

Vergaderjaar 1988–1989

20 329

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

Nr. 9

### **NOTA NAAR AANLEIDING HET EINDVERSLAG**

Ontvangen 28 november 1988

Graag beantwoorden wij het eindverslag van de vaste Commissie voor Justitie als volgt.

#### **I. Algemeen**

Het is waar, zoals de leden van de C.D.A.-fractie concludeerden, dat wij voor wat betreft de te verwachten aanzienlijke afneming van de werkdruk bij de politie niet over een duidelijk percentage beschikken. Wel willen wij hier nog eens uiteenzetten om welke redenen wij een duidelijke afneming van de werkdruk verwachten.

Het voorgestelde systeem van administratiefrechtelijke afdoening brengt mee dat de bestaande wijze van vastlegging en zo nodig uitwerking (welke geschiedt met het oog op een volgende OM-transactie en een eventuele behandeling ter terechtzitting) zal vervallen, hetgeen voor de politie een duidelijke werkbeparing inhoudt. Voorts zal onder het voorgestelde systeem de verzending van de antwoordkaarten aan de kentekenhouders, in geval van constatering op kenteken, tot het verleden gaan behoren. Ook zal, in die gevallen waarin de betrokkene geen beroep doet op artikel 8, de daaropvolgende verhoorprocedure bij de politie vervallen in verband met de in artikel 5 vastgelegde risico-aansprakelijkheid van de kentekenhouders. In de memorie van toelichting (blz. 10) gaven wij voorts een opsomming van administratieve handelingen, die thans nog door de politie worden verricht. In de toekomst zullen deze handelingen door het in Leeuwarden te vestigen Centraal Justitie Incasobureau worden verricht. Zie hier heel in het kort de werkbeparing bij de politie. Dat deze werkbeparing aanzienlijk zal zijn, valt naar onze mening moeilijk te betwijfelen. In de memorie van antwoord constateerden wij reeds met genoegen dat de bovenaangeduide afneming van de werkdruk bij de politie door de aan het woord zijnde leden een zeer belangrijk gegeven werd geacht. Uit dat laatste leidden wij af dat ook zij inzagen dat dit wetsvoorstel, eenmaal wet geworden en in werking getreden, daadwerkelijk bij de politie ruimte zal scheppen voor andere werkzaamheden dan de afhandeling van lichte verkeerszaken, zonder dat dit ten koste behoeft te gaan van de handhaving van lichte verkeersvoorschriften. Die ruimte hebben wij, dit geven wij deze leden toe, niet gekwantificeerd. De reden hiervan is gelegen in het feit, dat wij

aannemen dat het in de praktijk zo zal gaan dat de vrijgekomen tijd meteen wordt opgevuld met andere werkzaamheden van zeer dringende aard, welke tot dan toe moesten blijven liggen of waaraan noodgedwongen minder aandacht werd besteed dan wenselijk zou zijn. Wat het door de aan het woord zijnde leden vermelde rapport van de Wetenschappelijke Raad van het Regeringsbeleid over de rechtshandhaving betreft, wijzen wij er allereerst op dat het kabinetsstandpunt over de afzonderlijke aanbevelingen uit bedoeld rapport inmiddels aan de Tweede Kamer is medegedeeld, tezamen met de Voortgangsrapportage 1988 inzake het beleidsplan Samenleving en criminaliteit (kamerstukken II 1988-1989, 18 955 nrs. 35 en 36). Wel willen wij hier in het algemeen het volgende opmerken.

Niet zozeer de tijdsverdeling tussen gemeentepolitie en rijkspolitie in tabel 4.8 op blz. 129 (in het eindverslag staat abusievelijk 218) van bedoeld rapport, als wel de omstandigheid dat het onderdeel verkeer voor zowel de gemeentepolitie als de rijkspolitie bijna een derde van het takenpakket vormt, vraagt om aandacht. In de memorie van toelichting stelden wij reeds dat de werkdruk bij de politie enorm is toegenomen doordat de handhaving van de verkeersregels zeer veel aandacht van de politie eist. Bovenbedoelde tabel in het WRR-rapport bevestigt onze stellingname. De tijd die door de politie wordt besteed aan de afhandeling van zaken met betrekking tot het verkeer dient te worden teruggedrongen met het oog op onder andere het belang van de bestrijding van de zware criminaliteit. Dit wetsvoorstel beoogt zodanige terugdringing met behoud van een effectieve handhaving van de verkeersregelgeving en is daarmee geheel in overeenstemming met de in het WRR-rapport geuite veronderstelling, waarnaar deze leden verwezen, dat afstoting van deeltaken op het gebied van de verkeershandhaving tot de mogelijkheden behoort. Onzes inziens vormt dit wetsvoorstel voor dit laatste het bewijs. Vele werkzaamheden, zo gaven wij hierboven reeds aan, welke nu nog door de politie worden verricht, zullen in de toekomst worden overgeheveld naar het Centraal Justitie Incassobureau. Met het bovenstaande hebben wij de vraag van de leden of wij de bovenweergegeven opvatting van de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid kunnen onderschrijven, reeds bevestigend beantwoord.

De beslissing van de eerste ondergetekende tot instelling van het Centraal Justitie Incassobureau (CJIB) impliceert, dit in antwoord op een desbetreffende vraag van de leden van de C.D.A.-fractie, dat de mogelijkheid van privatisering van de inning van de opgelegde administratieve sancties in beginsel niet wordt overwogen. De taken van het CJIB zijn voor de rechtshandhaving van essentieel belang, om welke reden privatisering van die taken vooralsnog niet goed mogelijk lijkt. De uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de inning van de administratieve sancties, deze leden wezen hierop reeds, blijft berusten bij de officier van justitie. Door de centrale uniforme administratie en verantwoording van de opgelegde sancties, wordt een voorziening geschapen waardoor tijdig over de voor beleidsvoering door het openbaar ministerie noodzakelijke informatie kan worden beschikt. Het CJIB vormt aldus een zeer belangrijk beleidsinstrument in verband met het bij dit wetsvoorstel voorziene systeem van administratiefrechtelijke handhaving van verkeersvoorschriften. Deze omstandigheid maakt privatisering van het CJIB voor zover wij thans kunnen overzien bezwaarlijk.

Met grote erkentelijkheid namen wij kennis van de door de leden van de C.D.A.-fractie toegezegde medewerking aan een zo spoedig mogelijke behandeling van dit wetsvoorstel.

Met genoegen lazen wij dat de leden van de fractie van de P.v.d.A. met waardering vaststelden, dat wij in de memorie van antwoord zo uitvoerig op de in het voorlopig verslag gestelde vragen, opgeworpen bezwaren en gedane suggesties hebben gereageerd. Ook lazen wij met genoegen dat

naar de mening van deze leden meer duidelijkheid is geschapen voor wat betreft de relatie van dit wetsvoorstel tot internationale verdragen.

Bij brief van 10 oktober 1988 (kamerstukken II, 1988-1989, 19 405 nr. 9) heeft, dit in antwoord op een desbetreffende vraag van de aan het woord zijnde leden, de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal medegedeeld dat het kabinet zich thans beraadt over de verdere procedure met betrekking tot de behandeling van het wetsvoorstel betreffende de zogeheten fiscalisering van parkeerboeten. Voorts heeft zij mededeling gedaan van het besluit van het kabinet dat de mogelijkheden moeten worden onderzocht om te komen tot een spoedige invoering van de wielklem als bijzonder invorderingsmiddel van niet-betaalde parkeergelden. De Staatssecretaris van Financiën en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken zullen de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk daaromtrent informeren.

De leden van de fractie van de P.v.d.A. waren benieuwd ons commentaar te vernemen op het advies van de Raad van de Verkeersveiligheid van juli 1988, getiteld «Punten van aandacht». Onze reactie op de hoofdpunten uit bovenbedoeld advies luidt als volgt.

De suggestie van de Raad om in het wetsvoorstel te bepalen dat de politie bepaalde «verkeersgevaarlijke» gedragingen toch langs strafrechtelijke weg kan afdoen, wijzen wij af. In het nader rapport aan de Koningin (paragraaf 4) zijn wij reeds uitgebreid op het onderhavige punt ingegaan. Wij houden vast aan het uitgangspunt van dit wetsvoorstel dat de in de bijlage opgesomde gedragingen langs administratief-rechtelijke weg worden gehandhaafd; ten aanzien van een gedraging waarbij blijkt van roekeloosheid (zonder dat schade is ontstaan of letsel is toegebracht) en waarbij tegelijk de delictsinhoud van artikel 25 van de Wegenverkeerswet is vervuld, zal het zijn toegestaan proces-verbaal op te maken wegens overtreding van genoemd wetsartikel. Alsdan wordt de zaak langs strafrechtelijke weg afgedaan.

De Raad acht het wenselijk, zulks overigens in afwijking van de huidige praktijk, dat het verkeersverleden wordt vastgelegd door een systematische registratie van lichte inbreuken op verkeersvoorschriften. Hoezeer wij ook het oordeel van de Raad delen dat het uit een oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersdiscipline nuttig kan zijn met het oog op een scherpere repressie te beschikken over een registratie van inbreuken op verkeersvoorschriften, wij moeten het voorstel van de Raad uit praktisch oogpunt afwijzen. Het simpele gegeven dat momenteel ongeveer 3 miljoen verkeersovertredingen per jaar worden geconstateerd, maakt onzes inziens duidelijk dat zodanige registratie uit een oogpunt van beheer vrijwel onuitvoerbaar moet worden geacht. De Raad zelf hecht aan registratie dan ook alleen maar ingeval van strafrechtelijk te corrigeren overtredingen van de verkeersregels.

Voor onze reactie op de beschouwingen van de Raad over de in het wetsvoorstel (artikel 5) opgenomen risico-aansprakelijkheid van de kentekenhouder, verwijzen wij naar onze uiteenzettingen ter zake in de memorie van toelichting, de memorie van antwoord en verderop in deze nota bij onze reactie op vragen over dit punt van de leden van de V.V.D.-fractie en van de D66-fractie.

Ten slotte bepleit de Raad een beëindiging van de fiscale aftrekbaarheid van de administratieve sancties, die op grond van de komende wet kunnen worden opgelegd. Dit pleidooi van de Raad is inmiddels overgenomen in het bij koninklijke boodschap van 30 september ingediende wetsvoorstel tot wijziging van de Wet op de inkomstenbelasting 1964 en van enige andere wetten inzake afschaffing van de aftrekbaarheid van geldboeten (kamerstukken II, 1988-1989, 20 857).

De aan het woord zijnde leden gingen vervolgens in op de regeling dat degene die in beroep gaat bij de officier van justitie, door laatstgenoemde desverzocht wordt gehoord.

Het zou voldoende zijn dat in de wet wordt vastgelegd dat het horen geschiedt door de officier van justitie. Dit zou dan niet uitsluiten dat het horen niet door de officier van justitie zelf, maar onder zijn verantwoordelijkheid plaatsvindt. Bij voorbeeld door een parketsecretaris. De taakuitoefening van laatstgenoemde vindt alsdan plaats ingevolge de regeling van het mandaat. De betrokkene kan in zodanig geval, dit in antwoord op een concrete vraag van deze leden, niet eisen dat hij door de officier van justitie persoonlijk wordt gehoord. De reden dat in het voorgestelde artikel 59f van de Wet op de rechterlijke organisatie een uitdrukkelijke voorziening is opgenomen teneinde de verkeersschout de bevoegdheden van de officier van justitie met betrekking tot de gedragingen waarop dit wetsvoorstel betrekking heeft, te kunnen laten uitoefenen, is gelegen in het feit dat de Wet RO aan de verkeersschout geheel eigen bevoegdheden toekent, zulks in tegenstelling tot de hierboven genoemde secretaris bij een arrondissementsparket.

Wij hebben in de opmerkingen van de leden van de fractie van de P.v.d.A. op dit punt echter aanleiding gezien de wettekst te verduidelijken. Artikel 7 is daarom aldus aangevuld, dat is bepaald dat het horen van de betrokkene geschiedt door de officier van justitie zelf of onder zijn verantwoordelijkheid.

Met genoegen vernamen wij dat de leden van de V.V.D.-fractie erkentelijk waren voor onze uitvoerige beantwoording van de vele in het voorlopig verslag gestelde vragen. Graag gaan wij hieronder in op de op een enkel punt nog nadere vragen van deze leden.

Uitgangspunt bij de in dit wetsvoorstel voorziene wijze van handhaving van verkeersvoorschriften is inderdaad dat de kentekenhouder in beginsel aansprakelijk is voor hetgeen er met zijn voertuig geschiedt. De term strafrechtelijke risico-aansprakelijkheid, waarover deze leden spraken, is ons niet duidelijk. Uit hetgeen ter zake in artikel 5 is opgenomen, blijkt duidelijk welke risico-aansprakelijkheid is bedoeld. Het is dezelfde risico-aansprakelijkheid die bij voorbeeld is geregeld in artikel 25, eerste lid, van de Woningwet. Ingevolge dit artikel wordt de aanschrijving tot verbetering van de woning gericht tot «degene, die als eigenaar of uit anderen hoofde tot het treffen van de voorzieningen bevoegd is», ook al treft hem voor de verwaarlozing geen verwijt.

Een tweede voorbeeld op het terrein van het bestuursrecht betreft artikel 12, eerste lid, van de Interimwet bodemsanering. Ingevolge dit artikellid kan de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer «degene op wiens grondgebied zich de oorzaak bevindt van een verontreiniging van de bodem» bevelen de daarbij aangegeven maatregelen te nemen om de oorzaak van die verontreiniging weg te nemen of de verontreiniging of de gevolgen daarvan te beperken en zoveel mogelijk ongedaan te maken.

Bovenbedoelde voorbeelden op het terrein van het bestuursrecht betreffen weliswaar de toepassing van bestuursdwang als sanctie, maar de vorm van risico-aansprakelijkheid verschilt niet wezenlijk van die, welke is opgenomen in artikel 5 van dit wetsvoorstel. Zij tonen naar onze mening aan dat, als men toch een term wil gebruiken, een bestuursrechtelijke risico-aansprakelijkheid bij de toepassing van een sanctie wel meer voorkomt.

De aan het woord zijnde leden vroegen ons nader in te gaan op de – zoals zij het noemden – schijnbare onevenwichtigheid dat gedragingen die per definitie persoonsgebonden zijn, «zijn verricht» of «gebeuren», mede tegen de achtergrond van het feit dat een oorspronkelijk strafrechtelijk te handhaven systeem wordt gewijzigd in een systeem van administratiefrechtelijke handhaving.

Wij wijzen erop dat de wet gehandhaafd kan worden door middel van het strafrecht en door middel van andere sancties. Strafrechtelijke wetshandhaving wordt wel ultimum remedium genoemd, hoewel de

wetgevingspraktijk van de afgelopen twintig jaar niet altijd van de terughoudendheid die in deze kwalificatie besloten ligt, heeft getuigd. Het onderwerpelijke wetsvoorstel voorziet in een handhaving langs niet-strafrechtelijke weg. Het voorgestelde systeem achten wij aantrekkelijk omdat het, hoewel de theoretische grondslag verschilt, zich niet ver verwijdert van de bestaande praktijk van wetshandhaving. Een te dogmatische benadering van het strafrecht en van de daaraan ten grondslag liggende beginselen past onzes inziens niet als het gaat om het vinden van een zo effectief mogelijke handhaving van gegeven voorschriften. De aan het woord zijnde leden gewaagden van «gedragingen, die per definitie persoonsgebonden zijn». Bij deze aanduiding zouden wij allereerst willen stilstaan, aangezien de gedragingen die onder de werking van deze wet vallen, naar onze mening moeilijk alle als zodanig kunnen worden beschouwd. Wellicht ten overvloede wijzen wij erop dat de gedragingen, opgenomen in de bijlage bij dit wetsvoorstel, vrijwel geheel overeenstemmen met de feiten, opgenomen in het Besluit politietransactie. Nadere beschouwing van laatstbedoelde feiten leert, dat zeer vele feiten technische gebreken aan een voertuig betreffen. Wij zien niet in dat dergelijke feiten (bij voorbeeld rijden met een of meer gladde banden; defecte verlichting, etc.) strikt genomen als persoonsgebonden zijn te beschouwen. Dit eenmaal vastgesteld zijnde, behoeft er onzes inziens geen bezwaar tegen te bestaan dergelijke feiten buiten bereik van het strafrecht te brengen en dientengevolge een niet-strafrechtelijke terminologie te bezigen. De gedragingen die in de toekomst onder het bereik van de nieuwe wet vallen, zijn dezelfde gedragingen die thans nog onder het bereik van de strafwet vallen. Zij kunnen, dit in antwoord op een desbetreffende vraag van deze leden, in formele zin niet meer strafwaardig worden genoemd, maar zijn in materiële zin wel aan een sanctie onderworpen. Dit laatste wil zeggen dat op de inbreuk van een gegeven voorschrift een sanctie is gesteld. De omstandigheid dat deze gedragingen voortaan langs administratiefrechtelijke in plaats van langs strafrechtelijke weg zullen worden gehandhaafd, betekent nog niet dat zij daarmee het laakbare karakter zouden ontberen. Immers, de inbreuk op het voorgeschreven gedrag is ingevolge de nieuwe wet van een sanctie voorzien, zij het een administratieve sanctie in plaats van een strafrechtelijke geldboete. Onze argumenten voor een systeem van administratiefrechtelijke handhaving hebben wij uitvoerig weergegeven in de memorie van toelichting. Wij mogen hier dan ook volstaan met een verwijzing.

De leden van de V.V.D.-fractie waren van mening dat er sprake zou zijn van een dubbele belasting van de verhuurder of lessor, die zich – in voorkomende gevallen – zowel tegen de beschikking van de politieambtenaar respectievelijk officier van justitie dient te verweren, alsmede in vele gevallen een civiele procedure tegen de mede-contractant dient te starten.

Wij wijzen deze leden er allereerst op, dit in reactie op hun bovenweergegeven visie, dat momenteel in een leasecontract of een huurcontract in de praktijk vrijwel altijd een vrijwaringsclausule voorkomt. In dit verband willen wij de daarvoor aanbevolen clausule uit het Modellenboek voor de rechtspraktijk hier aanhalen. De bedoelde clausule luidt:

*Artikel 7, derde lid*

3. De huurder vrijwaart de verhuurder voor alle boetes, die aan de verhuurder mochten worden opgelegd ter zake van gedurende de huurtijd door de bestuurder en/of inzittenden gepleegde overtredingen en strafbare feiten.

Bovenbedoelde clausule vormt een onderdeel van een model-bepaling over de schade in het algemeen. Zo wordt ingevolge deze bepaling de huurder aansprakelijk gesteld voor alle schade (met inbegrip van bedrijfsschade), welke gedurende de huurtijd aan het voertuig mocht worden toegebracht al dan niet met schuld van de huurder, en onver-

schillig of zulks in of buiten overmacht geschiedt. Verder vrijwaart de huurder de verhuurder voor alle schade van inzittenden of derden, waarvoor de verhuurder op grond van artikel 31 Wegenverkeerswet aansprakelijk mocht zijn.

Wij hebben niettemin oog voor de door de leden van de V.V.D.-fractie gesignaleerde problemen rond de verhuur van auto's voor een korte periode. Wij menen bij nadere overweging eventuele problemen in de verhaalsfeer voor de autoverhuurbedrijven te kunnen ondervangen door in artikel 8 te bepalen dat de beschikking door de officier wordt ingetrokken indien – kort gezegd – de verhuurder van een auto aantoonde wie ten tijde van de gedraging de huurder was. Dit laatste dient te geschieden door overlegging van de aangegane huurovereenkomst.

Wij menen dat bovenstaande «disculpatiemogelijkheid» eventuele onevenredige risico's voor de kentekenhouder/autoverhuurder zal wegnemen. Opening van deze mogelijkheid voor de lessor achten wij evenwel minder juist. Zoals wij reeds aangaven in de memorie van toelichting, menen wij dat bij een leasecontract (voor langere tijd) de lessor er voor dient zorg te dragen dat in het contract wordt vastgesteld dat de lessee als houder wordt opgenomen in het kentekenregister. Dit laatste levert bij de verhuur van auto's voor een korte periode problemen op, reden waarom wij de in artikel 8 opgenomen regeling van de risico-aansprakelijkheid op dit punt hebben gewijzigd. Gelet op het bovenstaande menen wij de vraag van de leden van de V.V.D.-fractie over artikel 40 WVW te kunnen laten rusten.

De aan het woord zijnde leden vroegen tenslotte naar een schatting van de omvang van het aantal auto's, dat in Nederland met valse kentekenplaten zou rijden.

Ons zijn geen exacte gegevens bekend over de omvang van het door deze leden genoemde probleem. Wij wijzen erop dat slechts indien een eigenaar/houder wordt aangesproken voor een feit dat onmogelijk met zijn voertuig kan zijn begaan, uit onderzoek soms blijkt dat de overtreder gebruik heeft gemaakt van een valse kentekenplaat. In dat geval kan de eigenaar/houder aan wie het desbetreffende kenteken is opgegeven, aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer verzoeken om de afgifte van een nieuw kentekenbewijs. Het aantal van dergelijke verzoeken bedraagt ongeveer 20 per jaar. Daaruit mag naar onze mening worden afgeleid dat de omvang van het onderhavige probleem beperkt is.

Wij lazen met voldoening dat de leden van de D66-fractie ons dankbaar waren voor de uitgebreide beantwoording van de in het voorlopig verslag gestelde vragen. Deze leden gingen, evenals de leden van de V.V.D.-fractie eerder in het eindverslag, vervolgens in op de in artikel 5 van het wetsvoorstel neergelegde regeling inzake de risico-aansprakelijkheid van de kentekenhouder en de – door hen verwachte – problemen voor lease- en verhuurbedrijven met deze regeling.

Wij wijzen deze leden erop dat wij in hun opmerkingen en in de opmerkingen van de leden van de V.V.D.-fractie aanleiding hebben gevonden het wetsvoorstel op het onderhavige punt te wijzigen. Wij mogen deze leden daarom verwijzen naar onze hierboven ter zake gegeven beschouwing. Wij vertrouwen met de voorgestelde wijziging van artikel 8 de bij de leden van de D66-fractie levende bezwaren tegen de aanvankelijke regeling van de risico-aansprakelijkheid te hebben weggenomen.

De leden van de D66-fractie bleven van mening dat het in de toekomst naast elkaar bestaan van drie stelsels van parkeerregulering niet erg fraai is. Wij wezen de leden van de P.v.d.A.-fractie er hierboven reeds op dat, voor wat betreft het wetsvoorstel inzake de zogeheten fiscalisering van parkeerboetes, de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken bij brief van 10 oktober 1988 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft medegedeeld, dat het kabinet zich thans beraadt over de verdere procedure met betrekking tot de behandeling van bedoeld

wetsvoorstel (kamerstukken II, 1988–1989, 19 405, nr. 9). In dezelfde brief deelde zij voorts mee dat het kabinet heeft besloten dat de mogelijkheden moeten worden onderzocht om te komen tot een spoedige invoering van de wielklem als bijzonder invorderingsmiddel van niet-betaalde parkeergelden. De Staatssecretaris van Financiën en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken zullen de Tweede Kamer zo spoedig mogelijk daaromtrent informeren. Ook de leden van de D66-fractie mogen wij naar bovenbedoelde brief verwijzen. Een wetsvoorstel tot wijziging van de wegsleepregeling van artikel 43a van de Wegenverkeerswet, dit in antwoord op een laatste vraag van deze leden, is in voorbereiding. De indiening van het desbetreffende wetsvoorstel valt in de loop van dit parlementaire jaar te verwachten.

## **II. Artikelen**

### *Artikel 1*

In de redactionele opmerkingen van de commissie hebben wij aanleiding gezien de omschrijving van het begrip «administratieve sanctie» in dit artikel te wijzigen. Wij mogen hier verwijzen naar de bijgevoegde tweede nota van wijziging.

### *Artikel 3*

Deze opmerking van de commissie is juist. De bedoelde woorden zijn in het tweede lid van dit artikel vervallen.

### *Artikel 7*

De verdeling in alinea's in het eerste lid van dit artikel kan inderdaad, als zijnde niet conform de Aanwijzingen voor de wetgevingstechniek, vervallen.

### *Artikel 22*

De redactionele opmerking van de commissie hebben wij overgenomen.

### *Artikel 26*

Het vierde lid van dit artikel correspondeert met artikel 575, vierde lid, van het Wetboek van Strafvordering, alwaar evenmin is bepaald welke afzonderlijke bepalingen van het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van toepassing zijn. Dit houdt verband met het feit dat «de bepalingen» moeten worden gelezen in het geheel van het onderhavige artikellid: de bepalingen, welke betrekking hebben op de rechten van derden bij een inbeslagneming van goederen. In een nadere specificatie behoeft niet te worden voorzien.

### *Artikel 28*

Aan deze redactionele opmerking is de zin komen te ontvallen, nu wij bij tweede nota van wijziging hebben voorgesteld het eerste lid reeds uit anderen hoofde te wijzigen.

### *Artikel II (Artikel 37 nieuw)*

Het tekstvoorstel met betrekking tot het tweede lid van artikel 43a Wegenverkeerswet hebben wij overgenomen.

Aan het slot van deze nota wijzen wij erop dat wij bij tweede nota van wijziging het wetsvoorstel nog op enkele onderdelen hebben aangepast. Deze aanpassingen betreffen voor een deel verduidelijkingen van hetgeen wij reeds eerder hebben voorgesteld en strekken er voor een deel tot de beoogde regeling nog beter te laten aansluiten op de in de praktijk gebleken behoeften. Bij onze wijzigingsvoorstellen stond een doeltreffende werking van de voorgestelde administratiefrechtelijke wijze van afdoening voorop. Wij mogen voor een nadere uiteenzetting ter zake verwijzen naar de bijgevoegde tweede nota van wijziging en de daarop gegeven toelichting.

De Minister van Justitie,  
F. Korthals Altes

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes