelfde is – géén acceptgiro ontvangt en dus ook niet (op de bij de wet bepaalde wijze) kan betalen Toezending over de post is alleen voorgeschreven «indien overhandiging niet mogelijk is», maar als de ontvangst geweigerd wordt, geldt de beschikking als te zijn overhandigd.

Volgens de P.v.d.A.-fractie ware in het derde lid op te nemen dat de beschikking ook dient te vermelden welke formele eisen aan het beroepschrift worden gesteld.

Artikel 5

De leden van de C.D.A.-fractie achtten het van groot belang dat bij het constateren door technische hulpmiddelen van de lichte overtreding, het tijdstip nauwkeurig vaststaat, opdat de kentekenhouder kan aantonen dat de administratieve sanctie hem ten onrechte is opgelegd. Welke maatregelen hebben bewindspersonen hiertoe genomen? En kunnen zij de positie in geval van joy-riding en geconstateerde diefstal van een voertuig eens nader uiteenzetten?

Het lid van de G.P.V.-fractie constateerde dat in de toelichting bij dit artikel alleen wordt gesproken over leasecontracten en huurcontracten voor langere tijd. Autoverhuur voor kortere tijd, bij voorbeeld één dag, komt echter ook veelvuldig voor. Het opnemen van de huurder in het kentekenregister biedt hier geen soelaas. Het lijkt niet redelijk de verhuurder het risico te laten dragen van een administratieve sanctie, veroorzaakt door de huurder. Over welke mogelijkheden beschikt de verhuurder om zich te vrijwaren van het betalen van een dergelijke sanctie?

Artikel 6

Is het wel verstandig, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie, de bepaling zo te redigeren dat de officieren van justitie in twee verschillende arrondissementen bevoegd kunnen zijn? Dit kan tot een ongelijke behandeling van een zelfde soort zaken leiden, bijvoorbeeld bij parkeer-overtredingen die zich (naar het oordeel van de ambtenaar aangewezen ingevolge artikel 3) op een en hetzelfde tijdstip in een volkomen identieke situatie hebben voorgedaan. Deze competentieregel is ingegeven door het belang van degene tegen wie de sanctie is gericht, maar er zijn ook – en zwaardere – argumenten voor een andere oplossing. Het is bijvoorbeeld voor een officier van justitie in Maastricht lastiger om, als de betrokkene zijn standpunt toelicht met een verwijzing naar de situatie ter plaatse, te oordelen over een gedraging in Noordwijk dan over een gedraging in het eigen arrondissement.

Wat gebeurt er als het beroep niet aan de wettelijke eisen voldoet (bijvoorbeeld de betrokkene geen kopie van de bestreden beschikking heeft bijgevoegd)? Is er rekening gehouden met de extra administratieve last die voortvloeit uit het opvragen van ontbrekende stukken of gegevens (zo daartoe moet worden overgegaan)?

Artikel 7

De P.v.d.A.-fractie zei de tekst aldus te begrijpen dat de officier van justitie *persoonlijk* de betrokkene moet horen. Als dit juist is, zal hieruit een niet onaanzienlijke extra werklast voor de officier van justitie voortvloeien. De persoonlijke bemoeienis van de officieren van justitie met de administratieve voorbereiding van de kantongerechtszaken met betrekking tot kleine verkeersovertredingen is thans zoal niet aanwezig, dan toch in elk geval niet groot.

Het lid van de G.P.V.-fractie was niet overtuigd van de noodzaak aan de officier van justitie een bevoegdheid tot matiging van het sanctiebedrag te verlenen. Hij meende dat deze bevoegdheid op gespannen voet staat met de eisen van rechtszekerheid en rechtsgelijkheid. Het zal in de meeste gevallen gaan om vrij geringe geldbedragen, zodat het meer voor de hand ligt indien nodig de beschikking te vernietigen dan het sanctiebedrag te verminderen. Zal ook de toepassing van een matigingsrecht de te voeren administratie niet extra en veelal nodeloos ingewikkeld maken?

Artikel 11

Zijn in het eerste lid met het woord «geldwaarden» niet bedoeld: gelden en geldswaarden, zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie². In het gewone spraakgebruik wordt onder het woord «geldwaarden» contant geld doorgaans niet begrepen.

Artikel 13

Verdient het geen aanbeveling om – hoewel het hier niet om een strafrechtelijke sanctie gaat – de kantonrechter de mogelijkheid te geven een beslissing te nemen die de administratiefrechtelijke variant is van een schuldigverklaring zonder oplegging van straf (artikel 9a Sr.), zo vroegen de leden van de P.v.d.A.-fractie.

Artikel 20

Naar de mening van de P.v.d.A.-fractieleiden ware te bepalen dat de griffier van de Hoge Raad de griffier van het betrokken kantongerecht

inlicht indien de Hoge Raad de uitspraak van het kantongerecht én de beschikking heeft vernietigd.

Artikel 21

Hier miste de P.v.d.A.-fractie een uitgewerkte regeling voor het teruggeven van de geldwaarden (hetgeen mede omvat: de terugbetaling van het geld, namelijk indien de zekerheidsstelling heeft plaatsgevonden door afgifte van contant geld) in het geval dat de beschikking is vernietigd. De Staat is tot teruggave verplicht; in de praktijk rust deze last op de griffier van het kantongerecht, want de zekerheidsstelling geschiedde ter griffie van dit gerecht. Op welke wijze kan de griffier zich van deze verplichting kwijten? Krijgt hij – na een ongegrondverklaring van het beroep door de kantonrechter, maar een geslaagd cassatieberoep daarna – van de griffier van de Hoge Raad te horen wat dit college heeft beslist?

Artikel 23

Hoe weet, zo vroeg de P.v.d.A.-fractie, het administratieve orgaan dat een beschikking onherroepelijk is geworden? De datum waarop de beschikking is overhandigd of toegezonden (zie artikel 4, tweede lid) ligt in de regel duidelijk vast, maar de vraag of de betrokkene tijdig bij een bevoegde officier van justitie in beroep is gekomen, zal soms minder eenvoudig te beantwoorden zijn. Zoals gezegd, kunnen immers twee officieren van justitie bevoegd zijn. Aan te nemen valt dat de ambtenaar die de beschikking heeft doen uitgaan, daarvan melding maakt aan het parket van de officier van justitie in het arrondissement waarin hij optreedt. Maar hoe weet deze of de beroepstermijn is verstreken? Moet daarvoor geïnformeerd worden bij de eventueel andere bevoegde officier van justitie? De kans dat daarbij iets misgaat is helaas niet denkbeeldig. Opnieuw een argument om de dubbele competentie te laten vervallen.

Als de beschikking onherroepelijk is geworden doordat de betrokkene heeft nagelaten binnen veertien dagen na de indiening van het beroepschrift ter griffie het kantongerecht zekerheid te stellen (zie artikel 11, eerste lid), zal de griffier dit moeten berichten aan de bevoegde officier van justitie. Voor zover de P.v.d.A.-fractie dit ziet, is hieromtrent niets geregeld. Welke officier van justitie moet het bericht krijgen? Hoe weet deze dat hij volledig en juist geïnformeerd is over de zaak?

Het lid van de G.P.V.-fractie meende dat de termijn van veertien dagen waarbinnen de administratieve sanctie moet zijn voldaan, te kort is. Met een dergelijk korte termijn wordt te weinig rekening gehouden met bijvoorbeeld vakantieperiodes en de verwerkingstijd bij post- en bankgiroinstellingen. Verdient het geen aanbeveling de termijn op 30 dagen te stellen?

Artikel 27

Het lid van de G.P.V.-fractie kon instemmen met de bepaling dat ingeval van wanbetaling verhaal mogelijk wordt gemaakt op het tegoed van iemands bank- of girorekening. Aangezien het in de meeste gevallen om vrij kleine bedragen zal gaan is het de vraag of bijvoorbeeld bankinstellingen wel bereid zullen zijn mee te werken aan deze regeling. Is daarover iets bekend?

Artikel 28

Het lid van de G.P.V.-fractie achtte het begrijpelijk dat het instellen van een vordering als bedoeld in het eerste lid aan een termijn is gebonden.

Hij vroeg of deze termijn van drie jaar uitsluitend betrekking heeft op de toepasbaarheid van de dwangmiddelen of dat het tevens geldt als een verjaringstermijn. Tevens vroeg hij of het geen aanbeveling verdient de periode waarin de officier van justitie gebruik kan maken van een verkregen machtiging aan een termijn te binden.

Artikel 31

In de tweede regel van het eerste lid is, na het woord «plaatsgevonden», kennelijk per vergissing weggevallen het woord «hebbende», zo merkten de leden van de P.v.d.A.-fractie op.

Hoe kan de ambtenaar, op het moment dat hij de gedraging constateert, weten dat de bestuurder geregistreerd staat voor het niet voldoen (bedoeld is: het niet voldaan hebben) van een eerdere administratieve sanctie?

Het lid van de G.P.V.-fractie achtte het een gelukkige greep om de wettelijke regeling aan te vullen met de voorlopige maatregelen genoemd in hoofdstuk IX. Het terstond vorderen van het bedrag van de administratieve sanctie en het eventueel in bewaring stellen van het voertuig zijn instrumenten die de effectiviteit van de wettelijke regeling zullen bevorderen. Het benutten van deze instrumenten veronderstelt wel dat er contact bestaat tussen de politie en de desbetreffende bestuurder of dat feitelijk beslag kan worden gelegd op het voertuig. Dit zal niet in alle gevallen mogelijk zijn. Hij wees op overtredingen van buitenlanders, die op fotografische wijze geconstateerd zijn. Hoe zal met betrekking tot deze categorie de administratieve sanctie ten uitvoer worden gelegd?

Artikel 32

Het lid van de G.P.V.-fractie constateerde dat de bepaling van artikel 32 een noodzakelijke aanvulling is op die vervat in artikel 31. In feite beoogt de bepaling in artikel 32 de bestuurder van een voertuig, waarvan een overtreding is geconstateerd, in contact te brengen met de politie, zodat de administratieve sanctie kan worden voldaan. De gekozen formulering doet vermoeden dat onder het in bewaring stellen van het voertuig moet worden verstaan het wegslepen ervan naar een plaats van bewaring. Nu zal het in veel gevallen gaan om parkeerovertredingen. Dan is het mogelijk het betrokken voertuig via een wielklem te blokkeren tot de bestuurder zich heeft gemeld. Is het benutten van een wielklem ook geoorloofd op basis van de bepaling in dit artikel? Zo ja, zou dit dan niet beter tot uitdrukking kunnen worden gebracht?

Vervolgens vroeg de commissie waarom het wetsvoorstel, evenmin als de memorie van toelichting, aangeeft waarom in artikel 22, tweede lid, voor de mogelijkheid van subdelegatie is gekozen.

Tenslotte vroeg de commissie aandacht voor de volgende opmerkingen inzake de aanwijzingen voor de wetgevingstechniek:

1. De indeling in artikelen met Romeinse cijfers kan vervallen. De artikelen II t/m IX kunnen worden aangeduid als de artikelen 37 t/m 44 (aanwijzing 123). Zij zouden voorzien kunnen worden van het opschrift: Hoofdstuk XI Slotbepalingen.

2. In artikel 1, eerste lid, zou ingevolge aanwijzing 32 «(Stb. 1851, 85)» vervangen moeten worden door: (Stb. 1931, 89).

3. Artikel 1, eerste lid, is verdeeld in alinea's. Dit is in strijd met aanwijzing 27.

4. De vermelding van de vindplaats van de Wet tarieven in burgerlijke zaken in artikel 11, tweede lid, is niet in overeenstemming met aanwijzing 32. In Stb. 1960, 541 is de wet gedeeltelijk opnieuw vastgesteld. Aanwijzing 32 verlangt volledige tekstpublicatie.

5. In artikel 26, vierde lid, zou ingevolge aanwijzing 32, na «Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering» moeten worden ingevoegd: (Stb. 1896, 156).

6. In artikel 27, tweede lid, zou ingevolge aanwijzing 32, na «Wetboek van Strafvordering» moeten worden ingevoegd: (Stb. 1925, 343).

7. Artikel 27, vierde en vijfde lid, is verdeeld in alinea's. Dit is in strijd met aanwijzing 27.

8. Artikel 31, tweede lid, is verdeeld in alinea's. Dit is in strijd met aanwijzing 27.

9. In artikel VI wordt ingevolge aanwijzing 32, na «Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen» ingevoegd: (Stb. 1975, 284).

De voorzitter van de commissie,
Kosto

De griffier van de commissie,
Coenen