

32 438

Wijziging van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en de Gemeentewet in verband met het onder de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften brengen van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen en enkele technische verbeteringen

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Dit wetsvoorstel strekt ertoe de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (verder: Wam) onder het toepassingsbereik van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (verder: Wahv) te brengen. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens van het College van procureurs-generaal om de handhaving van artikel 30, tweede lid, Wam te intensiveren. Met de van het strafrecht afwijkende procesgang van de Wahv komt er namelijk zicht op volledige handhaving van de in deze bepaling opgenomen verplichting een verzekering voor een motorrijtuig af te sluiten. Dit wordt uiteengezet in paragraaf 2. Daarnaast worden enkele technische wijzigingen voorgesteld. In paragraaf 3 wordt ingegaan op de belangrijkste hiervan, het voorstel de maximale geldsom die onder de systematiek van de Wahv per gedraging kan worden opgelegd (weer) gelijk te stellen aan de eerste geldboetecategorie uit artikel 23, vierde lid, Wetboek van Strafrecht (verder: Sr). De overige technische wijzigingen worden toegelicht in het artikelsgewijze deel.

Over het ontwerp van dit wetsvoorstel zijn adviezen ontvangen van de Nederlandse Vereniging voor Rechtspraak en de Raad voor de rechtspraak. 1)

2. Versterking handhaving Wam

Door de Wam in het toepassingsbereik van de Wahv op te nemen, kunnen de voorschriften van de Wam, die nu uitsluitend strafrechtelijk kunnen worden gehandhaafd, in de bijlage bij de Wahv worden opgenomen. Daardoor kan voor overtreding van de Wam een administratieve sanctie worden opgelegd. De in een Wahv-beschikking opgelegde geldsom kan ten uitvoer worden gelegd als de overtreder zelf niet in verweer komt tegen de sanctie. Bij de strafrechtelijke transactie moet de officier van justitie tot dagvaarding overgaan indien de verdachte niet aan de transactievoorwaarde voldoet. Door de afwijkende procedure van de Wahv en de grote verwerkingscapaciteit van de bij de uitvoering van de Wahv betrokken justitiële organen kan de handhaving van de Wam aanzienlijk worden versterkt. In het bijzonder kan hierdoor overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, worden aangepakt. Deze bepaling verplicht de bezitter c.q. houder van een motorrijtuig aan wie een kenteken is opgegeven (verder: kentekenhouder) een verzekering voor dat motorrijtuig af te sluiten en in stand te houden. Deze overtreding leent zich voor administratiefrechtelijke afdoening aangezien het gaat om een eenvoudig, op basis van een landelijk register te constateren feit, dat altijd – ook in geval van recidive – met enkel een geldboete kan worden afgedaan. Met het onderhavige wetsvoorstel wordt de strafrechtsketen ontlast en kan het aantal van circa 243.000 onverzekerde motorrijtuigen in Nederland tot minder dan de helft daarvan worden teruggebracht. De manier waarop dit door middel van de Wahv wordt bereikt, staat beschreven in paragraaf 2.2. Voor een goed begrip van de voorgestelde wijzigingen wordt eerst de huidige handhavingspraktijk beschreven.

2.1 Huidige strafrechtelijke handhavingspraktijk

Thans verloopt de handhaving van de verzekeringsplicht uit artikel 30, tweede lid, Wamstrafrechtelijk. De Dienst Wegverkeer (verder: RDW) beheert het Centraal Register Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorvoertuigen (verder: CRWAM) waarin wordt bijgehouden of per geregistreerd kenteken een wettelijk verplichte verzekering staat ingeboekt. Op de verzekeraars rust de plicht om binnen vier weken na de datum van ingang van de dekking dit ter kennis van de RDW te brengen (artikel 3, derde lid, Besluit kennisgevingen aansprakelijkheidsverzekeringen motorrijtuigen). Wanneer een motorrijtuig 28 dagen na de tenaamstelling nog niet als verzekerd staat opgenomen in het CRWAM, verstuurt de RDW de daaropvolgende dag een 'waarschuwingsbrief' aan de kentekenhouder. Met deze brief wordt beoogd te voorkomen dat de handhavingsketen wordt belast met zaken waarin voertuigen wel zijn verzekerd, maar hiervan geen registratie is. Op dit moment blijkt dat in totaal bij ruim vier procent van de voertuigen in het CRWAM de melding door de verzekeraar achterwege is gebleven. In opdracht van het openbaar ministerie vergelijkt de RDW periodiek het kentekenregister en het CRWAM. Zoveel mogelijk kentekenhouders van de voertuigen die volgens deze registervergelijking onverzekerd zijn, worden door de RDW aangeschreven met een zogenoemde 'vorderingsbrief'. In deze brief op grond van artikel 37 Wam wordt de kentekenhouder door een opsporingsbevoegd ambtenaar erop gewezen dat het voertuig dat op zijn naam geregistreerd staat, niet is verzekerd en dat dit strafbaar is. Hierbij wordt de kentekenhouder op de mogelijkheid gewezen om met een van een verzekeraar afkomstig geschrift te laten blijken dat het voertuig gedurende de periode waarin de kentekenhouder volgens de Wam aansprakelijk was voor het voertuig, toch door een verzekering overeenkomstig deze wet gedekt was (verder: artikel 34 Wam-verklaring). In reactie op 63.500 verzonden vorderingsbrieven ontvangt de RDW circa dertien duizend van dergelijke verklaringen van de verzekeraar. Gedurende de — hierna beschreven — rechtsgang tot en met de zitting bij de kantonrechter worden nog bijna drieduizend 34 Wam-verklaringen overgelegd. Binnen de kentekens die naar voren komen uit de registervergelijking is dus bij ruim twintig procent demelding van de afgesloten verplichte verzekering achterwege gebleven. De RDW stuurt de circa 50.000 zaken waarbij de kentekenhouder niet of ontoereikend reageert, na zes weken gebundeld doornaar het Centraal Justitieel Incassobureau (verder: CJIB). In het geval dat voor de eerste keer wordt geconstateerd dat de kentekenhouder volgens het CRWAM geen verzekering heeft, leidt dit in de meeste gevallen tot een transactievoorstel. Het CJIB verstuurt dit namens het openbaar ministerie. Volgens de richtlijnen van het openbaar ministerie bedraagt sinds 1 januari 2010 voor brom- en snorfietsen het standaard transactiebedrag € 270 en voor andere verzekeringsplichtige motorrijtuigen € 390. Het betalingspercentage van deze strafrechtelijke transacties bedraagt rond de 65 procent. Bij het niet betalen van de transactie zullen deze zaken door het openbaar ministerie moeten worden aangebracht bij de kantonrechter. Dagvaarding voor de kantonrechter geschiedt eveneens indien er sprake is van herhaalde constatering dat de kentekenhouder geen verzekering heeft afgesloten voor het motorrijtuig. Binnen de huidige handhavingspraktijk komt ongeveer een derde van de zaken op zitting. Bij recidive kunnen binnen het strafrecht hogere en andersoortige straffen worden geëist, zoals ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van motorrijtuigen. Vanwege beperkte verwerkings- en zittingscapaciteit bij het openbaar ministerie en de rechterlijke macht is het op dit moment niet mogelijk om alle zaken van onverzekerde geregistreerde staande motorrijtuigen aan de rechter voor te leggen. Daarom wordt momenteel slechts circa één op de vier voertuigen jaarlijks gecontroleerd. Bij een deel van de – op basis van gegevens van de RDW uit augustus 2009 – circa 243.000 onverzekerde

motorrijtuigen (waarvan ongeveer 68.000 brom- en snorfietsen), wordt dus niet handhavend opgetreden. Onderhavige wetswijziging biedt zicht op uitbreiding van de handhaving naar 100 procent van de overtreders.

2.2 Versterking handhaving met de Wahv

De afwijkende procesgang van de administratiefrechtelijke afdoening via de Wahv ontlast de strafrechtsketen en biedt ten opzichte van de transactie efficiëntievoordelen voor de handhaving. Het belangrijkste verschil is dat een administratieve sanctie via de Wahv onherroepelijk wordt en ten uitvoer kan worden gelegd, indien de betrokkene niet binnen zes weken na verzending van de beschikking in beroep gaat bij de officier van justitie. Dit zorgt voor kortere doorlooptijden in de afdoening, waardoor meerdere keren per jaar een registervergelijking kan worden uitgevoerd. Dit is een belangrijk verschil met het strafrechtelijk transactievoorstel waarbij justitie de in de vorige paragraaf beschreven stappen moet ondernemen indien een verdachte niet ingaat op de transactie. Voor de overige verschillen die zorgen voor de doelmatige afdoening van de Wahv kan worden gedacht aan de verplichting tot zekerheid stellen bij beroep bij de rechter (artikel 11, derde lid, en artikel 26a, tweede lid, Wahv) en het bij niet of niet volledig verhaal door de officier van justitie kunnen inzetten van dwangmiddelen zoals gijzeling, het innemen van het rijbewijs en de buitengebruikstelling van het voertuig van degene aan wie de administratieve sanctie is opgelegd (artikelen 28, 28a en 28b Wahv).

De RDW houdt bij de handhaving op grond van de Wahv dezelfde taken als binnen de strafrechtelijke handhaving. Met dit wetsvoorstel verandert echter de werkwijze na overdracht van de zaak van de RDW aan het CJIB. Het CJIB zal in plaats van een transactievoorstel een Wahv-beschikking versturen. De executie van Wahv-beschikkingen is belegd bij het CJIB en heeft zich in de praktijk bewezen. De Wahv wordt al sinds begin jaren negentig succesvol ingezet ter afdoening van lichte verkeersovertredingen, waarbij in 2008 meer dan twaalf miljoen beschikkingen zijn uitgevaardigd. Voor Wahv-zaken is de verwerkingscapaciteit hiermee dusdanig groot dat op termijn alle voertuigen jaarlijks gecontroleerd kunnen worden op de wettelijk verplichte motorrijtuigenverzekering. Het inningspercentage van 96 procent dat in 2008 op het totaal van de Wahv-beschikkingen is behaald, zal naar verwachting in de handhaving van overtreding van de verzekeringsplicht van artikel 30, tweede lid, Wam, niet gerealiseerd worden. Dat voor dit feit het betalingspercentage thans met circa 65 procent zoveel lager ligt, komt deels door de andere rechtsgang van de transactie, maar deels ook doordat onverzekerde kentekenhouders gemiddeld genomen tot een andere doelgroep behoren dan bijvoorbeeld de snelheidsovertreder. Voor het ramen van de extra belasting van de partijen in de handhaving en de financiële consequenties van dit wetsvoorstel is aangenomen dat onder de Wahv van de geldsommen die voor 30 Wam-zaken moeten worden betaald uiteindelijk 75 procent wordt geïnd door het CJIB (paragraaf 4).

De Raad voor de rechtspraak merkt in zijn advies op dat op grond van het huidige vervolgingsbeleid van het openbaar ministerie het transactievoorstel bij herhaalde overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, hoger wordt en er op de zitting naast een hogere geldboete ontzegging van de bevoegdheid tot het besturen van een motorrijtuig en onvoorwaardelijke hechtenis geëist kan worden, terwijl onder de Wahv alleen een geldsom van steeds dezelfde hoogte kan worden opgelegd. De Nederlandse

Vereniging voor Rechtspraak komt in haar advies tot een vergelijkbare conclusie en vreest dat van enkel het moeten betalen van een geldsom onvoldoende afschrikwekkende werking uitgaat. Daar staat tegenover dat het onder de Wahv mogelijk is om bij herhaaldelijke overtreding meerdere keren achtereenvolgend een geldboete op te leggen én te innen. De handhaving via de Wahv heeft naar verwachting een adequate afschrikwekkende werking doordat het totaal van het boetebedrag de kosten van het afsluiten van een verzekering ver overstijgt. Op grond van de doorlooptijden en verwerkingscapaciteit bij de RDW en het CJIB kan onder de Wahv tot maximaal driemaal per jaar een registervergelijking met betrekking tot hetzelfde voertuig worden uitgevoerd. Op deze manier wordt ondervangen dat onder de Wahv geen hogere of andersoortige sancties kunnen worden opgelegd. Daarnaast blijft ook onder de Wahv strafrechtelijke handhaving van de verzekeringsplicht mogelijk (paragraaf 2.3). Dit kan bijvoorbeeld aan de orde zijn indien sprake is van ernstige recidive. Door de intensivering van de handhaving op artikel 30, tweede lid, Wam, de registervergelijking, kan het huidige aantal onverzekerde voertuigen (circa 243.000) komende jaren mogelijk tot onder de 100.000 worden teruggebracht. De politie controleert daarom niet meer actief door staandhoudingen op de verzekeringsplicht (artikel 30, eerste en vierde lid, Wam), maar neemt dit feit alleen nog mee bij andere controles.

2.3 Strafrechtelijke handhaving blijft mogelijk

Eerder is overwogen de handhaving van artikel 30 Wam te versterken door toepassing van de Wet OM-afdoening (Kamerstukken II 2006/07, 30 800 VI en 29 271, nr. 29). De strafbeschikking biedt net als de Wahv-beschikking een afdoeningsmodaliteit waarbij zaken in beginsel — als verzet van de overtreder tegen de strafbeschikking uitblijft — niet meer voor de strafrechter komen. Binnen de mogelijkheden om — ondersteund door geautomatiseerde processen — grotere hoeveelheden strafbeschikkingen uit te vaardigen, is het naar mijn mening thans echter wenselijk om prioriteit te geven aan de invoering van onder meer de strafbeschikking betreffende lichte gevallen van rijden onder invloed (artikel 8 Wegenverkeerswet 1994), de strafbeschikking voor gemeentelijke overlastfeiten en de politiestrafbeschikking. Tegelijkertijd is evenwel de noodzaak tot intensievere handhaving van de verzekeringsplicht uit de Wam gebleken. Gezien de intussen bewezen effectiviteit in de afdoening van grote aantallen verkeersovertredingen is voor de gewenste versterking gekozen voor de systematiek van de Wahv. Dit verzekert een landelijk uniforme afdoening door de organen die tevens belast zijn met de strafrechtelijke handhaving van deze feiten. Hiermee wordt voldaan aan de kabinetsnota over uitgangspunten bij de keuze van een sanctiestelsel (Kamerstukken II 2008/09, 31700 VI, nr. 69). In deze kabinetsnota is beschreven dat in een context waarin alle burgers met de handhaving van rechtsregels te maken kunnen krijgen zonder dat er sprake is van een bijzondere toezichtsrelatie, handhaving door politie, buitengewoon opsporingsambtenaren, openbaar ministerie en strafrechter gewenst is. De kabinetsnota gaat in een dergelijke open context uit van strafrechtelijke handhaving. Afdoening via de strafbeschikking zou daarom de voorkeur hebben. Gelet op de prioriteitstelling is dit thans echter nog niet mogelijk. Ik wijs er op dat strafrechtelijke handhaving van de delicten uit de Wam, eventueel met een strafbeschikking, mogelijk blijft indien dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt. Uit artikel 2 Wahv volgt namelijk dat de in de bijlage bij de Wahv omschreven gedragingen via de Wahv kunnen, maar niet — zoals voor 1 februari 2008 hetgeval was — moeten worden afgedaan. Daarnaast geldt dat — indien dit wetsvoorstel tot wet wordt verheven en in werking treedt — het voornemen is enkel artikel 30, tweede lid, Wam als Wahv-feit op te nemen in de bijlage bij de Wahv. Overtredingen van de andere voorschriften uit de Wam blijven dus strafrechtelijk afgedaan worden. Tot slot wijs ik erop dat met betrekking tot de Wahv wordt overwogen of deze op termijn kan worden ingepast in het systeem van de strafbeschikking (Kamerstukken II 2008/09, 31 700 VI, nr. 69, p.12). Dit voornemen zal worden gezien op het moment dat de Wet OM-afdoening wordt geëvalueerd. Deze evaluatie zal plaatsvinden vijf jaar na volledige inwerkingtreding van de Wet OM-afdoening.

3. Verhoging en indexering maximale geldsom

Het maximumbedrag dat onder de systematiek van de Wahv kan worden opgelegd, werd bij de totstandkoming van deze wet gesteld op 500 gulden. Dit was destijds (1992) het bedrag van de eerste geldboetecategorie uit artikel 23, vierde lid, Sr. In de daaropvolgende jaren liep men aan tegen het gegeven dat door achtereenvolgende verhogingen van de boetetarieven feiten onder het toepassingsbereik van de Wahv wegvielen. Dit werd veroorzaakt doordat de tarieven voor de zwaarste overtredingen als gevolg van deze verhogingen boven het in de Wahv opgenomen vaste maximum uitkwamen. Om dit voor de toekomst te verhoeden is in 1997 het boetemaximum opgehoogd naar 750 gulden (met de komst van de euro gewijzigd in € 340). Met deze ophoging met 50 procent werd beoogd een zodanig plafond te creëren dat indexeringen van de tarieven voortaan zonder problemen konden plaatsvinden (Kamerstukken II 1995/96, 23 689, nr.6, blz.9). Thans komen door reguliere verhogingen de boetetarieven van sommige feiten weer uit boven dit boetemaximum. Deze feiten kunnen hierdoor niet meer administratiefrechtelijk worden afgedaan, maar moeten strafrechtelijk worden afgedaan. Met het voorstel om — in plaats van een gefixeerd maximumbedrag in de Wahvzelf — een verwijzing op te nemen naar de eerste geldboetecategorie uit artikel 23, vierde lid, Sr, wordt weer aangesloten bij de oorspronkelijke bedoeling van de wetgever. Deze geldboetecategoriebedraagt vanaf 1 januari 2010 € 380. Dit betekent dus dat met dit wetsvoorstel de huidige maximale boete van de Wahv van € 340 wordt opgehoogd en dat — doordat de geldboetecategorieën tweejaarlijks worden geïndexeerd — het maximumbedrag in artikel 2, Wahv, voortaan gelijke tred houdt met die indexering.

4. Financiële paragraaf

De bij de handhaving van de Wam betrokken partijen hebben geparticipeerd in een uitvoeringstoets waarin de consequenties in beeld zijn gebracht van het onder de Wahv brengen van de handhaving van artikel 30, tweede lid, Wam. De kosten van de invoering van deze wetswijziging liggen voornamelijk bij de RDW, het CJIB en het openbaar ministerie en zijn in totaal geschat op circa € 2,5 miljoen. Dit betreft onder meer de benodigde organisatie- en systeemwijzigingen, de communicatieactiviteiten en aanvullende opleidingen. Naast de projectkosten en de financiële exploitatiegevolgen heeft het opnemen van artikel 30, tweede lid, Wam, in de bijlage van de Wahv ook gevolgen voor de formatie bij de betrokken ketenpartners. Met name bij de RDW zal aanvullend personeel moeten worden aangenomen doordat het aantal door de RDW verzonden brieven en de afhandeling daarvan aanzienlijk zal toenemen. De totale formatiewijziging voor de ketenpartners is voor het eerste jaar geraamd op ruim 26 fte.

De versterking van de handhaving van dit veelvoorkomende delict levert naar verwachting ook baten op. In de uitvoeringstoets is ervan uitgegaan dat de RDW in het eerste jaar 400.000 van de in paragraaf 2.1 genoemde vorderingsbrieven verstuurt. De meeropbrengsten worden op grond hiervan geraamd op circa € 105 miljoen, waarvan ongeveer € 60 miljoen in het eerste jaar wordt gerealiseerd en de rest in de daarop volgende jaren. Doordat iedere kentekenhouder kan worden aangeschreven die volgens het CRWAM niet de verplichte verzekering heeft, zullen in de jaren na inwerkingtreding van deze wet de baten naar verwachting structureel hoger blijven dan de huidige bijna € 14 miljoen. De exacte baten en de ontwikkeling daarvan zijn afhankelijk van de effectiviteit van de intensivering van de handhaving. Indien het gewenste effect optreedt, zal het aantal onverzekerde motorrijtuigen afnemen en zullen dus ook de financiële baten elk jaar afnemen. Omdat de onzekerheid over de mate waarin de

meeropbrengsten zullen afnemen groot is, is daar in de uitvoeringstoets geen uitspraak over gedaan. De oorspronkelijke raming gaat uit van een structurele meeropbrengst van circa € 10 miljoen. De afname aan de opbrengstenkant werken ook door aan de uitgavenkant (meerkosten structureel € 0,5 miljoen) en de benodigde extra formatie (circa 5 fte totaal).

Het voorstel heeft eveneens gevolgen voor de werklast en organisatie van de rechtspraak. Enerzijds zullen de strafrechtelijke 30 Wam-zaken wegvallen bij de kantonrechter. Anderzijds zal het aantal Wahv-zaken bij de kantonrechter toenemen. Dit laatste betreft vooral vorderingen om een dwangmiddel toe te passen, maar ook beroepszaken. Gezien de doorlooptijden van kantonzaken worden de uiteindelijke effecten pas in 2015 bereikt. Per saldo is het verwachte effect voor de rechtbanken dat minder zaken aan de kantonrechter worden voorgelegd. Aangezien het hier gaat om het vervallen van relatief lichte zaken, zal de gemiddelde zaakszwaarte wel geleidelijk toenemen.

Artikelsgewijs

Met artikel I, onderdeel A, onder 1, wordt de Wam onder het toepassingsbereik van de Wahv gebracht. Deze wijziging is toegelicht in paragraaf 2 van het algemeen deel. Van de strafbepalingen uit de Wam zal in elk geval artikel 30, tweede lid, in de bijlage bij de Wahv worden opgenomen. Dit betekent dat bij algemene maatregel van bestuur aan de bijlage bij de Wahv zal worden toegevoegd de gedraging van het als bezitter, als houder of als degene aan wie het kenteken is opgegeven, voor een motorrijtuig, waarvoor een kenteken is afgegeven niet de vereiste verzekering sluiten en in stand houden. Concreet heeft dit tot gevolg dat tegelijk met de inwerkingtreding van dit wetsvoorstel aan de bijlage bij de Wahv (afdeling A. Verkeer te land) voor bromfietsen de feitcode mA902 zal worden ingevoegd en voor motorrijtuigen, niet zijnde een bromfiets of gehandicaptervoertuig, de feitcode mA915. Deze feitcodes zullen voordat de Wahv-beschikkingen terzake kunnen worden uitgevaardigd eveneens binnen de diverse automatiseringssystemen in de handhavingketen moeten worden verwerkt, aangezien de tenuitvoerlegging van Wahv-beschikkingen grotendeels geautomatiseerd verloopt. Omdat overtreding van de verzekeringsplicht veel minder bij staandehouding wordt geconstateerd dan door registervergelijking en omdat dit aantal naar verwachting nog zal afnemen, blijven de overige strafbepalingen uit de Wam vooralsnog strafrechtelijk gehandhaafd. In het eerste lid wordt daarnaast de aanduiding van het Staatsblad waarin de Gemeentewet voor het eerst is gepubliceerd, geschrapt. Op grond van Aanwijzing 86 van de Aanwijzingen voor de regelgeving wordt bij aanhaling van een regeling met de citeertitel, het Staatsblad waarin zij is geplaatst niet vermeld.

Met artikel I, onderdeel A, onder 2, wordt de maximale geldsom die binnen de systematiek van de Wahv per gedraging kan worden opgelegd, gewijzigd van € 340 naar het bedrag van de eerste geldboetecategorie uit artikel 23, vierde lid, Sr. In paragraaf 3 van het algemeen deel is nader ingegaan op de achtergrond en gevolgen van deze wijziging. Voor de geldsom die op grond van richtlijnen van het openbaar ministerie moet worden betaald bij geconstateerde overtreding van artikel 30, tweede lid, Wam, betekent de beoogde overgang naar de administratiefrechtelijke handhaving met de Wahv-beschikking, in combinatie met deze wijziging van het boetemaximum binnen de Wahv dat deze geldsom van € 390 enigszins wordt verlaagd naar het bedrag van de eerste geldboetecategorie, thans € 380.

In artikel I, onderdeel A, onder 3, wordt voorgesteld de procedure te wijzigen waarmee de algemene maatregel van bestuur tot wijziging van de bijlage bij de Wahv voor inwerkingtreding wordt voorgelegd aan beide kamers der Staten-Generaal (artikel 2, vijfde lid, Wahv). Thans heeft dit de vorm van een nahangprocedure. Dit houdt in dat de vastgestelde algemene maatregel van bestuur gedurende een maand aan de kamers der Staten-Generaal wordt voorgelegd, voordat deze in werking kan treden. Voorgesteld wordt deze nahang te vervangen door een voorhang, waarbij een ontwerp van een algemene maatregel van bestuur aan de kamers der Staten-Generaal wordt overgelegd. De reden voor de voorgestelde wijziging is dat de parlementaire betrokkenheid bij de totstandkoming van andere gedelegeerde regelgeving op het gebied van verkeersvoorschriften ook de vorm heeft van een voorhangprocedure. Doordat de procedure van de Wahv afwijkt van bijvoorbeeld de algemene maatregelen van bestuur onder de Wegenverkeerswet 1994, kan vertraging optreden in het administratiefrechtelijk handhaven van nieuwe of gewijzigde verkeersvoorschriften. In voorkomende gevallen moet namelijk bij wijziging van meerdere besluiten zowel een voor- als een nahangprocedure worden doorlopen. Het voorhangen van een ontwerpbesluit biedt de kamers der Staten-Generaal tevens meer mogelijkheid dan een nahangprocedure om invloed uit te oefenen op inhoud of vorm van de gedelegeerde regelgeving. De voorgestelde procedurewijziging is in lijn met het eerder door het kabinet aangekondigde beleid om nahangbepalingen in wetgeving kritisch te bezien (Kamerstukken I 2006/07, 30 800 VI, C).

Artikel I, onderdeel B, betreft het bij de Aanpassingswet vierde tranche Awb ingevoegde artikel 2a van de Wahv. Toen is geen rekening gehouden met de doorberekening van administratiekosten bij verkeersboetes zoals per 1 juli 2009 is ingevoerd bij de Wet van 12 juni 2009, Stb. 245. Bij deze gelegenheid wordt dit gecorrigeerd door artikel 2a aan te vullen met de administratiekosten. Hiermee wordt vastgelegd dat de titels 4.4, 5.1 en 5.4 van de Algemene wet bestuursrecht evenmin van toepassing zijn bij het opleggen en de inning van administratiekosten. De Wahv heeft een eigen regeling voor het opleggen en innen van administratieve sancties en van de administratiekosten.

Artikel I, onderdelen C en D, betreffen technische wijzigingen van de regeling inzake de minimale verhoging van de administratieve sanctie indien deze niet tijdig wordt voldaan. Voorgesteld wordt deze minimale verhogingen te laten vervallen. De huidige regel voor de eerste verhoging is dat de sanctie bij niet tijdige betaling met 25 procent wordt verhoogd, doch minimaal met € 4 (artikel 23, tweede lid, Wahv). De tweede verhoging bedraagt thans op grond van artikel 25, eerste lid, Wahv, 50 procent, maar minimaal € 11. Als naar de toepassing van deze — sinds de inwerkingtreding van de Wahv in 1992 nooit verhoogde — ondergrenzen van € 4 en € 11 wordt gekeken, wordt duidelijk dat deze inmiddels van geringe praktische betekenis zijn geworden. Door de wijzigingen van de boetetarieven zijn er namelijk zo goed als geen Wahv-feiten met een boetebedrag onder de € 16. Verhoging met 25 procent, zoals de hoofdregel uit artikel 23, tweede lid, Wahv, luidt, levert dus eigenlijk altijd een hoger bedrag op dan € 4. Voor de administratieve verhoging van het bedrag met 50 procent vanwege artikel 25, eerste lid, Wahv, geldt dat het minimum van € 11 thans — aangezien het bij de tweede verhoging gaat om het inmiddels verschuldigde bedrag, dus inclusief de eerste ophoging met 25 procent — relevant wordt bij boetebedragen onder de € 17,60. Ook hier geldt dat de huidige minimale verhoging met € 11 slechts incidenteel zal voorkomen. Voor jongeren onder de 16 jaar wordt

het boetetarief op grond van artikel 2, vierde lid, Wahv gehalveerd. Dit betekent dat voor jeugdigen de minimale verhogingen al relevant worden bij boetes van achtereenvolgens € 32 en € 35,20. Ook hiervoor geldt niettemin dat het gaat om relatief lage boetebedragen, waarbij het verschil tussen de reguliere verhoging met 25 of 50 procent en de minimale verhoging met € 4 of € 11 klein is. Op fietsen zonder licht staat bijvoorbeeld een boetetarief van € 35. Indien iemand van 15 jaar een Wahv-beschikking voor deze gedraging ontvangt, bedraagt de sanctie € 17,50. De eerste verhoging bij niet betalen bedraagt € 4,38 (25 procent). De tweede verhoging zou volgens de hoofdregel € 10,94 (50 procent) zijn, maar door toepassing van de minimale verhoging € 11 bedragen. Ik acht deze verschillen dusdanig klein dat ik voorstel deze regeling te vereenvoudigen door in artikel 23, tweede lid, en artikel 25, eerste lid, de zinsneden 'doch tenminste € 4' en 'doch tenminste € 11' te schrappen.

Artikel II wijzigt artikel 154b, zesde lid, van de Gemeentewet. Daarin is het maximale bedrag bepaald dat gemeenten met een bestuurlijke boete voor overlastfeiten kunnen opleggen. Met het huidige bedrag voor natuurlijke personen van € 340 is aangesloten bij de in de Wahv gehanteerde grens (Kamerstukken II 2004/05, 30 101, nr. 3, p. 13). Dit maximum wordt door dit wetsvoorstel vervangen door het bedrag van de geldboete van de eerste categorie. In die lijn ligt dat ook de maximale bestuurlijke boete in artikel 154b Gemeentewet wordt vervangen door het bedrag van de eerste geldboetecategorie. Artikel II bewerkstelligt dit. Voor de in dit artikel opgenomen grens van € 2250 voor rechtspersonen is blijkens de wetsgeschiedenis niet aangesloten bij een in de Wahv of een andere wet bepaald bedrag. Er is tevens geen zelfstandige aanleiding deze bovengrens voor rechtspersonen te wijzigen.

De minister van Justitie,
E.M.H. Hirsch Ballin

1) Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal