

29398-1019 Ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening in verband met onder meer de jaarlijkse indexering van de tarieven

Verslag van een schriftelijk overleg

Binnen de vaste commissie voor Justitie en Veiligheid hebben de onderstaande fracties de behoefte vragen en opmerkingen voor te leggen aan minister van Justitie en Veiligheid over het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften en de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening in verband met onder meer de jaarlijkse indexering van de tarieven.

De op 26 september 2022 toegezonden vragen en opmerkingen zijn met de door de minister van Justitie en Veiligheid bij brief van ... toegezonden antwoorden hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Meenen

Adjunct-griffier van de commissie,
Meijer

Inhoudsopgave

I	Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	
	Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie	2
	Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie	2
	Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie	2
	Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie	3
II	Antwoord / Reactie van de minister	4

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het genoemde ontwerpbesluit van de minister en willen haar nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de D66-fractie lezen in het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage bij de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv) dat het indexeerpercentage 8,6% bedraagt voor het kalenderjaar 2023. Dit percentage is bepaald op basis van het huidige inflatiecijfer. Deze leden constateren dat het kabinet in ruime mate ondersteuning biedt aan mensen omdat de hoge inflatie grote negatieve gevolgen heeft voor het besteedbaar inkomen van Nederlanders. Deze leden vragen de minister nader toe te lichten op welke wijze de breed gevoelde noodzaak om deze ondersteuning te bieden is meegewogen bij het onderhavige

ontwerpbesluit. Deze leden vragen dit ook tegen de achtergrond van het feit dat de overheid nog steeds een (zeer) grote schuldeiser is. Hoe wordt voorkomen dat onderhavig ontwerpbesluit die (schulden)situatie verergert? Kan de minister daarnaast toelichten welke andere tarieven, sancties en/of boetes maar ook vergoedingen Rijksbreed worden geïndexeerd volgend jaar en welke maatstaf wordt gehanteerd voor de hoogte daarvan?

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie hebben geen nadere vragen of opmerkingen omtrent het ontwerpbesluit tot wijziging van de bijlage bij de Wahv en de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening in verband met onder meer de jaarlijkse indexering van de tarieven.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

“De economie” draait overuren, maar lonen, uitkeringen en Algemene Ouderdomswet (AOW)-bedragen blijven fors achter waardoor de koopkracht voor mensen achteruit holt. De SP-fractie constateert dat we als samenleving in een koopkrachtcrisis zitten en dat het kabinet weigert om de problemen die spelen structureel aan te pakken. Deze leden hebben in dat licht dan ook met ontsteltenis kennisgenomen van het voornemen van de minister om, bij wijze van automatisme, de bedragen voor verkeersboetes te verhogen gelijk aan het stijgende inflatiecijfer. Steeds meer mensen komen financieel in de knel. Boodschappen worden duurder. De huren stijgen de pan uit. Tanken is een nachtmerrie voor veel mensen en energie is verworpen tot een luxegoed, alleen nog te betalen door de financieel machtigen in ons land. En uitgerekend op dit moment denkt de minister dat het goed is om de verkeersboetes met de inflatie mee te laten stijgen. Is dit nu hét moment om dat te doen? Klopt het dat de minister niet verplicht is om de boetes te verhogen, maar dit dus een bewuste keuze is, om dit wel te doen?

Volgens de minister zou het afwijken van de jaarlijkse indexering tot gevolg hebben dat een opgelegde Wahv-boete voor alle verkeersdeelnemers relatief minder zwaar wordt, stellen de leden van de SP-fractie. Erkent de minister dat zij er hierbij aan voorbijgaat dat de koopkracht van mensen de afgelopen tijd al achteruit is gedenderd en dat deze het komende jaar mogelijk nog verder achteruit gaat; en dat zelfs wanneer de boete even hoog zou blijven als in het afgelopen jaar, dit mensen dan alsnog zwaarder treft? Erkent de minister dat, door de methodiek die zij nu gebruikt, boetes niet alleen in absolute zin hoger worden, maar ook relatief, omdat het koopkrachtcijfer ver achterblijft bij het cijfer van de consumentenprijsindex? Zo nee, waarom niet?

Is de minister het met de leden van de SP-fractie eens dat het veel zuiverder zou zijn om de boetes te indexeren op basis van het koopkrachtcijfer van het voorafgaande jaar in plaats van een indexatie op basis van de inflatie? Zo nee, waarom niet? Zo ja, is de minister bereid nu en in het vervolg bij mogelijke indexaties van boetes te kijken naar de daadwerkelijke koopkrachtcijfers van voorafgaande jaren, in plaats van de boetebedragen te indexeren op basis van een inflatiecijfer en daartoe zo spoedig mogelijk een voorstel aan de Kamer te sturen?

Ook de leden van de SP-fractie vinden dat iedereen zich aan de regels moet houden, maar het kan iedereen gebeuren dat hij of zij een paar kilometer per uur te hard rijdt. Het leven is al onbetaalbaar geworden voor heel veel mensen, dan is het toch juist niet logisch om de verkeersboetes ook nog eens zo fors te verhogen?

De leden van de SP-fractie vragen of de minister kan verduidelijken met hoeveel procent de boetes met de door haar voorgestelde indexering gemiddeld zouden stijgen ten opzichte van vorig jaar. Betreft dit een record? Met andere woorden: zijn ooit eerder de boetes al met een dergelijk percentage gestegen? Zo nee, is de minister trots op dit record dat zij hiermee dan vestigt?

Daarnaast vragen de leden van de SP-fractie of de minister kan verduidelijken uit welk onderzoek blijkt dat het verhogen van de verkeersboetes de verkeersveiligheid ten goede komt.

Kan de minister voor de leden van de SP-fractie uiteenzetten waarom het wel noodzakelijk is om elk jaar de verkeersboetes te indexeren, maar als het aankomt op de tarieven die tolken en vertalers betaald krijgen er al sinds 1981 en 1963, respectievelijk, niet geïndexeerd is door de overheid?

Tot slot vragen de leden van de SP-fractie hoe het staat met het onderzoek naar inkomensafhankelijke boetes. Het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum (WODC)-

onderzoek concludeerde al dat er op dit moment sprake is van willekeur en er een risico bestaat op rechtsongelijkheid. Is de minister het met deze leden eens dat we dan ook zo snel als mogelijk moeten toewerken naar een systeem van eerlijkere geldboetes? Zo nee, waarom niet?

De leden van de SP-fractie wijzen erop dat de Kamer een motie (Kamerstuknummer 29279 nr. 665) heeft aangenomen die de regering oproept om te onderzoeken welke objectieerbare gegevens nodig zijn om een betere weging van de draagkracht bij de boeteoplegging mogelijk te maken, welke consequenties dit zou hebben voor de uitvoering, wat de knelpunten zijn en hoe die kunnen worden weggenomen. Hoe ver is de minister met de uitvoering van deze motie? En wat is de stand van zaken van het onderzoek dat de Raad voor de rechtspraak zou doen naar het draagkrachtbeginsel bij geldboetes?

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het voorgenomen besluit om de boetetarieven van de Wahv voor 2023 met 8,6% te verhogen. Begrijpen deze leden het goed dat er uit wet- of regelgeving geen dwingende verplichting bestaat om deze boetetarieven jaarlijks te indexeren daar het om een 'kan-bepaling' gaat? Zo nee, wat begrijpen deze leden dan niet goed?

De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat verkeersboetes ertoe moeten leiden dat mensen minder verkeersovertredingen maken en de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Deze leden zijn ook van mening dat, in tijden dat de koopkracht van mensen toch al onder druk staat en er sprake is van in het algemeen hogere prijzen, een verhoging van de tarieven van verkeersboetes niet nodig is. Zij menen dat de bestaande tarieven, mede gezien de dalende koopkracht en stijgende prijzen, al preventief genoeg werken. Deelt de minister deze mening? Zo ja, gaat de minister dan afzien van de voorgenomen verhoging van de boetetarieven? Zo nee, waarom deelt de minister die mening niet?

II Antwoord / Reactie van de minister

De leden van de D66- fractie hebben gevraagd op welke wijze de breed gevoelde noodzaak om ondersteuning te bieden aan mensen met het oog op de gevolgen van de hoge inflatie, is meegewogen bij het besluit om de Wahv-boetes met 8,6% te indexeren. Uiteraard heb ik hierbij uitvoerig stil gestaan. Ik ben mij ervan bewust dat de inflatie momenteel uitzonderlijk hoog is en dat de gevolgen daarvan voor veel Nederlanders erg groot zijn. Het kabinet wil dit graag breed aanpakken, de details hierover zijn op Prinsjesdag bekend gemaakt. Ik vind het niet voor de hand liggen om in aanvulling hierop de reguliere indexering van verkeersboetes aan te grijpen om de gevolgen van de inflatie te dempen.

Niet of met een lager percentage indexeren zou daarbij tot gevolg hebben dat een opgelegde Wahv-boete voor alle verkeersdeelnemers relatief minder zwaar wordt. Daarmee wordt onveilig rijgedrag minder hard ontmoedigd. Daarnaast zou dit een betrekkelijk ongerichte maatregel zijn, omdat een Wahv-boete ook voor de hoogste inkomens relatief minder zwaar zou worden. Het gaat bij Wahv-boetes bovendien om vermijdbare kosten - je hoeft niet te hard of door een rood licht te rijden. Verkeersdeelnemers die zich aan de regels houden hoeven deze kosten niet te betalen.

Daarnaast zijn de gevolgen van deze indexering bij de meeste Wahv-boetes in absolute zin ook beperkt. De gemiddelde Wahv-boete bedroeg in 2021 bijvoorbeeld € 81,15. Deze indexering heeft tot gevolg dat de gemiddelde boete met iets minder dan € 7,- stijgt. De meeste mensen zullen ook niet regelmatig een Wahv-boete opgelegd krijgen. In antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie dat het iedereen kan gebeuren dat hij of zij een paar kilometer per uur te hard rijdt en het niet logisch is deze boetes nu te verhogen nu het leven al onbetaalbaar is geworden voor veel mensen, kan ik u melden dat het bij lichtere overtredingen zoals een zeer geringe snelheidsovertreding, het effect van deze indexering kleiner is. Zo gaat de boete voor een overschrijding van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom met 5 km/u bijvoorbeeld met € 3,- omhoog naar € 39,-.

De leden van de D66- fractie hebben ook gevraagd hoe voorkomen wordt dat deze indexering de schuldensituatie verergert. Zoals hiervoor aangegeven gaat het om een gemiddelde stijging van iets minder dan € 7,- per boete. Daarnaast zullen de meeste Nederlanders niet regelmatig een

verkeersboete opgelegd krijgen en gaat het bij verkeersboetes om vermijdbare en niet om verplichte kosten. Ik verwacht daarom niet dat specifiek deze indexering ertoe zal leiden dat meer mensen in de schulden komen.

Daarbij hecht ik eraan te benadrukken dat er op dit moment al veel aandacht is voor burgers die wegens hun financiële omstandigheden moeite hebben om een (verkeers)boete te kunnen betalen. Zij kunnen met het CJIB een betalingsregeling treffen, waarbij er ruimte is voor maatwerk. Burgers die hun boete door schulden niet kunnen betalen, kunnen vragen om een noodstopprocedure. De inning wordt dan vier maanden gepauzeerd onder de voorwaarde dat schuldhulp wordt gevraagd bij de gemeente. Besluit de gemeente een schuldhulptraject te starten dan wordt de pauzering met een extra acht maanden verlengd. Als de schuldensituatie is gestabiliseerd kan met het CJIB een betalingsregeling worden getroffen. Daarnaast is het nu zo dat wanneer er bij het CJIB geldelijke sancties openstaan het CJIB kan meewerken aan een minnelijke schuldsanering. Dit beleid laat zien dat er oog is voor positie van burgers die hun boete wel willen maar (tijdelijk) niet of met moeite kunnen betalen, zonder uit het oog te verliezen dat boetes uiteindelijk moeten worden betaald. In het WODC-rapport *Het innen van verkeersboetes op basis van de Wahv*, dat de minister voor Rechtsbescherming op 13 mei 2020 aan uw Kamer heeft aangeboden, is in dat kader geconcludeerd dat maatregelen om burgers met minder draagkracht of schulden te helpen bij het voldoen van hun boetes, vruchten afwerpen.¹ Uit het rapport blijkt dat de kans “gering” wordt geacht dat Wahv-boetes tegenwoordig nog de oorzaak van schulden zijn.

De leden van de D66-fractie hebben gevraagd welke andere tarieven, sancties en/of boetes maar ook vergoedingen Rijksbreed worden geïndexeerd volgend jaar en welke maatstaf wordt gehanteerd voor de hoogte daarvan. Indexering speelt Rijksbreed op vele terreinen met elk een eigen systematiek. Hier is geen centraal zicht op en ook geen eenduidige lijn voor. Binnen het ministerie van JenV speelt indexering in ieder geval op de volgende terreinen, waarbij voor de verschillende onderwerpen nog besluitvorming zal plaatsvinden.

Onderwerpen	Indexeringssystematiek
Griffierechten	Consumentenprijsindex
Eigen bijdrage rechtsbijstand	Loonindex
Vergoedingen/ salarissen gerechtsdeurwaarders, bewindvoerders, curatoren en mentoren	Combinatie van de consumentenprijsindex, de CAO lonen en de volume-mutatie van de toegevoegde waarde
Strafbeschikkingen voor feiten die zijn opgenomen in de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening	Indexering is een zelfstandige bevoegdheid van het OM.
Bestuurlijke boetes voor feiten die zijn opgenomen in de bijlage bij het Besluit bestuurlijke boete overlast in de openbare ruimte	Volgt op grond van de wetsgeschiedenis ² de indexering voor zover het openbaar ministerie die doorvoert voor strafrechtelijke afdoening van dezelfde feiten.
Vergoedingen Pro Justitia rapporteurs	Loonindex
Leges Justis	Geen vaste systematiek
Alimentatie	Loonindex
Arbeidsloon gedetineerden	Consumentenprijsindex
Eigen bijdrage Raad voor de Rechtspraak (basistarief)	Geen vaste systematiek
Leges IND	Loonindex

Op de meeste onderwerpen zal naar verwachting ook komend jaar de gangbare indexeringssystematiek gehanteerd worden. Het Openbaar Ministerie heeft voor de strafbeschikkingen voor de feiten die zijn opgenomen in de bijlagen bij het Besluit-OM afdoening besloten om dit jaar wel af te wijken van de gangbare systematiek en deze bedragen komend jaar met 3% te indexeren. Het OM heeft aangegeven dat er bij een indexering met 8,6% een disbalans

¹ Kamerstukken II 2019/20, 29 279, nr. 593.

² Kamerstukken I 2007/08, 30101, C, p. 9.

tussen de tarieven voor deze strafbeschikkingen in relatie tot de tariefstelling in de Richtlijnen voor commune delicten zou ontstaan. Het OM voert ten aanzien van de boetetarieven voor strafrechtelijke boetes een eigen beleid waarbij rekening wordt gehouden met de rechterlijke straftoemingspraktijk. Uitgangspunt bij het opleggen van een strafbeschikking is een strafoplegging die voor de verdachte gunstiger is dan de te verwachten strafeis op zitting. De boete bedragen voor de bestuurlijke boetes overlast worden op dezelfde wijze geïndexeerd als wat het OM jaarlijks besluit voor de strafbeschikkingen. Dit is van belang omdat het om exact dezelfde feiten gaat. Dit in tegenstelling tot de Wahv-boetes, waarbij het om andere overtredingen gaat dan waarvoor het OM strafbeschikkingen kan opleggen. De koppeling is afgesproken om te voorkomen dat de bestuurlijke en strafrechtelijke bedragen uiteen kunnen lopen en het 'duurder' zou zijn om door een gemeentelijke handhaver te worden beboet dan door het OM (of andersom) voor hetzelfde feit (gelijkheidsbeginsel).

Ik zal een verkenning laten uitvoeren waarin wordt gezien in hoeverre een disbalans dreigt te ontstaan tussen sancties voor verkeersovertredingen op grond van de Wahv, sancties voor feiten die worden genoemd in de bijlagen bij het Besluit OM-afdoening en de sancties in de door het OM genoemde Richtlijnen voor commune delicten en welke bedragen er eventueel aangepast moeten worden.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of het gelet op het hoge inflatiecijfer wenselijk is om de verkeersboetes in de Wahv te indexeren. In antwoord op vergelijkbare vragen van de D66-fractie heb ik aangegeven waarom ik in de huidige inflatiecijfers geen reden zie om van de reguliere indexering af te wijken. In antwoord op vragen van de leden van de SP-fractie en de PvdA-fractie kan ik bevestigen dat er geen wettelijke verplichting is om de verkeersboetes op grond van de Wahv jaarlijks te indexeren. Evenwel vindt de indexering van deze boetes op basis van de ontwikkeling van de consumentenprijsindex plaats sinds 1996. Tot 2013 vond de indexering met wisselende frequenties plaats, sinds 2013 vindt de indexering jaarlijks plaats.

De leden van de SP-fractie en de PvdA-fractie hebben gevraagd of de Wahv-boetes gezien de druk op de koopkracht niet al zwaar genoeg zijn. De leden van de SP-fractie hebben gevraagd of de boetes nu niet juist zwaarder worden en of indexering op basis van de koopkrachtcijfers niet zuiverder zou zijn en of ik daartoe zo spoedig mogelijk een voorstel naar de Tweede Kamer wil sturen. Voor de indexering van de Wahv-boetes is sinds 1996 gekozen voor een indexeringssystematiek waarmee de Wahv-boetes periodiek (vanaf 2013 jaarlijks) worden aangepast aan de ontwikkeling van de consumentenprijsindex. Deze systematiek is erop gericht de boetebedragen voor verkeersovertredingen in de pas te laten lopen met de waarde die dat boetebedrag in het economisch verkeer vertegenwoordigt. Indien de prijzen voor consumentengoederen en -diensten stijgen maar de hoogte van verkeersboetes niet, heeft dit tot gevolg dat de verkeersboetes relatief minder zwaar worden. Dit staat los van de druk die een verkeersboete legt op het besteedbaar inkomen in een individueel geval. Ten aanzien van de suggestie om voor de periodieke indexering niet de ontwikkeling van de consumentenprijsindex maar de ontwikkeling van de koopkrachtcijfers leidend te laten zijn, merk ik het volgende op. In voorgaande jaren steeg de koopkracht juist doordat de loonontwikkeling hoger was dan de ontwikkeling van de consumentenprijsindex. Dat is toen ook geen aanleiding geweest om de boetes in aanvulling op de reguliere indexering extra te verhogen. Ik zie wat betreft de huidige negatieve koopkrachtontwikkeling ook in deze systematiek -naast eerdergenoemde andere factoren- geen aanleiding om af te wijken. Een reguliere indexering van boetebedragen achterwege laten, is mijns inziens geen geschikt instrument voor koopkrachtreparatie.

Wel zal ik bij de eerder genoemde verkenning naar de balans tussen tarieven en boetes ook bekijken of het wenselijk is om bij komende indexeringen de bestaande systematiek aan te passen, bijvoorbeeld door (ook) de loonontwikkeling of koopkrachtontwikkeling te betrekken bij het te hanteren indexeringscijfer. Daarbij wil ik wel vast opmerken dat aan elke indexeringssystematiek voor- en nadelen kleven en dat elke systematiek in specifieke situaties nadelig of voordelig uit kan pakken voor burgers.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd met hoeveel procent de boetes stijgen ten opzichte van vorig jaar, of dit een record betreft en zo ja of ik trots ben op dit record. De boetes worden geïndexeerd aan de hand van de consumentenprijsindex van juni van dit jaar. Dit betekent dat ze met 8,6% zullen stijgen. De afgelopen jaren werden de boetes steeds met gemiddeld zo'n 2% geïndexeerd. Sinds de jaarlijks indexering vanaf 2013 is 8,6% het hoogste percentage. Daarvoor is het verschillende malen voorgekomen dat de verkeersboetes met een hoger percentage stegen (10% in 1996, 1998 en 2004, 20% in 2008 en 15% in 2012). Dit komt onder meer doordat er toen

nog niet jaarlijks geïndexeerd werd en de ontwikkeling van de consumentenprijsindex over meerdere jaren op de boetebedragen werd toegepast. Daarnaast ging de indexering in 2008 en 2012 gepaard met een beleidsmatige keuze om een algehele verhoging van de verkeersboetes door te voeren. De suggestie dat de onderhavige indexering een record zou betekenen waarop ik trots zou zijn, is onjuist. Zoals eerder aangegeven in antwoord op vragen van de D66-fractie ben ik mij ervan bewust dat de inflatie momenteel uitzonderlijk hoog is en dat de gevolgen daarvan voor veel Nederlanders erg groot zijn. Het kabinet wil dit graag breed aanpakken, de details hierover zijn op Prinsjesdag bekend gemaakt. Ik vind het echter zoals eerder aangegeven niet juist om een reguliere indexering van verkeersboetes als instrument voor koopkrachtreparatie in te zetten.

De leden van de SP-fractie vragen uit welk onderzoek blijkt dat het verhogen van de verkeersboetes de verkeersveiligheid ten goede komt. Er zijn verschillende onderzoeken gedaan naar het effect van de hoogte van boetes voor verkeersovertredingen. Uit sommige onderzoeken blijkt dat het overtreedingsgedrag hierdoor afneemt³, andere onderzoeken laten een minder duidelijke relatie zien⁴. Van de boete moet in ieder geval een voldoende afschrikwekkend effect uit gaan. Daarom is het van belang dat deze als gevolg van de geldontwaarding niet steeds minder zwaar wordt en is indexering van belang. Naast deze preventieve werking hebben boetes ook een vergeldingsfunctie.

De leden van de SP-fractie vragen waarom het wel noodzakelijk is om elk jaar de verkeersboetes te indexeren, maar als het aankomt op de tarieven die tolken en vertalers betaald krijgen er al sinds 1981 en 1963, respectievelijk, niet geïndexeerd is door de overheid? Eerder heb ik in antwoord op vragen van de D66-fractie aangegeven dat zowel binnen mijn departement als Rijksbreed er verschillende (wettelijke) bedragen zijn bepaald die periodiek worden geïndexeerd. Die indexeringen beogen verschillende doelen te bereiken en verschillen daardoor onderling in systematiek, onder andere wat betreft de gehanteerde indexeringsmaatstaf. Indexering van de Wahv-boetes is van belang om ervoor te zorgen dat de boetes door de geldontwaarding niet steeds minder zwaar worden waardoor onveilig rijgedrag minder ontmoedigd zou worden. Het indexeren van boetebedragen voor verkeersovertredingen kan daarom niet op een lijn worden gesteld met het indexeren van de vergoedingen die tolken en vertalers voor hun werkzaamheden ontvangen.

Met betrekking tot de tarieven van tolken is het niet juist dat de tarieven voor tolken uit 1981 dateren. Het standaardtarief is in 2003 verhoogd en geïndexeerd met de invoering van het Besluit tarieven in strafzaken 2003 (Btis).⁵ Sinds 2020 zijn de tarieven voor tolken en vertalers gewijzigd in een minimumtarief zodat zij kunnen onderhandelen met intermediairs over het daadwerkelijk te betalen tarief. Ik heb aangekondigd de minimumtarieven van tolken vanaf 1 januari 2023 te verhogen naar 55 euro (Kamerbrieven van 13 april en 22 juni 2022 (Kamerstukken II 2021/22, 29936, nrs. 63 en 65). Er is ook aangekondigd dat vanaf 2024 dit tarief jaarlijks zal worden geïndexeerd. In navolging van de motie Van Nispen (Kamerstukken II 2021/22, 29936, nr. 67) vindt op dit moment onderzoek plaats naar de vergoedingen voor vertalers. Naar verwachting zal de Kamer binnenkort geïnformeerd worden over de uitvoering van deze motie. Hierin staat dat het onderzoek extern uitgezet gaat worden en dat het rapport gedeeld zal worden met de Tweede Kamer wanneer dit ontvangen is.

De leden van de SP-fractie hebben gevraagd hoe het staat met het onderzoek naar inkomensafhankelijke boetes en of ik het ermee eens ben dat we zo snel als mogelijk moeten toewerken naar een systeem van eerlijkere geldboetes. Het rapport van de Raad voor de Rechtspraak over de toepassing van het draagkrachtbeginsel is op 29 maart 2022 ontvangen. Daarin wordt het OM expliciet om een reactie gevraagd. Het College van procureurs-generaal zal dit

³ Moolenaar, D., Zuidema, T. & Boer, J. de (2011). De afname van het aantal boetes en transacties voor verkeersovertredingen nader verklaard. Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum WODC, Den Haag.

Bar-Ilan, A. & Sacerdote, B. (2001). The response to fines and probability of detection in a series of experiments. National Bureau of Economic Research (NBER), Cambridge, MA.

Killias, M., Villetta, P. & Nunweiler-Hardegger, S. (2016). Higher fines— fewer traffic offences? A multi-site observational study. In: European Journal on Criminal Policy and Research, p. 1-16.

⁴ Lawpoolsri, S., Li, J. & Braver, E.R. (2007). Do speeding tickets reduce the likelihood of receiving subsequent speeding tickets? A longitudinal study of speeding violators in Maryland. In: Traffic Injury Prevention, vol. 8, nr. 1, p. 26-34.

⁵ Stb. 2003, 330

najaar een reactie sturen op het advies van de Rechtspraak. Daarna zullen de Tweede en Eerste Kamer verder over dit onderwerp worden geïnformeerd. Zoals in het verleden al meermaals met uw Kamer gedeeld is, zijn er belangrijke juridische en praktische bezwaren tegen het in Nederland invoeren van inkomensafhankelijke boetes voor verkeersovertredingen. Een belangrijk bezwaar is dat de oplegging van boetes op grond van de Wahv gebaseerd is op kentekenaansprakelijkheid. Dit werkt niet samen met inkomensafhankelijke boetes. Het wordt dan immers van groter belang om vast te stellen wie precies de overtreding begaan heeft, omdat dit grote gevolgen voor de hoogte van het boetebedrag kan hebben. Als we het systeem van de Wahv-kentekenaansprakelijkheid loslaten, zou dit in grote mate de efficiëntie en strafzekerheid in de afdoening van verkeersovertredingen aantasten. Ook zouden systemen bij het CJIB, OM en eventueel de rechtspraak ingrijpend gewijzigd moeten worden om deze wijziging in het boetestelsel uit te kunnen voeren en zal er sprake zijn van hogere uitvoeringskosten omdat het meer werk zal kosten om per geval de boetehoogte te bepalen. Een ander praktisch bezwaar is de mogelijke fraudegevoeligheid van het systeem. Met de huidige digitale handhavingsmiddelen die in Nederland worden ingezet zal niet makkelijk te bepalen zijn wie precies de verkeersovertreding begaan heeft. Het zou dan heel lonend voor de overtreder kunnen zijn om iemand anders als de daadwerkelijke overtreder aan te wijzen.