

Nederlandse verkeers- boetes in internationaal perspectief

Verkennend onderzoek in twaalf Europese landen

Michiel van den Hauten
Janke Rademaker

Deelrapportage bij het rapport Tarifiering bij bestuurlijke en strafrechtelijke boetes.

Onderzoek in opdracht van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatie Centrum van het Ministerie van Justitie

© 2005 WODC, Ministerie van Justitie. Auteursrechten voorbehouden.

Den Haag, november 2005

Nederlandse verkeersboetes in internationaal perspectief

Dr. M. van den Hauten & drs. J. Rademaker

Ape rapport nr. 307

© 2005, WODC, Ministerie van Justitie. Auteursrechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.

INHOUD

SAMENVATTING	3
1 INLEIDING EN ONDERZOEKSOPZET	5
1.1 Achtergronden en aanleiding	5
1.2 Probleemstelling	6
1.3 Aanpak & verantwoording	6
1.4 Opzet van het rapport	9
2 VERGELIJKING BOETESYSTEMEN	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Boetesystemen per land	12
2.3 Vergelijking	17
3 VERGELIJKING VERKEERSBOETES	19
3.1 Inleiding	19
3.2 Verkeerboetes per overtreding	19
3.3 Vergelijking	28
4 CONCLUSIE	31
GERAADPLEEGDE LITERATUUR EN INTERNETSITES	35
BIJLAGE I: TOELICHTING OP TABELLEN	37
BIJLAGE II: AANVULLENDE GRAFIEKEN VERGELIJKING BOETES	41
BIJLAGE III: SAMENSTELLING BEGELEIDINGSKOMMISSIE	45

SAMENVATTING

Hoe verhouden zich de Nederlandse boetetarieven bij verkeersovertredingen tot de tarieven in de rest van de Europese Unie? Het ministerie van Justitie heeft deze vraag voorgelegd aan APE naar aanleiding van de behandeling van de Justitiebegroting 2005.

Verschillen in de hoogte van verkeersboetes

Uit een vergelijking van twaalf landen, waaronder de buurlanden en belangrijke vakantiebestemmingen als Frankrijk, Spanje, Oostenrijk en Italië, blijkt dat in Nederland de verkeersboetes lager liggen dan het Europese gemiddelde. Dat geldt voor het rijden door rood, het niet dragen van autogordels, lichte snelheidsovertredingen (tot 10 km/uur te hard) en rijden onder invloed (minder dan 0,8 promille). De Nederlandse boete voor motorrijden zonder helm en voor zware snelheidsovertredingen (50 km/uur te hard) zijn hoger dan het Europees gemiddelde.

Een 'pakketje' van drie van de meest voorkomende overtredingen (rijden door rood, het niet dragen van autogordels en lichte snelheidsovertredingen) levert in Nederland een boetebedrag van in totaal € 170 op. Dit is ongeveer € 60 minder dan het gemiddelde in Europa. Oostenrijk, Duitsland en Polen hebben nog lagere boetetarieven dan Nederland. In de andere landen leveren deze drie overtredingen een hogere boetesom op. In België zijn de boetes het hoogst. Daar kosten deze drie overtredingen samen € 450. Bij de berekening is geen rekening gehouden met eventuele verschillen in pakkans.

Verschillen in boetesystemen

De meeste landen onderscheiden vier of vijf categorieën overtredingen, variërend van licht tot zeer zwaar. Nederland kent, net als Duitsland en Italië, alleen lichte en zware overtredingen. Zware overtredingen worden strafrechtelijk afgedaan. Dit geldt voor alle landen. Lichtere overtredingen wikkelt men in de meeste landen administratiefrechtelijk af. De uitzonderingen zijn Frankrijk en België. In Frankrijk vallen alle overtredingen onder het strafrecht en in België kan men bij een overtreding kiezen tussen een administratief- of strafrechtelijke behandeling.

Nederland hanteert een systeem met vaste boetebedragen per overtreding, net als Polen, Luxemburg en Griekenland. In de meeste andere landen variëren de boetes tussen een minimum- en een maximumbedrag, afhankelijk van de omstandigheden van het geval. In België, bijvoorbeeld, geldt voor rijden door rood een minimumboete van € 250 en een maxi-

mumboete van € 2.500, terwijl de boete voor een lichte snelheidsovertreding tussen € 150 en € 1.375 ligt. Duitsland en het Verenigd Koninkrijk hanteren vaste boetes bij sommige overtredingen, zoals lichte snelheidsovertredingen, en variabele boetes bij andere.

1 INLEIDING EN ONDERZOEKSOPZET

1.1 Achtergronden en aanleiding

Het vergroten van de verkeersveiligheid is een belangrijk politiek thema. Voortdurend voert de overheid campagne om de naleving van verkeersregels te stimuleren. Een recent voorbeeld is de campagne *I love Verkeersregels*. En wie kent niet *De Bob* en *Goochem het Gordeldier*?

Een ander instrument om naleving van verkeersregels te bevorderen zijn de verkeersboetes. Het idee is dat boetes preventief werken: hoe hoger de boetes zijn, des te minder overtredingen zullen plaatsvinden. Dit betekent niet dat elke overtreding met een hoge boete kan worden bestraft. De hoogte van de boete dient in redelijke verhouding te staan tot de ernst van de overtreding. Al te hoge boetes worden maatschappelijk niet geaccepteerd. Dit spanningsveld tussen effectiviteit en maatschappelijke acceptatie maakt dat de hoogte van verkeersboetes regelmatig ter discussie staat. De preventieve werking van boetes wordt overigens niet alleen bepaald door de hoogte van de boete. De invloed van de pakkans is waarschijnlijk net zo groot. In Nederland is de pakkans relatief hoog vanwege het veelvuldig gebruik van flitspalen en het vanwege gebruik van trajectcontroles. Hierbij is de pakkans 100%. Het systeem is momenteel op zes trajecten operationeel.¹ Verder kunnen bij een internationale vergelijking van boetes ook welvaartsverschillen een rol spelen. Een boete van € 100 komt in een welvarend land minder hard aan en zal daar dus ook minder effectief zijn. Al deze factoren spelen een rol bij de tarifiering van overtredingen.

Tijdens de behandeling van de Justitiebegroting 2005 in de Tweede Kamer is de vraag opgekomen of de hoogte van Nederlandse verkeersboetes adequaat is. In de voorbereiding van de parlementaire behandeling heeft de Tweede Kamer de volgende schriftelijke vraag gesteld: *Hoe verhouden de boetetarieven bij verkeersovertredingen in Nederland zich tot die in andere landen van de Europese Unie?*²

Ten behoeve van het antwoord van de Minister van Justitie op bovengenoemde vraag van de Tweede Kamer heeft het WODC APE opdracht verleend onderzoek uit te voeren naar de hoogte en systematiek van Europe-

¹ Zie: www.verkeershandhaving.nl, dossier Trajectcontrole.

² Kamerstukken 2004-05, 29800, VI, nr.8: 47.

se verkeersboetes. Het betreft een verkennend onderzoek, Andere factoren die van invloed zijn op naleving verkeersregels zoals de pakkans, maatschappelijke acceptatie en welvaartsniveaus, blijven buiten beschouwing.

De verkenning maakt deel uit van een breder onderzoek naar de tarifiering bij bestuurlijke en strafrechtelijke boetes. Het eindrapport van dit project wordt eind 2005 verwacht.

1.2 Probleemstelling

De probleemstelling luidt:

Hoe verhouden Nederlandse verkeersboetes zich tot verkeersboetes in andere EU landen?

De probleemstelling omvat drie onderzoeksvragen:

- Wat zijn op hoofdlijnen de kenmerken van de boetesystemen in Nederland en andere EU-landen?
- Welke boetetarieven gelden bij verkeersovertredingen in Nederland en de andere EU-landen?
- Hoe verhouden de Nederlandse tarieven zich tot die in andere EU landen?

In de volgende paragrafen beschrijven we de onderzoeks aanpak. We gaan in op de selectie van de landen en van de overtredingen die in beschouwing worden genomen en we geven een overzicht van de gebruikte bronnen.

1.3 Aanpak & verantwoording

1.3.1 Geselecteerde landen

Bij de selectie van landen golden twee criteria. In de eerste plaats is gekeken de mate waarin landen voor Nederlandse burgers relevant zijn als vakantiebesteding of doorreisland. Het tweede criterium is de beschikbaarheid van informatie. Op deze manier hebben we de elf EU-landen geselecteerd.

- Duitsland
- Oostenrijk
- Frankrijk
- België
- Verenigd Koninkrijk
- Spanje
- Italië
- Portugal
- Polen
- Luxemburg
- Griekenland

1.3.2 Geselecteerde overtredingen

Voor de vergelijking zijn acht overtredingen geselecteerd:

- door rood licht rijden
- rijden zonder gordel
- rijden zonder helm
- lichte snelheidsovertredingen (10 km/uur)
- zware snelheidsovertredingen (50 km/uur)
- rijden onder invloed promillage (0,7 promille)
- rijden onder invloed promillage (1,3 promille)
- rijden zonder rijbevoegdheid

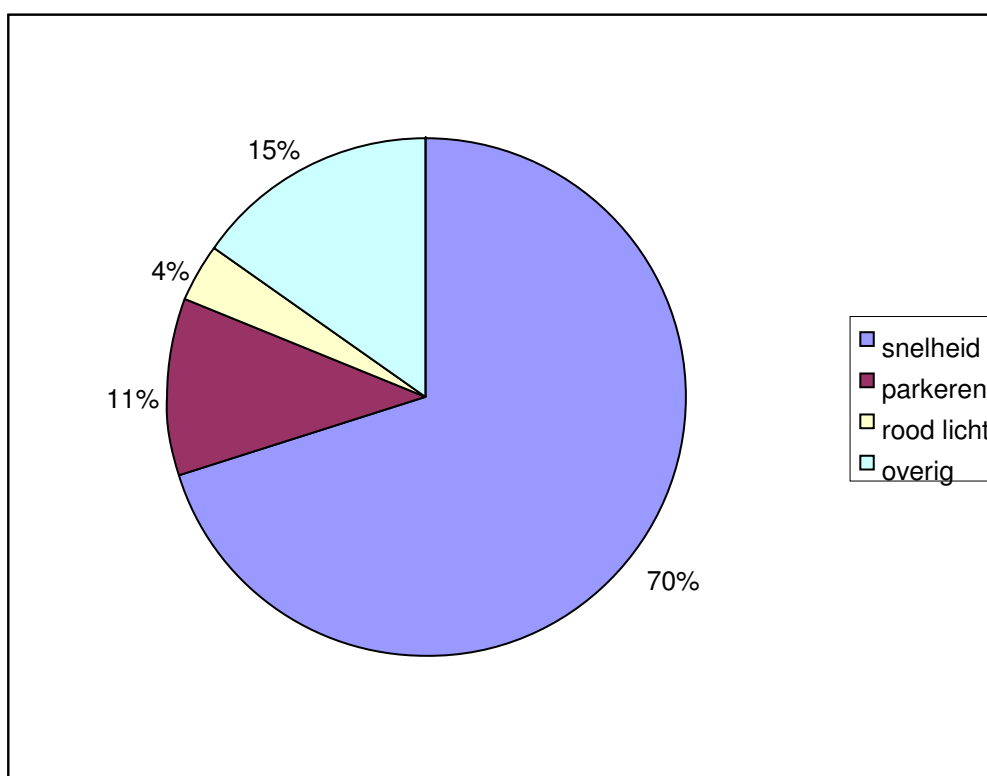
De eerste zeven overtredingen vallen onder de speerpunten van de Wet Mulder³. Het betreft de vijf hoofdoorzaken van verkeersongevallen in Nederland⁴. Uit CJIB-gegevens over de afhandeling van lichte overtredingen blijkt dat 74% van de lichte overtredingen gevormd wordt door snelheidsovertredingen en het door rood licht rijden (zie figuur 1.1).

Snelheidsovertredingen met meer dan 50 km/uur, rijden onder invloed en rijden zonder rijbevoegdheid worden als zware overtredingen beschouwd. Doorgaans worden bij deze overtredingen ook hogere straffen opgelegd, veelal met tussenkomst van de rechter. De opgelegde straf kan dan meer omvatten dan alleen een (bestuurlijke) boete.

³ Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften.

⁴ Jaaroverzicht 2002, Bureau Verkeershandhaving OM.

Figuur 1.1: Opgelegde boetes naar soort overtreding (lichte overtredingen)



Bron: CJIB Jaarbericht 2004

1.3.3 Bronnen

Het onderzoek is gebaseerd op de analyse van secundaire bronnen, zoals gepubliceerde boeteoverzichten (bijvoorbeeld van de ANWB) en internetsites.⁵ Daarnaast zijn gesprekken gevoerd met deskundigen van het ministerie van Justitie en de ANWB.

De schriftelijke bronnen geven een adequaat beeld van de boetetarieven in Europese landen. Desondanks is op sommige punten sprake van lacunes in de informatie.⁶ Voor zover mogelijk zijn die via internetbronnen opgevuld. In een beperkt aantal gevallen is dat niet gelukt. De Nederlandse tarieven uit de ANWB-overzichten zijn geverifieerd aan de hand van de OM-boetecomputer. De tarieven uit de andere schriftelijke bronnen zijn door ons niet nader geverifieerd.

⁵ Zie geraadpleegde literatuur voor een volledig overzicht.

⁶ Zie ook bijlage I, waarin de oorzaken van deze lacunes worden toegelicht.

De meest recente literatuur dateert uit 2004⁷. Dit betekent dat beleidsontwikkelingen en tariefwijzigingen van na 2003 niet zijn meegenomen. De internetbronnen (inclusief de Boetebase van het Openbaar Ministerie) zijn geraadpleegd in de periode juli 2005 tot en met september 2005.

Nederland werkt met vaste boetetarieven per type overtreding. Veel andere landen hanteren minimum- en maximumtarieven. De hoogte van de feitelijk opgelegde boetes hebben we niet onderzocht. Bij de berekening van het Europese gemiddelde van het boetetarief voor een bepaalde overtreding zijn we uitgegaan van het minimumtarief.⁸ Daar hebben we voor gekozen, omdat de opgelegde boetebedragen naar verwachting dichter bij de minimale boete liggen dan bij de maximale boete⁹. Het gevolg is dat de uitkomsten worden geflatteerd omdat de hoogte van de in het buitenland opgelegde boetes enigszins wordt onderschat.¹⁰

1.4 Opzet van het rapport

In hoofdstuk 3 beschrijven wij op hoofdlijnen de kenmerken van de boetesystemen in de geselecteerde landen. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van de belangrijkste verschillen. Hoofdstuk 4 inventariseert en vergelijkt de boetetarieven voor de acht geselecteerde overtredingen. Hoofdstuk 5 geeft de conclusies van het onderzoek weer.

Bijlage I bevat de verantwoording bij de overzichtstabellen uit hoofdstuk 4. Bijlage II geeft aanvullende informatie op de in hoofdstuk 4 gepresenteerde grafieken.

⁷ Zie Geraadpleegde literatuur en internetsites.

⁸ Boeteverhogende of -verlagende omstandigheden blijven buiten beschouwing.

⁹ Hier is overigens geen nader onderzoek naar verricht.

¹⁰ In bijlage II illustreren wij dit aan de hand van grafieken waarin zowel minimum- als maximumtarieven zijn opgenomen. Deze grafieken bevatten ook het middentarief (het gemiddelde van het minimum en maximum), als extra indicatie voor de verschillen in boetehogtes.

2 VERGELIJKING BOETESYSTEMEN

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk vergelijken we de boetesystemen van de twaalf landen. Per land komen twee aspecten aan bod:

- De wijze van handhaving: administratief- of strafrechtelijk. In Nederland handelen de politie en het CJIB de boetes bij lichte overtredingen administratiefrechtelijk af. Zware overtredingen worden strafrechtelijk afgedaan. Hoe zit dit in het buitenland?
- Vaste of variabele boetetarieven. Nederland werkt voor lichte overtredingen met vaste boetetarieven. Voor elk type overtreding geldt een vast boetebedrag. De meeste andere landen hanteren een systeem waarbij de boete voor een bepaald type overtreding (bijvoorbeeld rijden door rood) of voor een bepaalde categorie overtredingen (bijvoorbeeld 'zeer zware overtredingen') varieert binnen de bandbreedte van een minimum- en een maximumbedrag. De feitelijk opgelegde boete wordt op basis van de omstandigheden van het geval bepaald.

Enkele landen in deze vergelijking geven niet alleen boetes maar delen ook strafpunten uit.¹¹ Automobilisten die een bepaald aantal punten hebben verzameld, verliezen hun rijbevoegdheid. Dit onderdeel van de boetesystematiek blijft in dit onderzoek verder buiten beschouwing.

Er zijn landen waar de hoogte van verkeersboetes afhankelijk zijn van het inkomen van de overtreder. In Duitsland, bijvoorbeeld, wordt de boete voor rijden onder invloed (meer dan 1.1 promille) berekend in Tagessätze (\approx daginkomen)¹². Wanneer dit wordt toegepast binnen de systematiek van een bepaalde boete is dit vermeld.

¹¹ Duitsland, Frankrijk, Griekenland, Oostenrijk, het Verenigd Koninkrijk, Italië en Luxemburg kennen een puntenrijbewijs, Nederland heeft, sinds april 2002, een 'puntenrijbewijs voor beginners'.

¹² Een Tagessatz komt overeen met 1/30^{ste} deel van het netto-maandinkomen.

2.2 Boetesystemen per land

2.2.1 Nederland

Sinds de invoering van de Wet Mulder in 1994 bestaat er in Nederland een bestuurlijke boete voor de lichte verkeersovertredingen. De handhaving geschiedt administratiefrechtelijk door politie en het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB). Bij ernstige overtredingen¹³ is het strafrecht van toepassing.

Bij elke type overtreding geldt een vast boetebedrag. De maximale boete voor lichte overtredingen (en administratiefrechtelijke afhandeling) bedraagt € 340. Een bijlage bij de Wet Mulder bevat een overzicht van alle lichte overtredingen en de bijbehorende boetetarieven.¹⁴

2.2.2 België

In België zijn de verkeersovertredingen ingedeeld in de volgende vier categorieën:

- I: gewone overtredingen
- II: ernstige overtredingen van de 1e graad
- III: ernstige overtredingen van de 2e graad
- IV: ernstige overtredingen van de 3e graad

De wijze van afhandeling van verkeersovertredingen ligt niet vast. Bij elke categorie overtredingen kan men kiezen voor administratiefrechtelijke of voor strafrechtelijke handhaving.

Bij administratiefrechtelijke handhaving legt de politie een boete op. Men noemt dit de 'onmiddellijke inning'. Voor de aldus geheven boetes gelden vaste tarieven die variëren van € 50 voor overtredingen in de eerste categorie tot € 300 voor overtredingen in de vierde categorie.

Kiest men voor strafrechtelijke handhaving, dan staan twee wegen open, namelijk een boete of een 'minnelijke schikking'

¹³ Zoals forse snelheidsoverschrijdingen, rijden onder invloed, schade aan personen of goederen ten gevolge van de overtreding.

¹⁴ Zie voor een uitgebreide beschrijving van de Nederlandse situatie ook: Harm- sen e.a. *Tarifiering bij bestuurlijke en strafrechtelijke boetes*, 2005 (verwacht).

De boete wordt opgelegd door de politierechter. Per categorie overtredingen gelden wettelijk vastgelegde minimum- en maximumbedragen. De minimumbedragen variëren van € 55 voor categorie I tot € 550 voor categorie II. De maximumbedragen liggen tussen € 1.375 (categorie I) en € 2.750 (categorie IV).

Bij de 'minnelijke schikking' doet het Openbaar Ministerie een voorstel voor de hoogte van de boete. Vervolgens stelt de strafrechter de boete vast. De rechter kan ook een gevangenisstraf of een alternatieve straf, bijvoorbeeld een werkstraf, cursus, of een medische behandeling, opleggen.

2.2.3 Duitsland

Handhaving bij lichte overtredingen is de verantwoordelijkheid van politie van de deelstaten deze valt onder de verantwoordelijkheid van het ministerie van Binnenlandse Zaken van de deelstaten. De politie stuurt de overtreder binnen drie maanden na de overtreding een administratieve boete. Bij zwaardere overtredingen zoals rijden zonder rijbevoegdheid of rijden onder invloed van 1,3 promille alcohol, is er sprake van een misdrijf. In dat geval komt federale openbaar ministerie eraan te pas. Deze formuleert een straf eis en vervolgens bepaalt de rechter de straf.

Voor lichte overtredingen geleden in Duitsland vaste boetebedragen per type overtreding. In Duitsland is het minimale boetebedrag dat bij een overtreding kan worden opgelegd € 5, het maximale boetebedrag is € 1.000. Voor een overtreding geldt een vast boetebedrag. De boetehoogtes zijn vastgelegd in een gedetailleerd overzicht.

2.2.4 Frankrijk

Frankrijk onderscheidt vijf categorieën overtredingen, oplopend van licht tot zwaar. Veel voorkomende overtredingen als rijden door rood en lichte snelheidsovertredingen vallen in categorie IV.

In principe vallen alle overtredingen onder het strafrecht. Handhaving van de lichte overtredingen (categorieën I-IV) vindt voor het overgrote deel plaats door de politie. Bij zware overtredingen (categorie V) komt de zaak voor de rechter.

Per categorie overtredingen onderscheidt men drie boetehoogtes: 'mino-rée' (verlaagde boete), 'normale' (standaard boetehoogte) en 'majorée'

(verhoogde boetehoogte). De boete voor zware overtredingen is minimaal € 1.500. Naast een geldboete kan de rechter ook aanvullende straffen opleggen zoals de ontzegging van de rijbevoegdheid.

Tabel 2.1 geeft een schematisch overzicht de categorisering van overtredingen en de bijbehorende boetes.

Tabel 2.1: Boetehoogtes voor vijf categorieën van overtredingen

Categorie*	Minorée	Normale	Majorée
1 (licht)	-	€ 11	€ 33
2 (licht)	€ 22	€ 35	€ 75
3 (licht)	€ 45	€ 68	€ 180
4 (licht)	€ 90	€ 135	€ 375
5 (zwaar)	-	-	> € 1.500

*: de categorie aanduidingen zijn afkomstig uit de Franse boetesystematiek (bron: Bussgeld im Ausland)

2.2.5 Griekenland

Griekenland onderscheidt vijf categorieën overtredingen, namelijk: parkeerovertredingen, zeer lichte overtredingen zonder gevaar, lichte overtredingen, ernstige overtredingen (inclusief niet nakomen van administratieve verplichtingen) en zware overtredingen (inclusief ernstige overtredingen tegen de administratieve voorschriften). Lichte snelheidsovertredingen, bijvoorbeeld, vallen in de tweede categorie en rijden door rood valt in de vierde categorie.

De zwaarste overtredingen worden strafrechtelijk afgewikkeld; de overige kunnen administratief worden afgedaan. Als de boete niet binnen twee weken betaald is, komen ook de lichte overtredingen voor de rechter. De rechter kan naast een boete ook andere straffen opleggen.

Per categorie gelden vaste boetes, oplopend van € 15 voor parkeerovertredingen tot € 167 voor overtredingen in de op een na zwaarste categorie. In de zwaarste categorie bepaalt de rechter de boetehoogte.

De verkeerspolitie is belast met de handhaving.

2.2.6 Italië

In het kader van de handhaving werkt men in Italië met een groot aantal typen overtredingen. Per type gelden minimum- en maximumboetebedra-

gen. Bij de bepaling van de boetehoogte speelt de ernst van de overtreding een rol, maar ook de wijze van betaling. De zwaarste overtredingen (rijden onder invloed van alcohol en overtredingen met ernstig letsel) worden strafrechtelijk afgewikkeld. Voor de overige overtredingen gelden administratiefrechtelijke procedures.

2.2.7 Luxemburg

Handhaving in Luxemburg vindt voor een groot deel van de overtredingen plaats door de politie.

De lichte overtredingen worden in vier categorieën ingedeeld. Per categorie gelden vaste boetebedragen, oplopend van € 24 voor overtredingen in de eerste categorie tot € 145 voor overtredingen in categorie IV. Rijden door rood valt in categorie IV; lichte snelheidsovertredingen vallen in categorie II.

De lichte overtredingen worden in eerste instantie administratiefrechtelijk afgedaan. Maar bij recidive komt de zaak voor de rechter. De strafrechter behandelt ook de zware overtredingen zoals rijden onder invloed (vanaf 0,7 promille) en rijden zonder rijbevoegdheid.

2.2.8 Oostenrijk

Het grootste deel van lichte overtredingen in Oostenrijk wordt administratiefrechtelijk afgehandeld. De overtreder kan ervoor kiezen de boete ter plekke te voldoen of de betaling uit te stellen tot na de ontvangst van een boetebericht per post. In het tweede geval is het boetebedrag twee keer zo hoog. Zware overtredingen zoals rijden onder invloed worden strafrechtelijk behandeld.

In Oostenrijk zijn de boetehoogtes per deelstaat verschillend. Voor de lichte overtredingen kunnen de deelstaten zelf de boetehoogte vaststellen. Op nationaal niveau zijn hiervoor kaders vastgelegd met daarin voorgeschreven maximumbedragen.

2.2.9 Polen

De handhaving vindt in de meeste gevallen plaats door de plaatselijke politie. Bij lichte overtredingen kan de politie een boete opleggen. Zware overtredingen komen voor de rechter. Lichte overtredingen komen alleen

voor de rechter als de overtreder niet met de door de politie opgelegde boete akkoord gaat.

Voor de overtredingen die door de politie worden afgedaan gelden vaste boetebedragen. Het maximumbedrag voor deze boetes is € 125.

2.2.10 Portugal

Portugal onderscheidt drie categorieën overtredingen, namelijk; lichte overtredingen, ernstige overtredingen en zeer ernstige overtredingen. De wet geeft aan welke overtredingen als ernstig, respectievelijk zeer ernstig worden aangemerkt; voorbeelden daarvan zijn rijden onder invloed en het in grote mate overschrijden van de snelheidslimiet. De overige overtredingen vallen automatisch onder lichte overtredingen.

Handhaving van verkeersovertredingen in Portugal geschiedt grotendeels administratiefrechtelijk. Strafrechtelijke afwikkeling is aan de orde bij rijden onder invloed en rijden zonder rijbevoegdheid. Het Portugese Openbaar Ministerie legt de strafrechtelijke sancties op.

Portugal werkt met variabele boetes. Per type overtreding gelden minimum- en maximumbedragen.

2.2.11 Spanje

Spanje onderscheidt vier categorieën van overtredingen. Er gelden per categorie minimum- en maximumboetebedragen.

De handhaving van de meeste overtredingen in Spanje gebeurt administratiefrechtelijk. Als de overtreder binnen tien dagen na het opmaken van de bekeuring betaalt, krijgt hij of zij 30% korting op het boetebedrag. Bij rijden onder invloed en verkeersovertredingen met schade en letsel als gevolg is het strafrecht van toepassing.

2.2.12 Verenigd Koninkrijk

Handhaving van lichte overtredingen vindt in het Verenigd Koninkrijk plaats bij wijze van een 'Fixed Penalty Notice' (FPN) of een 'Conditional Offer' (CO), twee vormen van administratiefrechtelijke afhandeling. Boetehoogtes die op deze wijze worden opgelegd bedragen € 43 (£ 30), € 57 (£ 40) of € 85 (£ 60).

Voor ernstige overtredingen wordt geen FPN of CO gegeven, maar wordt een boete opgelegd door het 'Magistrates Court'. De rechtbank hanteert daarbij richtlijnen waarin vijf categorieën overtredingen worden onderscheiden met per categorie de maximale hoogte van de boete. In voorkomende gevallen kan de rechtbank van deze richtlijnen afwijken.

2.3 Vergelijking

In de meeste landen wordt het grootste deel van de overtredingen (en dan voornamelijk de lichtere overtredingen) administratiefrechtelijk afgehandeld. In geval van ernstiger overtredingen (wat hieronder valt, verschilt overigens per land) wordt het strafrecht gehanteerd. De zaak komt dan voor een rechtbank. De sanctie blijft dan vaak niet bij een geldboete, maar kan ook het intrekken van het rijbewijs inhouden of – in het uiterste geval – een vrijheidsstraf.

Onderstaand overzicht geeft een schematische weergave op de onderzochte aspecten van boetesystemen.

Tabel 2.2: Overzicht boetesystemen

Land	Boete: vast/variabel	Categorisering: ja/nee
Nederland	Vast	nee
Duitsland	Vast	nee
Luxemburg	Vast	ja
Frankrijk	Variabel	ja
Griekenland	Variabel	ja
Oostenrijk	Variabel	ja*
Verenigd Koninkrijk	Variabel	ja
België	Variabel	ja
Polen	Variabel	ja
Portugal	Variabel	ja
Spanje	Variabel	ja
Italië	Variabel	nee

*: boetehoogtes en schalen kunnen verschillen per deelstaat

In Nederland wordt een systeem van vaste boetes gehanteerd. Daarin is Nederland bijzonder, want behalve Duitsland en Luxemburg werken alle andere landen met variabele boetes.

Bij het opleggen van boetes in Nederland wordt dus geen schaalindeling gehanteerd. Bij het begaan van een (lichte) overtreding ligt de administra-

tiefrechtelijke boete al vast, per afzonderlijke overtreding wordt geen rekening wordt gehouden met zaken als omstandigheden en ernst. In de meeste andere landen uit de vergelijking gelden variabele verkeersboetes, waarbij een schaalindeling geldt. De opgelegde boete varieert afhankelijk van de omstandigheden van het geval.

3 VERGELIJKING VERKEERSBOETES

3.1 Inleiding

In paragraaf 3.2 wordt per verkeersboete een overzicht gegeven van de boetetarieven in de twaalf landen. De resultaten worden weergegeven in een tabel en een grafiek.¹⁵

De tabellen geven, per overtreding, voor elk land de vaste of de variabele boete. De variabele boete valt uiteen in een minimumtarief, maximumtarief en het (ongewogen) gemiddelde daarvan. De tabel bevat naast de tarieven voor de twaalf landen ook het gemiddelde van deze landen, gebaseerd op vaste en minimumtarieven (zie paragraaf 3.3). Ook de grafiek is gebaseerd op een vergelijking van vaste met minimumtarieven.

Bijlage II bevat een grafische weergave waarin ook de maximale boetes (van landen met een variabele boete) zijn meegenomen alsmede de berekende gemiddeldes van minimale en maximale boetes. Deze informatie is aanvullend op de vergelijking die wij maken in paragraaf 3.3, waarbij we aangeven hoe Nederlandse boetes zich verhouden tot de (minimum) boetetarieven in andere landen. Dit doen we aan de hand van een ranking van Nederland per type boete en aan de hand van een ranking gebaseerd op een optelsom van drie respectievelijk vier veelvoorkomende overtredingen.

3.2 Verkeerboetes per overtreding

3.2.1 Rijden door rood

De Nederlandse boete ligt met € 95, iets onder het gemiddelde (van minimale en vaste boetes van de twaalf landen) van € 108.

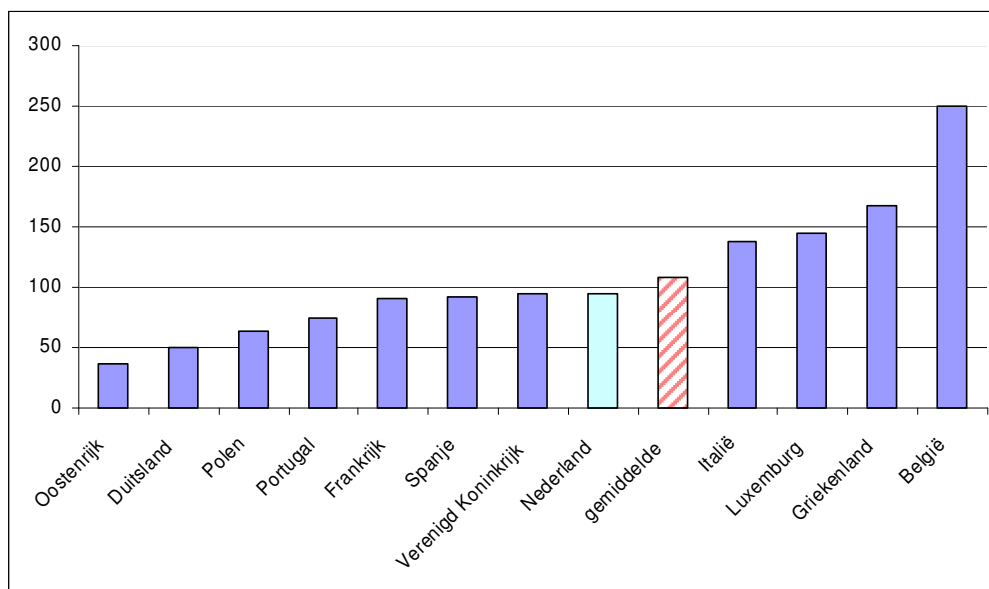
¹⁵ Voor de overtreding rijden onder invloed van 1,3 promille is alleen een tabel gegeven. In Nederland geldt hiervoor een strafzaak net als in een aantal andere landen, daarom is afgezien van een grafische weergave.

Tabel 3.1: Boete voor het rijden door rood

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Oostenrijk		€ 36	€ 54	€ 72
2 Duitsland		€ 50	€ 125	€ 200
3 Polen	€ 63			
4 Portugal		€ 75	€ 225	€ 374
5 Frankrijk		€ 90	€ 232	€ 375
6 Spanje		€ 92	€ 197	€ 301
7 Verenigd Koninkrijk		€ 94	€ 759	€ 1424
8 Nederland	€ 95			
<i>Gemiddelde*</i>	<i>€ 108</i>			
9 Italië		€ 138	€ 344	€ 550
10 Luxemburg	€ 145			
11 Griekenland	€ 167			
12 België		€ 250	€ 1.375	€ 2500

*: het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes

Grafiek 3.1: Boetes rijden door rood



3.2.2 Niet dragen gordel

De vaste boete in Nederland, van € 45, bevindt zich onder het gemiddelde (van minimale en vaste boetes) van € 59.

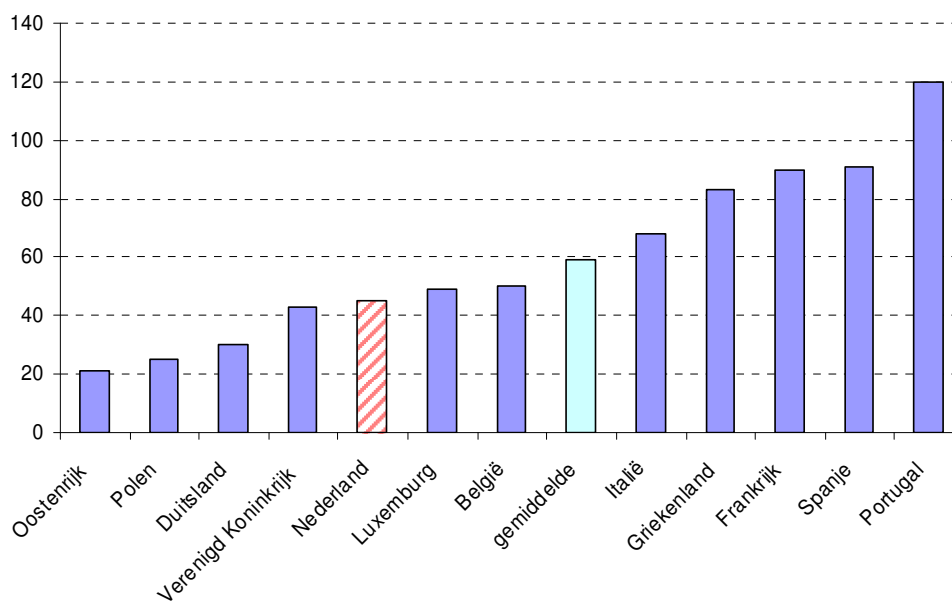
Tabel 3.2: Boete niet dragen gordel

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Oostenrijk		€ 21	€ 28	€ 35*
2 Polen	€ 25			
3 Duitsland		€ 30	€ 35	€ 40
4 Verenigd Koninkrijk		€ 43	€ 377,50	€ 712
5 Nederland	€ 45			
6 Luxemburg	€ 49			
7 België		€ 50	€ 713,50	€ 1375
<i>Gemiddelde**</i>	<i>€ 59</i>			
8 Italië		€ 68	€ 171,50	€ 275
9 Griekenland	€ 83			
10 Frankrijk		€ 90	€ 232,50	€ 375
11 Spanje		€ 92	€ 196,50	€ 301
12 Portugal		€ 120	€ 360	€ 600

*: met ingang van 1 januari 2006 wordt deze maximumboete vastgesteld.

** : het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

Grafiek 3.2: Boete niet dragen gordel



3.2.3 Niet dragen helm

De Nederlandse boete, van € 70, is relatief hoog in vergelijking met de vaste en minimale boetes in overige landen. De Nederlandse boete bevindt zich boven het ongewogen gemiddelde van € 62.

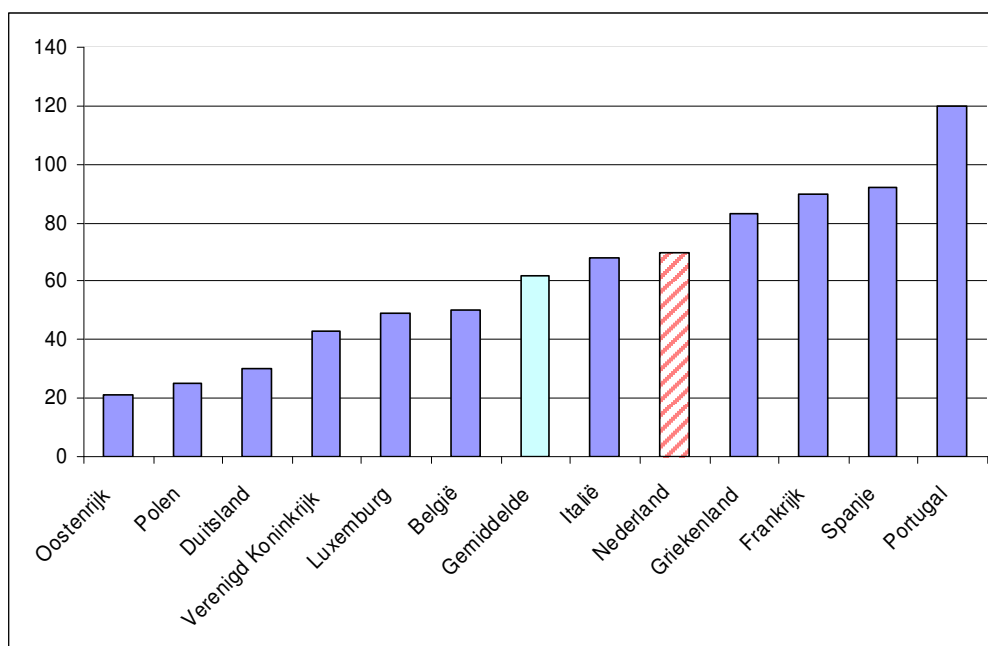
Tabel 3.3: Boete niet dragen helm

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Oostenrijk		€ 21	€ 28	€ 35*
2 Polen	€ 25			
3 Duitsland		€ 30	€ 35	€ 40
4 Verenigd Koninkrijk		€ 43	€ 378	€ 712
5 Luxemburg	€ 49			
6 België		€ 50	€ 713	€ 1375
<i>Gemiddelde**</i>	€ 62			
7 Italië		€ 68	€ 172	€ 275
8 Nederland	€ 70			
9 Griekenland	€ 83			
10 Frankrijk		€ 90	€ 233	€ 375
11 Spanje		€ 92	€ 197	€ 301
12 Portugal		€ 120	€ 360	€ 600

*: met ingang van 1 januari 2006 wordt deze maximumboete vastgesteld.

** : het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

Grafiek 3.3: Boete niet dragen helm



3.2.4 Overtreden maximumsnelheid met 10 km/uur

De Nederlandse boete, van € 30, is relatief laag. De boete bevindt zich onder het ongewogen gemiddelde (van vaste en minimale boetes) van € 57.

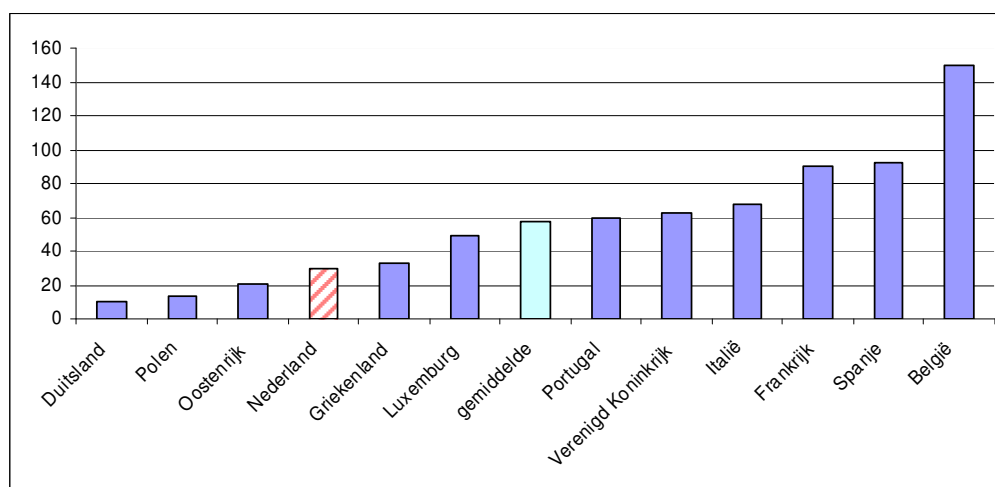
Tabel 3.4: Boete voor snelheidsovertredingen met 10 km/uur

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Duitsland*	€ 10 (A) € 15 (B)			
2 Polen	€ 13			
3 Oostenrijk		€ 21	€ 29	€ 36
4 Nederland	€ 30			
5 Griekenland	€ 33			
6 Luxemburg	€ 49			
<i>Gemiddelde**</i>	<i>€ 57</i>			
7 Portugal		€ 60	€ 180	€ 300
8 Verenigd Koninkrijk	€ 63			
9 Italië		€ 68	€ 172	€ 275
10 Frankrijk		€ 90	€ 233	€ 375
11 Spanje		€ 92	€ 197	€ 301
12 België		€ 150	€ 763	€ 1375

*: A: Buiten de bebouwde kom, B: Binnen de bebouwde kom.

** : het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

Grafiek 3.4: Boetes bij snelheidsovertredingen van 10 km/uur



3.2.5 Overtreden maximumsnelheid met 50 km/uur

De Nederlandse boete, van € 300, ligt boven de orde van grootte van het gemiddelde (van minimale en vaste boetes) van € 215.

Tabel 3.5: Boete voor snelheidsovertredingen met 50 km/uur

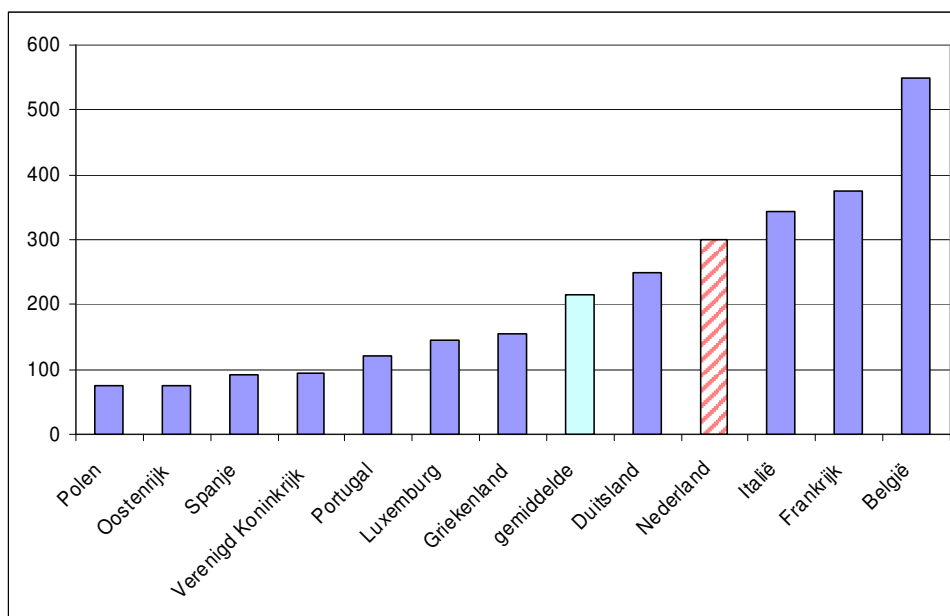
Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Polen		€ 75	€ 88	€ 100
2 Oostenrijk		€ 75	€ 148	€ 220
3 Spanje		€ 92	€ 197	€ 301
4 Verenigd Koninkrijk		€ 95	€ 261	€ 427
5 Portugal*		€ 120 (A) € 300 (B)	€ 360	€ 600 (A) € 1500 (B)
6 Luxemburg	€ 145			
7 Griekenland	€ 156			
<i>Gemiddelde**</i>	<i>€ 215</i>			
8 Duitsland*	€ 250 (A) € 300 (B)			
9 Nederland	€ 300			
10 Italië		€ 343	€ 860	€ 1377
11 Frankrijk		€ 375	€ 938	€ 1500***
12 België		€ 550	€ 1650	€ 2750

*: A: Buiten de bebouwde kom, B: Binnen de bebouwde kom.

** : het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

*** de boete valt in de hoogste categorie (5), met als maximale waarde € 1500.

Grafiek 3.5: Boetes bij snelheidsovertredingen van 50 km/uur



3.2.6 Rijden onder invloed promillage 0,7

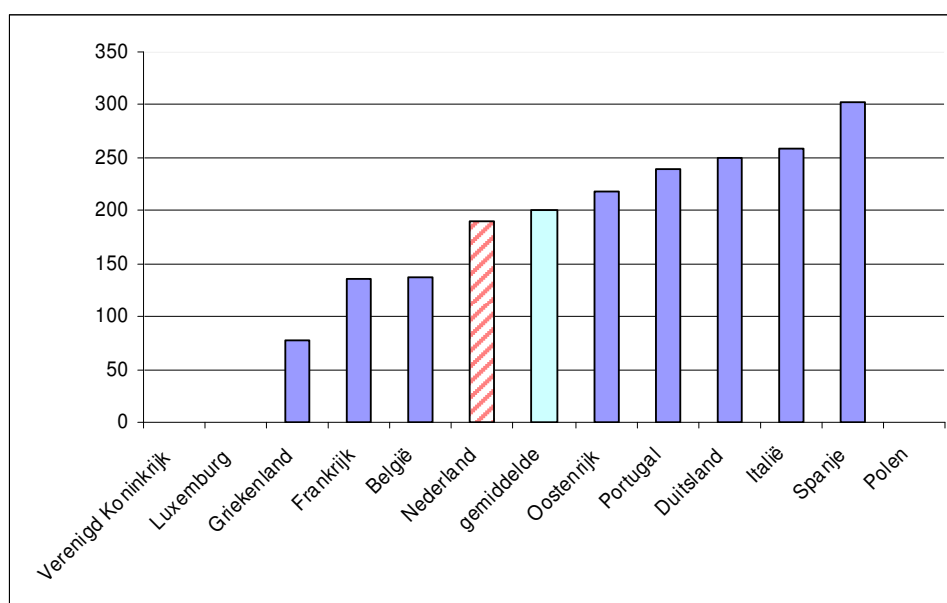
De Nederlandse boete, van € 190, ligt onder het gemiddelde (van minimale en vaste boetes) van € 201.

Tabel 3.6: Boete rijden onder invloed alcohol, 0,7 promille

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
- Verenigd Koninkrijk	Toegestaan t/m 0,7			
- Luxemburg	Toegestaan t/m 0,7			
1 Griekenland	€ 78			
2 Frankrijk		€ 135	€ 443	€ 750
3 België		€ 138	€ 1.444	€ 2750
4 Nederland	€ 190			
<i>Gemiddelde*</i>	<i>€ 201</i>			
5 Oostenrijk		€ 218	€ 1.926	€ 3633
6 Portugal		€ 240	€ 720	€ 1200
7 Duitsland	€ 250			
8 Italië		€ 258	€ 818	€ 1377
9 Spanje		€ 302	€ 452	€ 602
- Polen	Strafzaak			

*: het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

Grafiek 3.6: Boetes rijden onder invloed promillage 0,7



In het Verenigd Koninkrijk en Luxemburg is 0,7 promille toegestaan, in Polen geldt een strafzaak.

3.2.7 Rijden onder invloed promillage 1,3

In Nederland geldt voor deze overtreding een strafzaak net als in een aantal andere landen. Daarom wordt verder van vergelijking van boetetarieven afgezien en van een grafische weergave.

Tabel 3.7: Boetes rijden onder invloed, promillage 1.3

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1 Luxemburg		€ 251	€ 2.626	€ 5.000
2 Italië		€ 258	€ 818	€ 1.377
3 Spanje		€ 302	€ 452	€ 602
4 Griekenland	€ 625			
5 Oostenrijk		€ 872	€ 2.616	€ 4.360
6 België		€ 1.100	€ 6.050	€ 11.000
<i>Gemiddelde*</i>	<i>€ 1.183</i>			
7 Verenigd Koninkrijk		€ 8.283	€ 12.425	€ 16.567
- Nederland	Strafzaak			
- Portugal	Strafzaak			
- Duitsland	Strafzaak			
- Frankrijk	Strafzaak	(minimaal € 4.500)		
- Polen	Strafzaak			

*: het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes.

3.2.8 Rijden zonder rijbevoegdheid

De boete in Nederland voor rijden zonder het daartoe bevoegd zijn, van € 200, is relatief laag. Nederland is het enige land met een vaste boete in dit geval. In een groot aantal landen is een strafzaak van toepassing.

Tabel 3.8: Boete voor rijden zonder rijbevoegdheid

Land	Vaste boete	Variabele boete		
		Minimale boete	Gemiddelde boete	Maximale boete
1. Luxemburg		€ 61	€ 641	€ 1.220
2. Nederland	€ 200			
<i>Gemiddelde*</i>	<i>€ 210</i>			
3. Italië		€ 217	€ 4.447	€ 8.676
4. Oostenrijk		€ 363		
5. Polen		**	**	€ 1.250
6. Verenigd Koninkrijk		**	**	€ 1.424
7. Frankrijk	Strafzaak	(minimaal € 1.500, € 4.500 bij recidive)		
- Spanje	Strafzaak			
- Portugal	Strafzaak			
- Griekenland	Strafzaak			
- Duitsland	Strafzaak			
België ****				

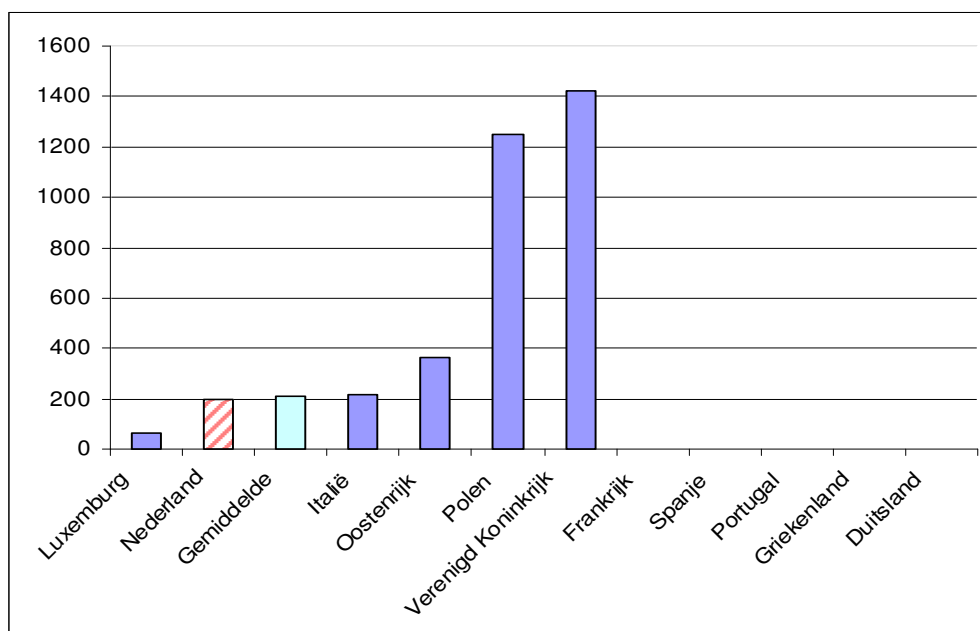
* Het internationaal gemiddelde genomen van vaste, respectievelijk minimale boetes

** Voor Polen en het Verenigd Koninkrijk is geen minimale boete gevonden

*** Bij recidive

**** Voor België waren geen gegevens beschikbaar.

Grafiek 3.8: Boete voor rijden zonder rijbevoegdheid



3.3 Vergelijking

Tabel 3.9 biedt een overzicht van de positie van de Nederlandse boete voor zeven overtredingen ten aanzien van de (ongewogen) gemiddelde boete van de onderzochte landen alsmede de bandbreedte die wordt gevormd door de laagste en hoogste (minimum) boete.

Tabel 3.9: Nederlandse boetes t.o.v. het gemiddelde van de twaalf landen

Overtreding	Bandbreedte Boete*	Gemiddelde boete	Nederlandse boete	Ranking Ne- derland**
Rood	€ 36 - € 250	€ 108	€ 95	8 (12)
Gordel	€ 21 - € 120	€ 59	€ 45	5 (12)
Helm	€ 21 - € 120	€ 62	€ 70	8 (12)
10 km/uur	€ 10 - € 150	€ 57	€ 30	4 (12)
50 km/uur	€ 75 - € 550	€ 215	€ 300	9 (12)
0,7 ‰	€ 78 - € 302	€ 201	€ 190	4 (9)
Onbevoegd rijden	€ 61 - € 1500	€ 210	€ 200	2 (6)

* De bandbreedte wordt gevormd door de laagste, respectievelijk hoogste (minimum)boete die is waargenomen in de twaalf landen (per overtreding kunnen de genoemde laagste en hoogste boete dus in verschillende landen gelden).

** Tussen haakjes staat het aantal landen waarmee de Nederlandse boete is vergeleken, dit is niet altijd twaalf omdat bepaalde landen rijden onder invloed van 0,7 promille wel toestaan of dat in sommige landen een strafzaak geldt bij bepaalde overtredingen.

Uit de tabel blijkt duidelijk dat de ranking van Nederlandse boetes sterk varieert. De Nederlandse boete is echter in vrijwel alle gevallen lager dan de gemiddelde boete (gebaseerd op vaste en minimumtarieven). Alleen voor rijden zonder helm en bij overtreding van de maximum snelheid met 50 km/uur is de Nederlandse boete hoger dan het gemiddelde.

3.2.1 Totale boetehoogte bij drie of vier lichte overtredingen

Als illustratie voor de verschillen in boetehogtes hebben wij enkele boetes bij elkaar opgeteld (tabel 3.10). Het gaat om relatief lichte overtredingen waarmee Nederlandse automobilisten in het buitenland regelmatig geconfronteerd (kunnen) worden. In de eerste plaats hebben we de boetes voor het niet dragen van gordel, lichte snelheidsovertredingen (met 10 km/uur) en rijden door rood bij elkaar opgeteld.

Vervolgens hebben we de vergelijking uitgebreid met rijden onder invloed van 0,7 promille. Daarbij moet echter rekening worden gehouden met het feit dat dit in sommige landen is toegestaan of dat alleen sprake is van strafrechtelijke handhaving.

Tabel 3.10: Som boetes bij drie of vier relatief lichte overtredingen per land

Som drie boetes			Som vier boetes		
Ranking	Land	Som	Ranking	Land	Som
1.	Oostenrijk	€ 78	1.	Oostenrijk	€ 296
2.	Duitsland	€ 90	2.	Duitsland	€ 340
3.	Polen	€ 101	3.	Nederland	€ 360
4.	Nederland	€ 170	4.	Griekenland	€ 361
5.	Verenigd Koninkrijk	€ 202	5.	Frankrijk	€ 425
	<i>Gemiddelde</i>	€ 226		<i>Gemiddelde</i>	€ 442
6.	Luxemburg	€ 243	6.	Portugal	€ 495
7.	Portugal	€ 255	7.	Italië	€ 532
8.	Italië	€ 274	8.	Spanje	€ 578
9.	Spanje	€ 276	9.	België	€ 588
10.	Griekenland	€ 283			
11.	Frankrijk	€ 290			
12.	België	€ 450			

Uit tabel 3.10 komt duidelijk naar voren dat het begaan van de drie overtredingen in Nederland tot een relatief laag totaal boetebedrag leidt. In acht landen is de som van deze boetes hoger dan in Nederland. De gemiddelde som van deze boetes bedraagt € 226. De Nederlandse som ligt hier onder.

Voor het begaan van vier overtredingen in een land geeft de tabel een ranking met Nederland op de derde plaats. Hierbij moet worden opgemerkt dat in Polen rijden onder invloed leidt tot een strafzaak (geen boete) en dat een promillage van 0,7 in Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk is toegestaan. Daardoor hebben deze landen een vertekend effect op de som van vier boetes. Nemen we deze landen niet mee, dan valt op dat het begaan van vier overtredingen in Nederland eveneens tot een relatief laag totaal boetebedrag leidt. In zes landen is deze som hoger dan in Nederland. De gemiddelde som van deze boetes (exclusief Polen, Luxemburg, Verenigd Koninkrijk) bedraagt € 442, de Nederlandse som ligt hier onder.

4 CONCLUSIE

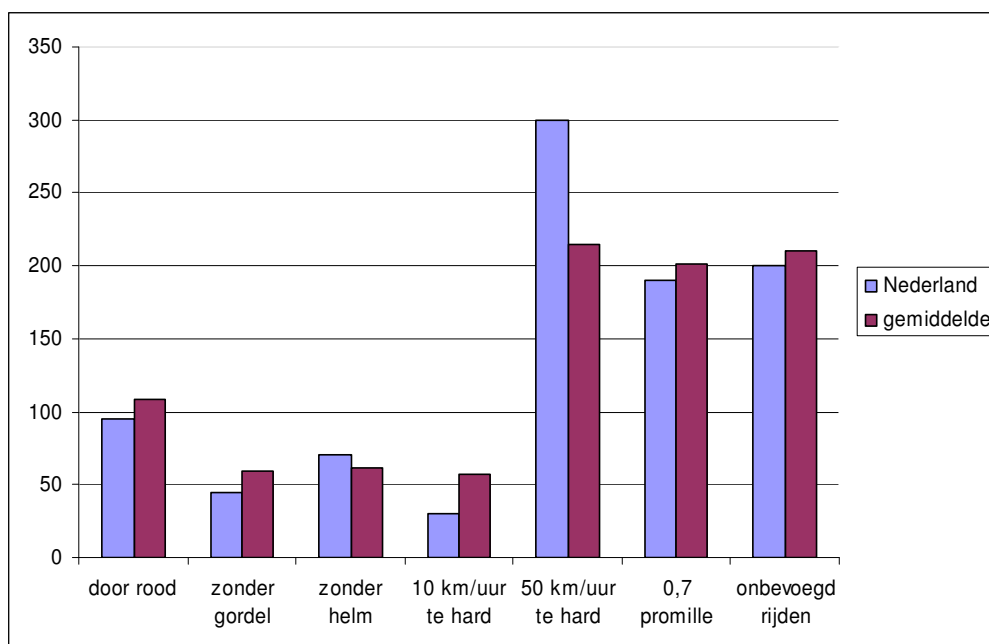
De centrale vraag in dit onderzoek is hoe Nederlandse verkeersboetes zich verhouden tot verkeersboetes in andere EU landen. Voor acht overtredingen zijn de boetetarieven in twaalf landen in kaart gebracht. Daaraan voorafgaand zijn de verschillende boetesystemen beschreven. Het boetesysteem vormt de context voor de vergelijking van tarieven. Voor het interpreteren van verschillen in boetes is bijvoorbeeld van belang inzicht te hebben in aspecten van tarifiering zoals de vorm (vast of variabel) en of sprake is van een categorisering.¹⁶

Rekening houdend met institutionele verschillen kan worden geconcludeerd dat Nederland geen extreme positie inneemt wat betreft de hoogte van verkeersboetes. De vergelijking van Nederlandse boetes ten opzichte van (minimum)boetes in andere landen laat zien dat de Nederlandse boetes meestal lager dan het gemiddelde van de andere landen liggen. Bij de boete voor het 'rijden zonder helm' en '50 km/uur te hard' scoort Nederland bovengemiddeld. Bij de boete voor onbevoegd rijden scoort Nederland onder het gemiddelde (zie ook grafiek 4.1).

De Nederlandse (vaste) tarieven zijn vergeleken met de minimumboetes in andere landen. Omdat de gemiddelde werkelijk opgelegde boetes in die landen in de praktijk hoger zullen liggen, leidt dit tot een onderschatting van het verschil met Nederland. In de praktijk zullen de Nederlandse verkeersboetes bij een vergelijking met landen van de Europese Unie, waarbij maximum boetes en gemiddelde boetes worden meegenomen, relatief nog 'goedkoper' zijn en betreft de conclusie dat de Nederlandse verkeersboetes vrijwel altijd lager uitpakken dan de verkeersboetes in andere landen van de Europese Unie (zie bijlage II).

¹⁶ Ook andere factoren zijn relevant voor het interpreteren van boetetarieven. In paragraaf 2.1 zijn bijvoorbeeld de pakkans, de verhouding tot het inkomen, eventuele reputatieschade van een strafzaak en de maatschappelijke acceptatie van boetehogtes genoemd. De invloed hiervan – in relatie tot de hoogte boetes – vormt geen onderdeel van dit onderzoek.

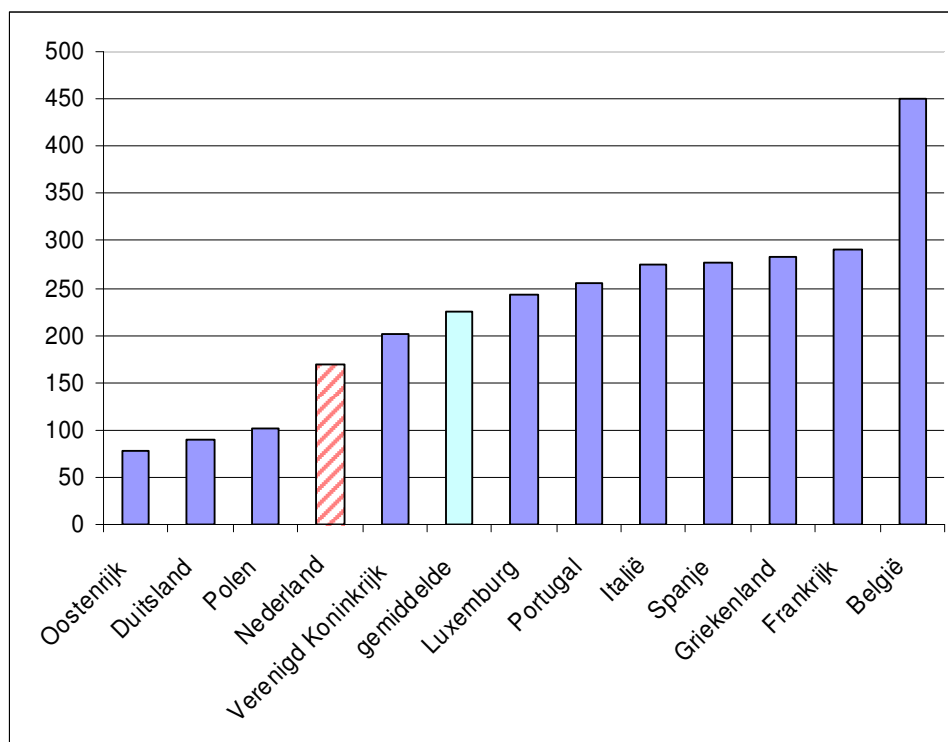
Grafiek 4.1: Positie van Nederland ten opzichte van het gemiddelde



Grafiek 4.2 biedt een beeld van de som van drie overtredingen begaan per land en in grafiek 4.3 wordt dit beeld geschetst voor de som van vier overtredingen.

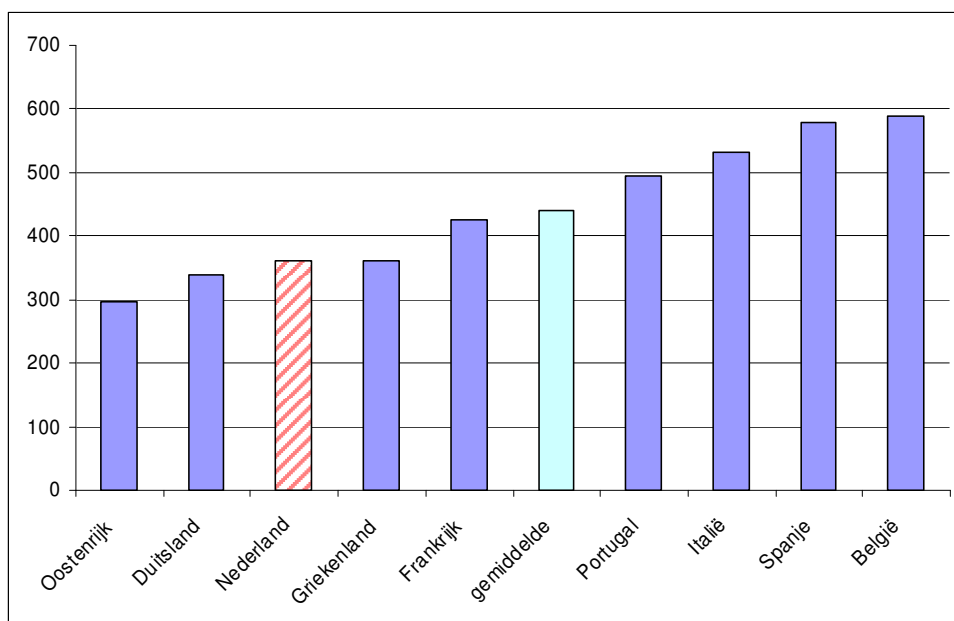
Voor een 'pakket' van *drie* veel voorkomende en relatief lichte overtredingen zijn de boetetarieven bij elkaar opgeteld (zie paragraaf 3.3.1). Dit totaalbedrag geeft een indicatie van de boetes die een verkeersdeelnemer uit Nederland kwijt is als hij of zij in het buitenland een keer vergeet een gordel te dragen, door rood rijdt en de maximum snelheid overtreedt met 10 km per uur. In Nederland 'kost' deze opeenstapeling van lichte overtredingen € 170. In zeven van de landen is dit bedrag hoger. Het gemiddelde bedraagt € 226.

Grafiek 4.2: Overzicht som drie overtredingen per land (twaalf landen)



Hetzelfde is gedaan voor een 'pakket' van vier veel voorkomende en relatief lichte overtredingen. Daarbij is het rijden onder invloed van 0,7 promille alcohol aan de overtredingen toegevoegd. In Nederland 'kost' de opeenstapeling van deze vier overtredingen € 360. In zes landen is dit bedrag hoger. Het gemiddelde is € 442.

Grafiek 4.3: Overzicht som vier overtredingen per land (negen landen)



In deze grafiek zijn de som van boetehoogtes in Polen, Luxemburg en Verenigd Koninkrijk zijn niet meegenomen, vanwege het bestaan van strafzaak (in Polen) en het toestaan van een alcoholpromillage van 0,7 in Luxemburg en het Verenigd Koninkrijk.

GERAADPLEEGDE LITERATUUR EN INTERNETSITES

- ANWB (2004), ANWB Handboek Europa 2005-2006, Den Haag
- ANWB (2001), ANWB Handboek Europa 2001-2002, Den Haag
- Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, Sta even stil bij de nieuwe verkeerswetgeving, Verkeersovertredingen: de nieuwe regels, Brussel, 2004
- Bode, H.J., Bussgeldkatalog mit Punktsystem und Rechtsfolgen bei Fahrerlaubnis auf Probe mit Erläuterungen, Deutscher Anwalt Verlag, 2004
- Centraal Justitieel Incasso Bureau, CJIB Jaarbericht '04, Leeuwarden 2005
- Department for Transport, The Highway Code, revised 2004, for pedestrians, cyclists, motorcyclists and drivers, Londen: Department for Transport
- Der Österreichische Automobil und Touring Club Mitglieder-Information, Das Führerschein-Vormerksystem, 2005
- European Commission, Comparative Study of Road Traffic Rules and Corresponding Enforcement Actions in The Member States of the European Union, European Commission Directorate-General Energy and Transport
- Harmsen, M., M. van den Hauten, M. Heldeweg, J. Rademaker & L. Aarts, Tarifiering bij bestuurlijke en strafrechtelijke boetes, APE/BBT Den Haag 2005 (verwacht).
- Neidhart, H., Bussgeld im Ausland, Deutscher Anwalt Verlag, 2004

www.aitgva.ch (alliance internationale de tourisme)

www.anwb.nl

www.aci.it (zusterorganisatie ANWB Italië)

www.acl.lu (zusterorganisatie ANWB Luxemburg)

www.acp.pt (zusterorganisatie ANWB Portugal)

www.adac.de (zusterorganisatie ANWB Duitsland)

www.automobileclub.org (zusterorganisatie ANWB Frankrijk)

www.elpa.gr (zusterorganisatie ANWB Griekenland)

www.getinlane.com (informatie verkeersovertredingen, UK)

www.highwaycode.gov.uk (verkeerswetgeving UK)

www.oeamtc.at (zusterorganisatie ANWB Oostenrijk)

www.om.nl/boetebase (boetebase Openbaar Ministerie)

www.pzm.pl (zusterorganisatie ANWB Polen)

www.race.es (zusterorganisatie ANWB Spanje)

www.royalautomobileclub.co.uk (zusterorganisatie ANWB, UK)

www.speed-trap.co.uk (informatiesite snelheidsovertredingen, UK)

www.theaa.com (zusterorganisatie ANWB, UK)

www.toering.be (zusterorganisatie ANWB België)

www.verkeershandhaving.nl (site van Bureau Verkeershandhaving van het OM)

BIJLAGE I: TOELICHTING OP TABELLEN

Deze bijlage geeft, per tabel, toelichting op de gebruikte gegevens in tabellen 3.1 tot en met 3.8. Voorafgaand nog enkele algemene opmerkingen die gelden voor alle tabellen:

- De boetetarieven zijn (indien nodig) afgerond op hele Euro's.
- De boetetarieven van Polen en het Verenigd Koninkrijk zijn omgerekend van respectievelijk Zlotys en Engelse Ponden, naar Euro's
- Tenzij anders vermeld, zijn de gegevens afkomstig uit het ANWB Handboek
- Voor het Verenigd Koninkrijk is bij veel overtredingen gebruik gemaakt van internetbronnen welke per tabel worden vermeld
- Voor Spanje is bij veel overtredingen gebruik gemaakt van *Bussgeld im Ausland* (aanvullend op het Handboek), ook dit wordt per tabel vermeld
- In Oostenrijk kan de boete verschillen per deelstaat. De minimale boetehoogte is wel vastgelegd, maar de maximale boetehoogte kan verschillen per deelstaat, dientengevolge komt het bij sommige overtredingen voor dat geen maximum boetehoogte gegeven is.

Toelichting tabel 3.1 (rijden door rood):

- Voor het Verenigd Koninkrijk is gebruik gemaakt van de website: www.getinlane.com
- Voor Frankrijk is voor gegevens over de minimale boete gebruikt gemaakt van de website: www.abc-recht.de
- Voor Spanje geldt dat gegevens afkomstig zijn uit de Bussgeldcatalog

Toelichting tabel 3.2 (niet dragen gordel)

- Voor Oostenrijk is de maximum boete onbekend in het ANWB Handboek (dit waarschijnlijk vanwege de verschillen per deelstaat), vanuit *Bussgeld im Ausland* kon dit niet worden aangevuld.
- De website www.öamtc.at (Oostenrijkse ANWB-zusterorganisatie) gaf aan dat per 1 januari 2006 voor niet dragen gordel/helm in geheel Oostenrijk een maximum boete van € 35 gaat gelden, deze hoogte is als maximum aangehouden.
- Voor Spanje geldt dat de gegevens afkomstig zijn uit *Bussgeld im Ausland*
- Voor het Verenigd Koninkrijk is gebruik gemaakt van de website: www.theaa.com

Toelichting tabel 3.3 (niet dragen helm)

- Voor een groot aantal landen zijn de tarieven van de gordel overgenomen uit tabel 3.2. Dit omdat het Handboek deze tarieven niet bevatte en ook *Bussgeld im Ausland* geen aanvulling kon bieden (er gelden dan ook dezelfde punten als bij de bovenstaande toelichting van tabel 3.2).
- De website www.öamtc.at (Oostenrijkse ANWB-zusterorganisatie) gaf aan dat per 1 januari 2006 voor niet dragen gordel/helm een boete van € 35 gaat gelden, deze hoogte is als maximum aangehouden.
- Voor Nederland is gebruik gemaakt van de boetebase van het Openbaar Ministerie.

Toelichting tabel 3.4 (snelheidsovertreding 10 km):

- Alleen voor Duitsland volgt een indeling naar binnen (B)- en buiten (A) de bebouwde kom. De laagste boete is meegenomen in de vergelijking en het gemiddelde.
- Voor Frankrijk geldt dat gegevens afkomstig zijn uit *Bussgeld im Ausland*. Gegevens over minimale boete zijn hierin niet aanwezig.
- Voor Spanje geldt dat gegevens afkomstig zijn uit *Bussgeld im Ausland*.
- Voor Nederland is informatie uit ANWB Handboek aangevuld m.b.v. de boetebase van het Openbaar Ministerie. Het Handboek vermeldde namelijk de schaal tot 40 km en in de boetebase is het mogelijk gedetailleerde informatie te verkrijgen.
- Voor het Verenigd Koninkrijk is gebruik gemaakt van de website: www.speed-trap.co.uk. De overtredingen zijn van miles per hour omgerekend naar kilometer per uur.

Toelichting tabel 3.5 (snelheidsovertreding 50 km):

- Alleen voor Duitsland en Portugal volgt een indeling naar binnen (B)- en buiten (A) de bebouwde kom. De laagste boete is meegenomen in de vergelijking en het gemiddelde.
- Voor Duitsland bevatte het ANWB Handboek alleen de boete bij overtredingen van meer dan 60 km/uur. Informatie uit de Bussgeldcatalog had wel betrekking op snelheidsovertredingen met 50km, deze boete is in de tabel opgenomen.
- Voor Spanje geldt dat de gegevens afkomstig zijn uit *Bussgeld im Ausland*.
- Voor Nederland is naast het ANWB Handboek de boetebase van het Openbaar Ministerie geraadpleegd. Het Handboek vermeldde namelijk de schaal tot 40 km en in de boetebase is het mogelijk gedetailleerde informatie te verkrijgen.

- Voor het Verenigd Koninkrijk is gebruik gemaakt van de website: www.speed-trap.co.uk. De overtredingen zijn van miles per hour omgerekend naar kilometer per uur.

Toelichting tabel 3.6 (alcohol promillage 0,7):

- In zowel het Verenigd Koninkrijk als in Luxemburg is een promillage van 0,7 toegestaan.
- Voor Portugal is gebruik gemaakt van aanvullende gegevens van de ANWB-contactpersoon.
- Voor Oostenrijk is gebruik gemaakt van de Bussgeldkatalog.

Toelichting tabel 3.7 (alcohol promillage 1,3):

- Voor Oostenrijk is gebruik gemaakt van informatie uit de Bussgeldkatalog
- Voor Duitsland worden vanaf een promillage van 1.1 zogenaamde Tagessätze gehanteerd: dit bedraagt 1/30 deel van het netto maandinkomen. Daarmee wordt de boetehoogte inkomensafhankelijk.

Toelichting tabel 3.8 (rijden zonder rijbevoegdheid):

- De informatie uit deze tabel is afkomstig uit de Bussgeldkatalog
- Voor het Verenigd Koninkrijk is gebruik gemaakt van de website www.highwaycode.gov.uk

BIJLAGE II: AANVULLENDE GRAFIEKEN VERGELIJKING BOETES

Deze bijlage bevat aanvullende grafische weergaven van de boetehogtes bij verschillende overtredingen, waarbij per land, naast minimumboetes ook de maximumboetes en het gemiddelde van minimum- en maximumboetes zijn opgenomen. Dit betreft een aanvulling op de vergelijking uit paragraaf 3.2, waarbij de vaste tarieven alleen met minimumtarieven zijn vergeleken. In hoofdstuk 1 wordt deze keuze toegelicht. Bijkomend argument om de grafieken niet in de hoofdtekst op te nemen is dat de grafische weergave niet altijd even informatief is vanwege de grote variatie tussen landen, met name wat betreft het maximumtarief.

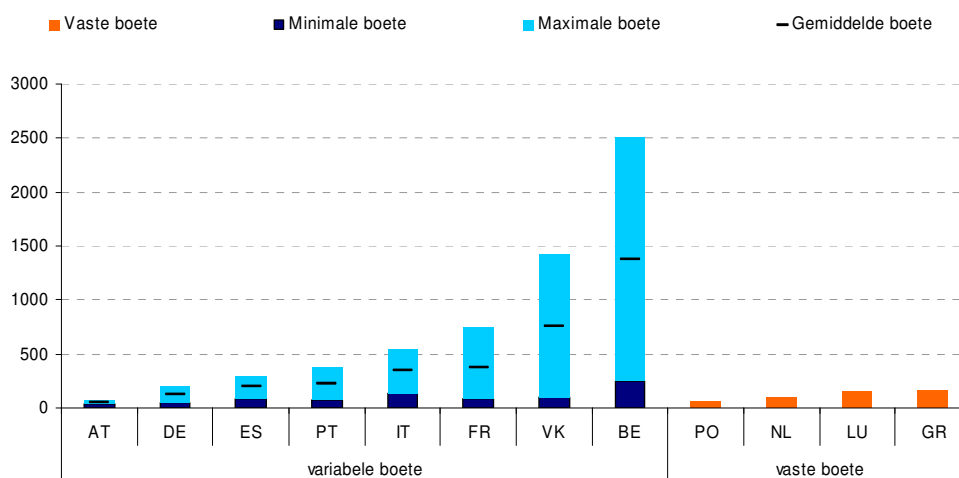
De aanvullende grafieken zijn gemaakt voor boetes van de volgende overtredingen:

- Door rood licht rijden
- Rijden zonder gordel
- Rijden zonder helm
- Lichte snelheidsovertredingen (10 km/uur)
- Zware snelheidsovertredingen (50 km/uur)
- Rijden onder invloed promillage (0,7 promille)

De overtreding rijden onder invloed van 1,3 promille alcohol is niet meegenomen in deze 'brede vergelijking'. De maximale boetes voor deze overtreding zijn voor enkele landen zo hoog, dat grafische weergave het beeld van vaste en minimale boetes in de verschillende landen geen duidelijke beeld oplevert.

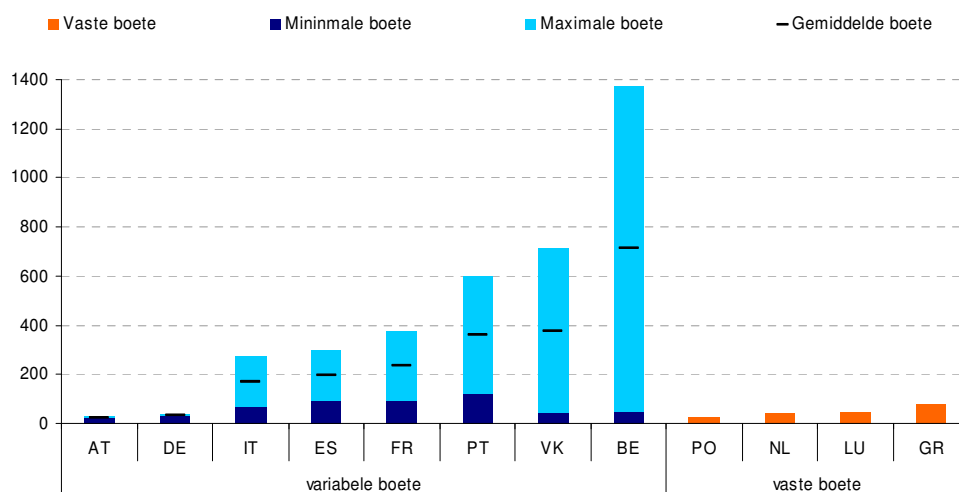
Een aanvullende conclusie op het hoofdrapport is dat de *ranking* van Nederland in de vergelijking niet veel verandert wanneer wordt uitgegaan van maximumboetes in plaats minimumboetes. In de vergelijking van de som van boetes voor drie of vier overtredingen per land (paragraaf 4.3.) verandert de positie omdat Oostenrijk relatief 'duurder' wordt.

Grafiek II.1: Brede vergelijking boete rijden door rood

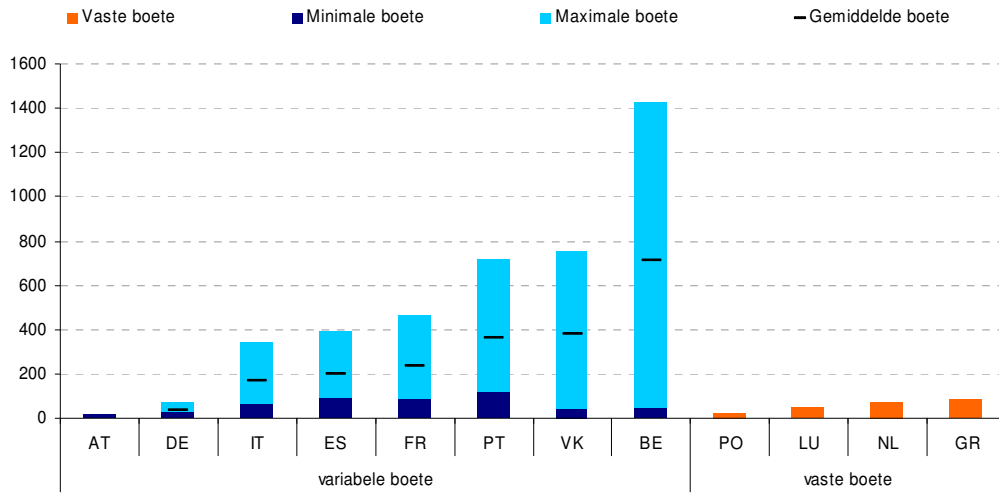


De bovenstaande grafiek geeft voor de landen met een variabele boete aan wat de minimale, gemiddelde en maximale boete is. De gehele lengte van de staaf weerspiegelt de maximale boete. Het donkere onderste gedeelte geeft de minimale boete weer. De markering halverwege geeft het gemiddelde aan. Daarnaast zijn de boetehogtes voor landen met een vaste boete opgenomen in de grafiek.

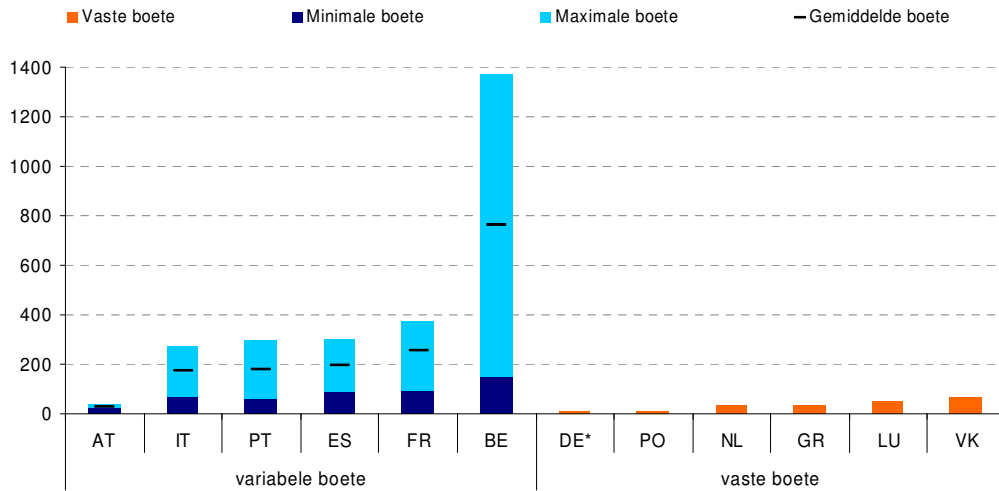
Grafiek II.2: Brede vergelijking boete niet dragen gordel



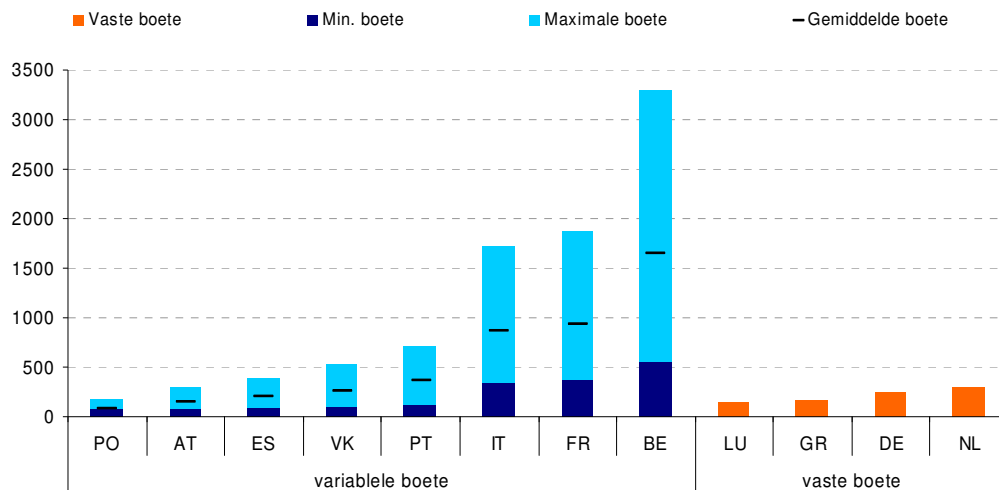
Grafiek II.3: Brede vergelijking boete niet dragen helm



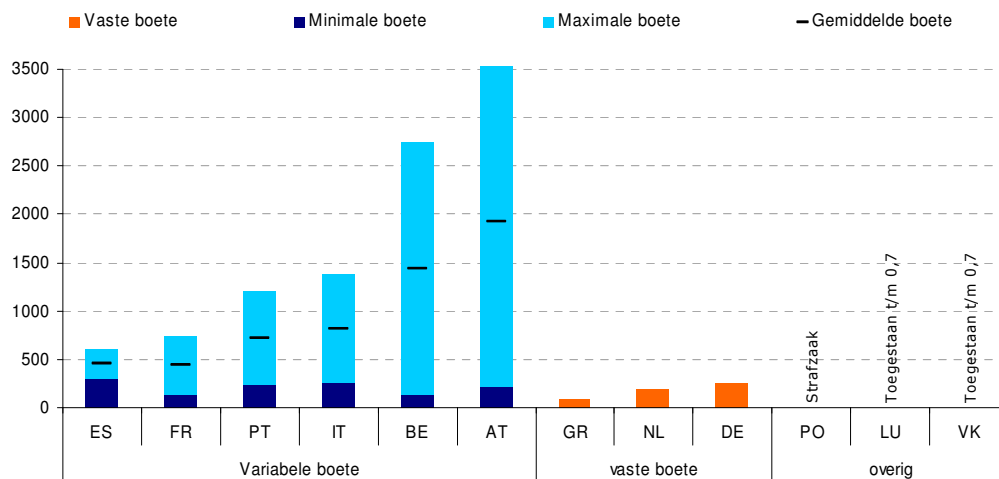
Grafiek II.4: Brede vergelijking overtreden maximumsnelheid met 10 km/uur



Grafiek II.5: Brede vergelijking overtreden maximumsnelheid met 50 km/uur



Grafiek II.6: Brede vergelijking rijden onder invloed promillage 0.7



BIJLAGE III: SAMENSTELLING BEGELEIDINGSCOMMISSIE

De begeleidingscommissie voor dit onderzoek bestond uit:

Dhr. dr. M.P. Schinkel, Universiteit van Amsterdam (voorzitter)

Mw. mr. dr. K.E. van Tuijn, Ministerie van Justitie

Dhr. dr. H.C.J. van der Veen, Ministerie van Justitie/WODC

Daarnaast is vanuit de ANWB afdeling Rechtshulp is documentatie en advies verkregen van:

Mw. mr. E.A.J.M. Schreuder (juriste Vademecum)