Panteia
Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

# Boetebeleid Binnenvaart

## Een sectorvergelijking

Zoetermeer, 6 juni 2018

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

# Inhoudsopgave


1 Inleiding 5

2 Methode: wijze van vergelijken 7

3 Matigingsbeleid 17

4 Conclusie 21

Bijlage I Matigingsbeleid andere sectoren 23

# 1 Inleiding

*Aanleiding*
Op 1 juli 2009 is de Binnenvaartwet in werking getreden. De Binnenvaartwet, die drie wetten integreert, is vooral gericht op het bevorderen van veilig vervoer over binnenwateren.
Met de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet is ook het toezicht op en/of de handhaving van het veilig vervoer over binnenwateren veranderd. Tot de inwerkingtreding van de Binnenvaartwet werd er alleen strafrechtelijk opgetreden bij overtredingen. De Binnenvaartwet biedt ook de mogelijkheid een bestuurlijke boete op te leggen.
Er is veel aandacht voor het boetebeleid en in het verlengde daarvan de werkwijze in en beleving van het toezicht op de Binnenvaartwet. Er zijn diverse Kamervragen gesteld en op 5 december 2017 is de petitie '*Stop de klopjacht, stop onredelijk boetebeleid binnenvaart'* door de Algemeene Schippers Vereeniging (ASV) aan de Tweede Kamer aangeboden.

In overleg met de branchevertegenwoordigers (Koninklijke BLN-Schuttevaer, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart en ASV) is afgesproken de Binnenvaartwet te evalueren. Specifiek betreft het hier het boetebeleid, de werkwijze in en beleving van het toezicht op handhaving van deze wet. In de motie van de leden Visser en Van Helvert in dit verband staat: 'verzoekt de regering, te onderzoeken of de boetetarieven in de binnenvaartsector, in vergelijking met andere sectoren, niet uit de pas lopen, in dit onderzoek ook de werkwijze van de ILT te betrekken en de Kamer hierover te informeren'.[1]

De evaluatie boetebeleid en werkwijze Binnenvaartwet is uitgevoerd in twee deelonderzoeken:

1. Vergelijkend onderzoek naar de hoogte van boetebedragen. Het onderzoek moet in ieder geval een vergelijking met de modaliteit wegvervoer bevatten.
2. Een onderzoek naar de werkwijze in en de beleving van het toezicht op de Binnenvaartwet.

Het voorliggende rapport presenteert de resultaten van het eerste deelonderzoek. De resultaten van het tweede deelonderzoek zijn in een afzonderlijk rapport neergelegd.

*Het vergelijkende onderzoek*
In dit rapport wordt verslag gedaan van de resultaten van het eerste deelonderzoek. Het primaire doel van dit deelonderzoek is het vergelijken van de met bestuurlijke boetes gesanctioneerde overtredingen in de binnenvaart met vergelijkbare overtredingen in andere sectoren, waaronder in ieder geval het wegvervoer.

[1] Dossier 31 409 (Zee- en binnenvaart), nr. 167
[https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-31409-167.html]

Vervolgens wordt op artikel (-regel) niveau de hoogte van de opgelegde boetes met elkaar vergeleken. Deze vergelijking vormt de basis van het antwoord op de onderzoeksvraag, zijnde:

> *In hoeverre zijn de bestuurlijke boetes opgelegd voor overtredingen van de Binnenvaartwet gemiddeld hoger of lager dan in andere sectoren?*

Een vergelijkend onderzoek heeft alleen zeggingskracht als rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de binnenvaart. Ten eerste is de binnenvaart een hoog competitieve markt, zowel intern (binnenvaartondernemers onderling) als extern (binnenvaart in vergelijking met wegvervoer en spoorgoederenvervoer)[2].
Ten tweede kenmerkt de binnenvaart zich door een grote diversiteit aan scheepstypen en exploitatiewijzen[3]. Ten derde kunnen regels per vaarweg verschillen. Een belangrijk voorbeeld is het onderscheid tussen het Rijnvaartpolitiereglement (RPR) en het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Een ander voorbeeld is de wet- en regelgeving met betrekking tot de alleenvaart. Dit is overal toegestaan, behalve op de Westerschelde en op de Rijn bij grensoverschrijdend verkeer. Daarbij spelen in de binnenvaart diverse zaken die mogelijk van invloed zijn op het feit of schippers/eigenaren de Binnenvaartwet juist wel of niet naleven. Denk aan de financiële crisis (wegvallen ladingstromen) in combinatie met de nieuwbouwgolf (dure schepen met hoge financieringslast) of het tekort aan gekwalificeerd personeel waarmee de binnenvaartsector kampt[4].

*Leeswijzer*
Na de introductie van het onderzoek in dit hoofdstuk, volgen de belangrijkste resultaten van de uitgevoerde vergelijking van de hoogte van de opgelegde boetebedragen in het volgende hoofdstuk. In hoofdstuk drie wordt ingegaan op de zgn. matiging van de opgelegde boetes. In hoofdstuk vier worden de conclusies van dit onderzoek gepresenteerd.

[2] "Versterking van de marktstructuur in de binnenvaart"; STC-NESTRA B.V., Maverick Advocaten N.V.; 2015
"Markttransparantie en de rol van tussenpersonen in andere sectoren ter inspiratie voor de binnenvaart"; Panteia;2013
[3] Exploitatiewijze: (wettelijk geregelde) inzet/vaartijd van een schip per 24 uur. Onderscheiden worden: A1, A2, B.
[4] "Alle hens aan dek! Samen aan de slag voor een toekomstbestendige arbeidsmarkt"; Bureau Voorlichting Binnenvaart, 2018

# 2 Methode: wijze van vergelijken

*Inleiding*
In de Binnenvaartbranche leeft het beeld dat de bestuurlijke boetes voor het overtreden van voorschriften uit de Binnenvaartwet (Bvw) onevenredig hoog zijn. Door middel van de eerder genoemde motie Visser/Van Helvert is de Tweede Kamer verzocht om de hoogte van de boetes te vergelijken met andere sectoren. Het doel van deze vergelijking is om het beeld dat boetebedragen qua hoogte significant afwijken van vergelijkbare boetes in andere sectoren te toetsen. Hierbij dient aangetekend te worden dat iedere vergelijking arbitrair is. Dit ligt voor een belangrijk deel aan het feit dat bestuursrecht doorgaans een specifiek beleidsterrein bevat. Voorbeelden van dit soort specifieke beleidsterreinen zijn de kinderopvang, de meststoffen, de tabaks- en rookwaren en uiteraard de binnenvaart. Twee voorbeelden van zeer specifieke boetefeiten voor de binnenvaart zijn:

- BINNENVAARTWET: H3.4: Vaarbewijs (art. 25(4): “Gezagvoerder heeft geen geldig groot vaarbewijs”.
- ROSR (Reglement onderzoek schepen op de Rijn 1995) 15.10: “Meggertest” (Isolatieweerstandsmeting).

*Onderzoeksvraag*
In hoeverre zijn de bestuurlijke boetes opgelegd voor overtredingen van de Binnenvaartwet gemiddeld hoger of lager dan in andere sectoren?

*Methode*
De methode van onderzoek is vergelijkend. Een boetefeit en het daarbij horende boetebedrag uit de Binnenvaartwet wordt vergeleken met boetefeit(en) en boetebedragen uit een bestuurlijke wet in een andere sector.

Eén van de uitdagingen in het project was het vinden van vergelijkbare (bestuurlijke) rechtsregels in andere sectoren. Hierbij is aandacht besteed aan het doel en de aard van de rechtsregel. Elke boete heeft een doelfunctie, bijvoorbeeld het ontmoedigen van een handeling om een bepaald gevolg te voorkomen. Doel: waarom is de boete er? Welk ongewenst effect wil men voorkomen? Hoe wordt dit doel bereikt (bijvoorbeeld door het aanvragen van een vergunning of het aantonen van kwalificaties)?
De “aard” van de boete is meer divers. Hiermee wordt aangegeven op welke wijze het doel van de rechtsregel ingevuld wordt zoals: “het (minimale) aantal bemanningsleden”, “de plicht om een vergunning te hebben” en dergelijke. Ter verheldering is in tabel 2.1 een aantal voorbeelden gegeven.
Op deze wijze is een vergelijking tussen artikelregels uit wetgeving van verschillende sectoren veelal mogelijk gebleken.

Tabel 2.1 Aard van artikelregels

| *Omschrijving van de aard* | *Tekortkoming/ strafbaar feit* |
|---|---|
| "Registratie van activiteiten" | geen, incompleet, onjuist/ongeldig, niet tijdig |
| "Document (-beheer)" | ontbreken, onjuist/ongeldig, niet bewaren, verkeerde plek |
| "Bemanning (voorschriften)" | kwalitatief / kwantitatief incorrect |
| "Apparatuur" | ontbreken, te weinig, niet gekeurd, onjuist, verkeerde locatie |
| "Werktijden" | overschrijding |

*Uitvoering*
De bestuurlijke boetes uit de binnenvaart zijn op regelniveau met andere sectoren vergeleken. In eerste instantie is naar de transportsector gekeken. De transportsector heeft alleen bestuurlijke boetes voor spoorwegvervoer en het wegvervoer. In de zeevaart, een sector die zich qua context beter laat vergelijken met de binnenvaartsector, worden overtredingen van de wet strafrechtelijk afgehandeld.
In detail heeft de vergelijking betrekking gehad op 119 boetefeiten of artikelregels. Een artikelregel omvat de sectie van het overtreden artikel en een (verkorte) omschrijving hiervan (zie onderstaande voorbeelden).

| *Artikel (Bvw)* | *Samengevatte omschrijving artikelregel* |
|---|---|
| 22(9) | "Niet voldoen rusttijden bij expl.wijze A1, A2, B door gezagvoerder" |
| 25(4) | "Gezagvoerder geen geldig groot vaarbewijs" |
| 25(4) | "Gezagvoerder geen geldig beperkt groot vaarbewijs" |
| 25(5) | "Gezagvoerder met ongeldig vaarbewijs" |
| 37(2) | "Gezagvoerder vult dienstboekje niet regelmatig in" |

Voor ieder van deze regels is binnen de volgende sectoren gezocht naar een vergelijkbare artikelregel. Hierbij zijn twee detailniveaus te onderscheiden.
1. de betreffende wetgeving is integraal doorgenomen. Dit houdt in dat in dat geval de geselecteerde wet volledig is geanalyseerd.
2. de betreffende wetgeving is op hoofdlijnen aan de hand van zoektermen doorgenomen.

In detail waarbij de betreffende wetgeving integraal is doorgenomen:
- Meststoffenwet;
- Spoorwegwet;
- Wegvervoer;
- Drank en Horecawet;
- Wet kinderopvang;
- Financiële sector.

Meer op hoofdlijnen waarbij met behulp van zoektermen gezocht is naar bepaalde artikelregels:

- Overlast in openbare ruimte;
- Huisvestingswet;
- Gezondheids- en Welzijnswet voor Dieren;
- Warenwet;
- Tabaks- en rookwarenwet;
- Wet gewasbescherming en biociden;
- Arbeidsomstandighedenwet;
- Wet Arbeid Vreemdeling;
- Wet Minimumloon;
- Wet allocatie arbeid door intermediairs;
- Arbeidstijdenwet;
- Wet kwaliteit, klachten en geschillen zorg;
- Jeugdwet;
- Wet maatschappelijke ondersteuning 2015;
- Geneesmiddelenwet;
- Wet op de medische hulpmiddelen;
- Wet op de bijzondere medische verrichtingen;
- Wet op de beroepen in de individuele gezondheidszorg;
- Wet bijzondere opnemingen in psychiatrische ziekenhuizen.

*Vergelijking met wegvervoer*

Een vergelijking van de binnenvaart met het wegvervoer heeft daar waar mogelijk, altijd plaatsgevonden. Op de gebieden gegevensverstrekking en bedrijfs- en rusttijden, laat de binnenvaartsector zich qua regels goed vergelijken met het wegvervoer. Evenals in het beroepsvervoer over de weg hebben schippers/eigenaren te maken met beperkende regelgeving ten aanzien van de inzet van het schip en de bemanning. Daarentegen ontbreken in het wegvervoer echter boetefeiten die te maken hebben met de kwaliteit en kwantiteit van de bemensing op het voertuig.

Bestuurlijke boetes in het wegvervoer hebben uitsluitend betrekking hebben op overtredingen gerelateerd aan de arbeidsomstandigheden. Het gaat hierbij om het niet naleven van eisen omtrent arbeidstijden en het niet in orde zijn van technische (registratie-) middelen en gegevens die de werktijden registreren kunnen alleen met een bestuurlijke boete beboet worden. Overige boetezaken, die te maken hebben met de technische staat van het voertuig, worden niet bestuurlijk beboet maar strafrechtelijk.

*Andere sectoren*

Naast de voor de hand liggende vergelijking met het wegvervoer, is de hoogte van boetebedragen vergeleken met een groot aantal andere sectoren. De voorschriften voor deze sectoren zijn soms goed en soms minder goed te vergelijken met de voorschriften voor de binnenvaart.

*Classificatie*
Gezien de specifieke situatie en kenmerken van de binnenvaart gaat een vergelijking met andere sectoren altijd enigermate mank. Een gezagvoerder en een bestuurder van een vrachtwagen hebben (op hoofdlijnen) de zelfde taak. Er zijn echter ook duidelijke verschillen bijvoorbeeld in verantwoordelijkheden.
Echter, gezien het grote aantal vergeleken rechtsregels kunnen voldoende stellige uitspraken gedaan worden over de relatieve hoogte van de (bestuurlijke) boetes in de binnenvaart.
Bij de indeling in de categorieën c.q. vergelijkingsniveaus zijn telkens de reeds besproken criteria “doel” en “aard” van de artikelregel gebruikt.

*Vergelijkingsniveaus*
Op basis van doel en aard van een artikelregel, zijn voor een goed inzicht in de mate van (on-)vergelijkbaarheid vier niveaus onderscheiden, namelijk:

- Goed: zowel aard als doel komen overeen tussen een artikelregel uit de binnenvaart en een (of meerdere) artikelregel (-s) uit een de bestuurlijke boetewetgeving in een andere sector.
- Matig: In de vergelijking wijkt de aard óf het doel behoorlijk af. Er is echter geen beter vergelijkbaar artikelregel aangetroffen.
- Slecht: idem als voorgaande maar zowel de aard én het doel wijken substantieel af.
- Niet vergelijkbaar: de aangetroffen artikelregel uit de bestuurlijke wetgeving van de binnenvaart is zo specifiek gebleken dat geen enkele hiermee vergelijkbare artikelregel is aangetroffen.

*Uitwerking*
De vier niveaus zijn vervolgens gebruikt om op een meer gedetailleerd niveau een uitspraak te kunnen doen over de hoogte van de boetebedragen in de binnenvaart ten opzichte van andere sectoren.
De onderstaande voorbeelden laten enkele vergelijkingen zien van twee verschillende niveaus.

Voorbeeld van een vergelijking in de categorie “goed”:

- Bvw artikel 8(3): “Een binnenschip gebruiken in strijd met de van toepassing zijnde technische voorschriften.”, en
- Spoorwegwet 36.1: “Het gebruik van een spoorvoertuig dat niet voldoet aan technische specificaties voor interoperabiliteit.”

Voorbeeld van een minder goede vergelijking in de categorie “matig”:

- Bvw artikel 36(4): “Niet aanbrengen scheepsnummer.”, en
- Meststoffenwet M166: “Niet aanbrengen registratienummer opslagruimte”.

*De vergelijkingsfactor*
Het doel van dit onderzoek is om een onderbouwde uitspraak te doen over de hoogte van de boetebedragen in de binnenvaart. Hiervoor is een factor gedefinieerd op artikelregelniveau. Deze vergelijksfactor is als volgt gedefinieerd:

Vergelijkingsfactor=
“boetebedrag artikelregel# in sector Y” gedeeld door “boetebedrag artikelregel# binnenvaart”

Voor een aantal artikelregels zijn meerdere vergelijkende artikelen gevonden. Denk bijvoorbeeld aan de afwezigheid van een bewijs van vakbekwaamheid (zie onderstaand voorbeeld); Voor deze overtreding is in meerdere sectoren een bestuurlijke boete aanwezig. In dit geval is de gemiddelde hoogte van de vergelijkende boetes meegenomen in de vergelijkingsfactor.

| *Artikelregel Binnenvaartwet* | *Vergelijkbare artikelen andere sectoren* |
|---|---|
| • Bvw, artikel 6(1): “Aan de onderneming die bedrijfsmatig goederenvervoer verricht is geen persoon verbonden aan wie een bewijs van vakbekwaamheid is afgegeven” | • Wet gewasbeschermingsmiddelen en biociden<br>• Geneesmiddelenwet (artikel 29)<br>• Arbo (art.2.14a; Arbeidsbesluit)<br>• Spoorwegwet (artikel 53)<br>• Kinderopvang (handhavingsbeleid Haarlem) |

*Geen weging toegepast*
Tot slot wordt nog opgemerkt dat het aantal malen dat een bepaalde overtreding is gemaakt geen onderdeel van de studie is geweest. Bij de beschouwing van de resultaten moet daarom in gedachten gehouden te worden dat de artikelregels ongewogen met elkaar zijn vergeleken. Dit geldt ook voor de gemiddelde waarde van de vergelijkingsfactor. In ander woorden: Een overtreding die veel gemaakt wordt, weegt in het gemiddelde even zwaar mee als een overtreding die maar sporadisch beboet wordt.

*De resultaten op hoofdlijnen*
De Bvw kent 21 artikelen waarvoor een bestuurlijke boete kan worden opgelegd. De Bvw is een kaderwet. Het Binnenvaartbesluit (Bvb) en de Binnenvaartregeling (Bvr) geven nadere voorschriften, artikelregels. In bijlage 11.1 van de Bvr zijn de voor de Binnenvaartwet op te leggen boetes opgenomen. Voor het onderzoek naar de hoogte van de boete voor overtredingen van de Bvw zijn 119 beboetbare artikelregels vergeleken. Voor deze voorschriften is gezocht naar vergelijkbare artikelregels in de bestuurlijke wetgeving van andere sectoren. De gevonden artikelregels zijn ingedeeld naar “mate van vergelijkbaarheid”. Zeventien artikelregels die gerelateerd zijn aan de Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart (SAB), zijn niet nader beschouwd daar deze te zeer afwijken van de karakteristiek van de Binnenvaartwet.

Van 23 artikelregels is geen (min of meer) vergelijkbaar artikelregel aangetroffen in andere sectoren. Dit komt door de gedetailleerdheid van de betreffende rechtsregels. Deze mate van detail is in de bestuurlijke wetgeving uit andere sectoren niet aangetroffen. Daarnaast bestaan er een aantal binnenvaart specifieke artikelregels die niet te vergelijken waren met andere sectoren. Een beperkte laatste categorie bestaat uit beboeting van het “niet willen meewerken” door een aangesproken persoon. Ook hiervan zijn geen vergelijkbare artikelregels uit andere sectoren aangetroffen.

In de onderstaande tabel zijn voorbeelden gegeven van artikelregels in de binnenvaart waar geen vergelijkbaar artikelregel in andere sectoren is aangetroffen.

| *Artikelregel binnenvaart* | *Verkorte omschrijving* |
|---|---|
| Bvw art.46 | "Niet varen volgens voorgeschreven exploitatiewijze" |
| ROSR 9.12 | "Isolerende matten bij > 50Volt ontbreken" |
| RL 14.04 | "Flessenkast niet op voorgeschreven locatie" |

In totaal is de vergelijkingsfactor 3,81 (zie tabel 2.2). Dit betekent dat de boetes voor een vergelijkbaar boetefeit in de andere sectoren 3,81 keer zo hoog liggen dan in de binnenvaart. Er blijken echter een aantal bijzonder hoge boetes (meerdere tienduizenden euro's per overtreding) in het spoorvervoer te zijn die dit gemiddelde sterk naar boven doen uitslaan. (zie tevens tabel 2.3). Een voorbeeld is Spoorwegwet 26.5 (Besluit Spoorverkeer): "*De spoorwegonderneming doet onverwijld melding aan Onze Minister van storingen of andere onregelmatigheden die een veilig en ongestoord gebruik van de hoofdspoorweg in gevaar brengen of kunnen brengen*", boete bij in gebreke blijven: € 50.000, - per gebeurtenis. Worden deze uitschieters buiten beschouwing gelaten, dan blijkt dat de boetes in andere sectoren 3,06 keer hoger zijn dan in de binnenvaart.

Daarnaast bestaat er verschil in boete(bedrag) voor de onderneming onder wiens verantwoordelijkheid het werk wordt uitgevoerd en de gezagvoerder van het vaar- of voertuig. Een voorbeeld hiervan is Spoorwegwet Art 38: "Het is verboden te handelen in strijd met de voorschriften of beperkingen". Voor de personen die de overtreding begaan, bedraagt de boete €500, -. Voor het bedrijf bedraagt de boete voor de zelfde overtreding €10.000, -. Dergelijk onderscheid komt ook in de Bvw voor, waar onderscheid gemaakt wordt naar boetes voor exploitant van het schip en de gezagvoerder. Het verschil in de hoogte van de boetes tussen onderneming (binnenvaartbedrijf of spoorbedrijf) en gezagvoerder (kapitein of machinist) is echter enorm. In de vergelijking met deze verschillen rekening gehouden door dit onderscheid als afzonderlijke artikelregels te beschouwen.

Wordt uitsluitend gekeken naar de categorie boetes die zowel qua aard als qua doel **goed** vergelijkbaar zijn, dan is de vergelijkingsfactor 2,17. Dit houdt in dat binnen deze categorie de boetes in de andere sectoren 2,17 keer zo hoog zijn als in de binnenvaart.

Tabel 2.2 Resultaten van de vergelijking bestuurlijke boetes

| Categorie | Gemiddelde score | Aantal artikelregels |
|---|---|---|
| **"GOED"** | 2,17 | 31 |
| **"MATIG"** | 4,53 | 50 |
| **"SLECHT"** | 4,46 | 15 |
| **Subtotaal** | 3,81 | 96 |
| **Subtotaal (gecorrigeerd)')** | 3,06 | 96 |
| **"GEEN MATCH", waarvan:**<br>**- volstrekt onvergelijkbaar (7)**<br>**- te gedetailleerd (30)**<br>**(waarvan SAB: 17)**<br>**- niet meewerken persoon (3)** | n.v.t. | 40 |
| **Totaal** | n.v.t. | 136 |

*') In dit getal zijn de hoge boetebedragen in het railvervoer buiten beschouwing gebleven.*

*De resultaten in detail*

Ten behoeve van de beeldvorming tonen we hieronder een aantal voorbeelden van een artikelregel uit de binnenvaart en de artikelregel uit andere wetgeving waarmee de hoogte van de boete is vergeleken.

In tabel 2.3 is een vergelijking gemaakt tussen artikelregel 22(9) van de Binnenvaartwet met bestuurlijke boetes in andere sectoren. Het betreft het uitvoeren van bepaalde werkzaamheden door niet gekwalificeerd personeel. De resulterende vergelijkingsfactor heeft in dit geval een waarde van 2,71. Dit houdt in dat de boetes in andere sectoren op dit gebied 2,71 maal zo hoog liggen als in de binnenvaart.

Tabel 2.3 Voorbeeld 1: Vergelijking categorie "Goed", Binnenvaartwet, Artikel 22(9)

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| Binnenvaartwet: Art. 22(9) | Bemanningsleden beschikken niet over vereiste vakbekwaamheid | € 1.400,- |
| Kinderopvangwet | Beroepskrachten hebben niet juiste kwalificaties | € 3.000,- |
| Arbeidsomstandighedenwet | Ontbreken van deskundige werknemers voor bijstand op het gebied van preventie en bescherming | € 1.500,- |
| Arbeidsomstandighedenwet | Bedrijfsarts is niet bevoegd | € 3.000,- |
| Spoorwegwet | Geen geldig bevoegdheidsbewijs machinist | € 10.000,- |
| Wet gewasbeschermings-middelen en biociden | Een gewasbeschermingsmiddel gebruiken zonder geldig bewijs van vakbekwaamheid | € 1.500,- |

In tabel 2.4 is een belangrijke artikelregel uit de Binnenvaartwet vergeleken met een soortgelijke regel uit het wegvervoer. Het betreft het accuraat vastleggen van de

uitgevoerde werkzaamheden en werktijden. In de binnenvaart vindt dit veelal plaats door invullen van het vaartijdenboek, in het wegvervoer wordt hiervoor de tachograaf gebruikt. Worden het boetebedrag van deze artikelregels vergeleken dan ligt de boete in de binnenvaart hoger. De vergelijkingsfactor bedraagt 0,88 (€ 4.400/€ 5.000).

Tabel 2.4 Voorbeeld 2: Vergelijking categorie "Goed", Binnenvaartwet, Artikel 37(2)

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| Binnenvaartwet: Art. 37(2) | Geen vaartijdenboek aanwezig of schip wordt gebruikt waarvoor geen vaartijdenboek is afgegeven | € 5.000,- |
| Wet wegvervoer | Geen deugdelijke registratie van arbeids- en rusttijden | € 4.400,- |

Een volgend voorbeeld gaat in op (het niet voldoen aan de verplichte) rusttijden. In de binnenvaart is er een verschil of het strafbare feit gemaakt wordt onder verantwoordelijkheid van een gezagvoerder of van een werkgever, daar waar in het wegvervoer geen onderscheid gemaakt wordt. Daarnaast is de vergelijking ingewikkelder omdat de boete gestaffeld is met verschillende intervallen tussen de staffels. In tabel 2.5 is te zien dat in de binnenvaart de boetes per uur tekort verhoogd worden met € 300 voor werkgevers en € 150 voor gezagvoerders. In het wegvervoer nemen de boetes niet lineair toe: tot 2 uur tekort aan rusttijd neemt de boete met € 100 euro toe, het derde uur wordt met een boete van € 550 bestraft, waarna de boete weer met € 100 per uur toeneemt.
De vergelijkingsfactor ligt op 0,74[5] wanneer boetes in het wegvervoer vergeleken worden met boetes voor de werkgever en op 1,48 wanneer met boetes voor de gezagvoerder vergeleken wordt. Dit houdt in dat, afhankelijk van de situatie, de boetes in de binnenvaart voor dit beboetbare feit soms lager of soms hoger liggen dan in het wegvervoer. Gemiddeld heeft de vergelijkingsfactor een waarde van 1,11. Daarmee liggen de boetes in het wegvervoer iets hoger dan in de binnenvaart.

Tabel 2.5 Voorbeeld 3: Vergelijking categorie "Goed", Binnenvaartwet, Artikel 22(9)

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| | Niet voldoen rusttijden bij exploitatiewijze A1, A2, B door *gezagvoerder* | |
| | Tekort 1 tot 2 uur | € 150,- |
| | Tekort 2 tot 3 uur | € 300,- |
| | Tekort 3 tot 4 uur | € 450,- |
| | Tekort 4 tot 5 uur | € 600,- |
| | Elk uur tekort boven 5 uur | € 150,- |

Vervolg op de volgende pagina

[5] 0,74 is een gemiddelde van een viertal vergelijkingen. De vier vergelijkingen zijn boetes t/m 2 uur (0,67), boetes t/m 3 uur (0,93), boetes t/m 4 uur (0,72) en boetes t/m 5 uur (0,63).

| | | |
|---|---|---|
| Wet wegvervoer | Rij- en rusttijdenovertredingen | |
| | Niet voldoen aan verplichte rusttijden | |
| | Tekort 2 uur, boete | €200 |
| | Tekort 3 uur, boete | €550 |
| | Tekort 4 uur, boete | €650 |
| | Tekort 5 uur, boete | €750 |
| | Elk uur tekort boven 5 uur | €100 |

Ter illustratie tonen we enige voorbeelden waarbij de vergelijking als “matig” of “slecht” is beoordeeld.
In tabel 2.6 wordt een voorbeeld getoond waarbij de bemensing niet in orde is. De vergelijkingsfactor is in dit geval op 1,63 vastgesteld. Hierbij is geen weging gemaakt naar functie. Tabel 2.7 toont een vergelijking in de categorie “slecht”. De vergelijkingsfactor bedraagt in dit geval 11,33.

Tabel 2.6 Voorbeeld 4: Vergelijking categorie “Matig”, Binnenvaartwet, Artikel 22(9)

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| Binnenvaartwet: Art. 22(9) | Afwezig zijn van minimumbemanning | |
| | Schipper | € 5.000,- |
| | Eerste/tweede) machinist of matroos | € 4.000,- |
| | motordrijver | € 4.000,- |
| | Stuurman | € 3.500,- |
| | Volmatroos | € 3.000,- |
| | Matroos | € 2.500,- |
| | Lichtmatroos | |
| Kinderopvang | Te weinig beroepskrachten aanwezig | € 6.000,- |

Tabel 2.7 Voorbeeld 5: Vergelijking categorie “Slecht”, Binnenvaartwet, Artikel 32(7)

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| Binnenvaartwet: Art. 22(9) | Gezagvoerder bewaart dienstboekje niet in stuurhuis | € 60,- |
| Drank en Horecawet | Niet aanwezig zijn vergunning in Horecagelegenheid (voor <50 werknemers) | € 680,- |
| | Niet aanwezig zijn vergunning in Horecagelegenheid (voor 50+ werknemers) | € 1.360,- |

De laatste categorie van artikelregels betreft bestuurlijke wetgeving waarvoor geen enkele vergelijkbare artikelregel in andere sectoren is aangetroffen. Dit heeft twee redenen (zie tevens tabel 2.8):

- De artikelregel is uniek en zeer specifiek voor de binnenvaart.
- De artikelregel is van een detailniveau dat in andere sectoren niet gehanteerd wordt.

De artikelregels die vallen onder SAB vallen zonder uitzondering in deze laatste categorie. Dit is de reden geweest om deze regels in dit onderzoek verder niet mee te nemen.

Tabel 2.8 Voorbeeld 6: geen vergelijking gevonden met artikelregels in andere sectoren

| *Wetgeving* | *Omschrijving* | *Boete* |
|---|---|---|
| Sab[6] 20.1 | Niet betalen afvalbijdrage gasolie | € 350,- |
| Sab 20.4 | Niet in tweevoud opmaken betalingsbewijs gasolie | € 500,- |
| Sab 21.2 | Niet in drievoud invullen schuldbetekenis door schipper namens eigenaar | € 200,- |

Nb. Zoals gesteld zijn de artikelregels van de SAB niet nader in beschouwing genomen.

In de bovenstaande vergelijkingen zijn de boetebedragen genomen zoals ze vermeld zijn in de wet. Voor boetebedragen in veel andere sectoren geldt dat dit bedrag kan veranderen afhankelijk van de omstandigheden. De grootte van de onderneming, de ernst van de overtreding of de frequentie beïnvloeden daarbij de hoogte van de opgelegde boete. Zo'n correctie "vooraf" is niet van toepassing c.q. niet vastgelegd voor de Binnenvaartwet. De vergelijkingsfactor kan daardoor lager of hoger uitvallen al naar gelang de situatie. Het volgende hoofdstuk gaat in op de corrigerende maatregel die in veel andere wetten is ingebouwd: het matigingsbeleid.

[6] Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart

# 3 Matigingsbeleid

*Matiging*

Een matiging houdt in dat het normbedrag (de hoogte van de boete zoals vermeld in de wet) verandert op basis van een in de wet aangegeven formule. In vrijwel alle gevallen wordt het normbedrag met percentage, bijvoorbeeld 200%, 100% of 50%, verminderd of vermeerderd. Dit houdt in dat matiging een verlaging van het boetebedrag kan inhouden maar ook een verhoging. De richting van de matiging houdt verband met het feit of er bij een begane overtreding verlichtende dan wel verzwarende factoren hebben meegespeeld. Strafvermeerdering komt bijvoorbeeld voor in geval van een recidive. In enkele gevallen komt het voor dat de boete bepaald wordt op basis van een percentage van de omzet.
In de binnenvaart ontbreekt een dergelijk matigingsbeleid. Correcties op de boete, waarbij de omstandigheden meegewogen worden, worden veelal achteraf (dus na zienswijze en bezwaar) gedaan. De onderzoeksvraag in dit kader is daarom uitgebreid met de vraag of en hoe in andere sectoren matigingsbeleid is geregeld.

*Aanleiding*

De bestuurlijke boetes in de binnenvaart zijn wettelijk gefixeerde boetes. Dit wil zeggen dat de wetgever de hoogte van de boete per overtreding in een wettelijk voorschrift heeft vastgelegd. Met uitzondering voor boetes voor overtredingen van de technische voorschriften van het schip zijn er vaste boetebedragen. Vaste boetebedragen beperken de beleidsvrijheid van de uitvoerende instantie.

Voor de Bvw zijn de boetes per overtreding te vinden in bijlage 11.1 Bvr, de boetecatalogus. De boetecatalogus bevat, met uitzondering voor de gezagvoerder in loondienst, geen matigingsbeleid voor de vaste boetebedragen. Voor overtredingen van de technische voorschriften zijn maximumbedragen opgenomen. Bij overtredingen van deze technische voorschriften wordt rekening gehouden met de ernst van de overtreding en eventueel de omstandigheden, bijvoorbeeld of er sprake is van een passagiersschip.

Voor alle andere situaties kent de binnenvaart een matigingsbeleid “achteraf” op basis van artikel 5:46 Algemene wet bestuursrecht lid 3. Dit houdt in dat het in de boetecatalogus gepubliceerde boetebedrag wordt opgelegd tenzij dit bedrag wegens bijzondere omstandigheden te hoog is. De beboete persoon of onderneming moet zelf de bijzondere omstandigheden aantonen. Binnen twee weken nadat de beboete een voornemen tot boeteoplegging heeft ontvangen, kan men dit in zijn zienswijze aangeven. Na het verstrijken van de termijn van twee weken wordt er een boetebeschikking opgesteld. Hier kan de beboete persoon of onderneming binnen zes weken bezwaar tegen maken. In het bezwaar kan men zijn bijzondere omstandigheden naar voren brengen. Op basis van door de beboete aangevoerde bijzondere omstandigheden kan het boetebedrag dan worden gematigd.

*Resultaat*

In tabel 3.1 is een overzicht gegeven van de mogelijkheid tot matiging van het boetebedrag bij oplegging. Het blijkt dat in alle beschouwde sectoren, het boetebedrag bij oplegging op één of andere wijze kan wordt gematigd. De boetecatalogus voor de binnenvaart bevat, met uitzondering van de matiging voor de gezagvoerder in loondienst, geen matigingsregels. Dit is afwijkend van de andere in beschouwing genomen sectoren.

De meest opvallende grondslagen voor matiging zijn:

- De grootte van de beboete onderneming uitgedrukt in aantal werknemers of de jaaromzet. De omvang kan zowel leiden tot een matiging als een verzwaring van het boetebedrag.
- Het feit of de beboete entiteit een natuurlijk of een rechtspersoon betreft.
- De mate waarin de overtreding binnen een bepaalde tijdsperiode herhaald heeft plaatsgevonden.
- In hoeverre er belangrijke veiligheidsrisico's zijn gelopen bijvoorbeeld voor de volksgezondheid.

Tabel 3.1 Matigingsbeleid bij oplegging van de boete

| Type matiging | Wegvervoer | Spoorwegwet | Meststoffenwet* | Financiële sector | Drank- en Horecawet | Warenwet | Wet Dieren | Kinderopvang ** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Maximum beboetbare personen | ■ | | | | | | | |
| Eerste Inspectie | ■ | | | | | | | |
| Grootte onderneming | | ■ | ■ | | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Omvang omzet | | ■ | | ■ | | ■ | | |
| Herhaalde overtreding | | | | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| Ernst overtreding (veiligheid) | | ■ | ■ | ■ | | | ■ | |
| Ernst overtreding (economisch) | | | | ■ | | | ■ | |
| Ernst overtreding (omvang) | | | | ■ | | | ■ | |
| Ernst overtreding (verwijtbaarheid) | | | | ■ | | | | |
| Combinatie ernst overtreding & eerste inspectie | ■ | | | | | | | |

* Matiging geldt alleen voor een drietal artikelen, voor de andere artikelen is geen matigingsbeleid.

** Gemeentes stellen zelf bestuurlijke boetes vast. Dit matigingsbeleid geldt voor de gemeente Haarlem

In tabel 3.2 zijn enkele alternatieven gepresenteerd voor matiging van boetes. Dit wordt in bijlage I verder uitgewerkt.

Tabel 3.2 Voorbeelden van typen boetematiging in andere sectoren

| *Wetgeving* | *Omschrijving van de grondslag van de matiging* |
|---|---|
| Wegvervoer | Maximum aantal beboetbare personen per bedrijfsgrootteklasse.<br>Lagere boete bij eerste bedrijfsinspectie (per bedrijfsgrootteklasse).<br>Combinatie van ernst van de overtreding en de inspectieronde. |
| Spoorwegwet | Verschillen in beboeting voor rechtspersonen en natuurlijke personen.<br>Omvang van de jaaromzet bepaalt een normfactor.<br>Ernst van de overtreding gezien vanuit het oogpunt van spoorveiligheid. |
| Meststoffenwet | De mate van overtreding (omvang) van de regel.<br>Verschillen in beboeting voor rechtspersonen en natuurlijke personen. |
| Financiële sector | Ernst overtreding naar mate van het economisch eigengewin c.q. verlies voor derden.<br>Ernst overtreding naar verwijtbaarheid.<br>Herhaalde overtreding.<br>Naar draagkracht van de beboete en/of percentage van de omzet. |
| Drank- en Horecawet | Grootte van onderneming bepaalt een normfactor.<br>Herhaalde overtreding. |
| Wet Dieren | Ernst van de overtreding bij groot economisch gewin.<br>Ernst van overtreding met betrekking tot de schaal c.q. omvang.<br>Ernst overtreding inzake de gevolgen voor de volksgezondheid, diergezondheid en dierenwelzijn.<br>Verschillen in beboeting voor rechtspersonen en natuurlijke personen.<br>Herhaalde overtreding. |
| Warenwet | Grootte van onderneming bepaalt een normfactor.<br>Omvang van de jaaromzet bepaalt een normfactor.<br>Herhaalde overtreding.<br>Bestuurlijke boete kan niet worden toegepast indien:<br>a. De overtreding heeft ernstig gevolg voor gezondheid en veiligheid.<br>b. Het economisch voordeel overschrijdt boetebedrag.<br>c. Op basis van wet Economische Delicten kan een hoger bedrag worden opgelegd. |

Vervolg op volgende pagina

| | |
|---|---|
| Kinderopvang (gemeente Haarlem) | Grootte onderneming uitgedrukt in aantal kindplaatsen.<br>Herhaalde overtreding |

In alle vergelijkende wetgeving, met uitzondering van de Meststoffenwet, waar in dit onderzoek in detailniveau naar is gekeken, is een matigingsbeleid van toepassing. Er moet worden opgemerkt dat in de Binnenvaartwet voor sommige boeteregels ook een (vorm van) matiging van toepassing is, bijvoorbeeld bij het overtreden van de rusttijden, waarbij de boetes voor de werkgever twee keer zo hoog zijn dan wanneer de gezagvoerder de overtreding begaat. De boetebedragen voor overtredingen van de technische voorschriften zijn maximum bedragen. De hoogte van het op te leggen bedrag wordt bepaald aan de hand van de ernst van de overtreding. In de meeste andere wetgevingen is een matigingsbeleid van toepassing die geldt voor alle artikelen.

In alle wetgevingen, op de bestuurlijke boetes in het wegvervoer na, vindt een correctie op het boetebedrag plaats op basis van de omvang van de onderneming, berekend via de omzet of via het aantal werknemers. Een matiging gerelateerd aan de frequentie van de overtreding of de ernst van de overtreding met betrekking tot veiligheidsrisico's is ook terug te vinden in andere wetten. Een aanpassing van de hoogte van de boete op basis van de mate waarin sprake is van economisch gewin of waarin de schaal van de overtreding of de verwijtbaarheid een rol speelt komt minder vaak voor.

# 4 Conclusie

De onderzoeksvraag is: *In hoeverre zijn de bestuurlijke boetes opgelegd voor overtredingen van de Binnenvaartwet gemiddeld hoger of lager dan in andere sectoren?*

Door middel van een vergelijking met artikelregels uit andere sectoren, wordt het volgende geconcludeerd:

- Het niveau van de bestuurlijke boetes ligt in de andere sectoren gemiddeld 3,06 maal[7] zo hoog als in de binnenvaart.
- Worden uitsluitend de artikelregels geselecteerd waarvoor een goed vergelijkbare artikelregel in andere bestuurlijke wetgeving is aangetroffen, dan ligt het niveau van de boetes in andere sectoren 2,17 maal zo hoog als in de binnenvaart.
- Voor de belangrijkste artikelregels over op bemanningsvoorschriften en rusttijden, blijkt het volgende:
    - Het (niet) beschikken over de juiste kwalificaties om bepaalde werkzaamheden te verrichten. De boetes in andere sectoren liggen op dit gebied gemiddeld 2,71 maal zo hoog.
    - Voor het juist registreren van de werk- en rusttijden ligt de vergelijkingsfactor op 0,88. De boetes liggen daarmee in de binnenvaart in dit geval iets hoger dan in andere sectoren.
    - Wettelijke rusttijden: Met een gemiddelde waarde van de vergelijkingsfactor 1,11 , zijn de boetes in de binnenvaart op dit punt iets lager dan in het wegvervoer. Valt het beboetbare feit echter onder verantwoordelijkheid van de werkgever in de binnenvaart dan is de factor 0,74 en de boete dus hoger dan in het wegvervoer.

Opmerkingen ten aanzien van onderzoek:

- Het onderzoek richt zich uitsluitend op bestuurlijke boetes. Het aantal sectoren waar overtredingen bestuurlijk (en niet strafrechtelijk of tuchtrechtelijk) bestraft worden is beperkt. Dit heeft als gevolg dat het vergelijkingsmateriaal eveneens beperkt is. Om deze reden kan geen vergelijking gemaakt worden de zeevaart.
- In totaal zijn 119 geanalyseerd en vergeleken met gelijksoortige regels uit bestuurlijke wetgeving uit andere sectoren.
- De eventuele matiging van de boete “achteraf” (dus na een gemaakt bezwaar door de beboete) is geen onderdeel geweest van het onderzoek. Overigens, ook (de specificatie van) eventuele matiging “vooraf” in andere sectoren, is niet nader beschouwd.
- Het aantal overtredingen per artikelregel is buiten beschouwing gebleven. Bij bepaling van de resultaten heeft er derhalve geen weging naar aantal overtredingen per artikelregel plaatsgevonden.

[7] Hierbij zijn de hoge boetes in het railvervoer niet in beschouwing genomen.

Opmerkingen ten aanzien van het matigingsbeleid:
In de andere sectoren kan het boetebedrag bij oplegging van de bestuurlijke boete gematigd worden. In de binnenvaart kan dit uitsluitend achteraf door middel van een verzoek c.q. bezwaar.
Enige belangrijke grondslagen voor matiging, en in sommige gevallen tevens voor verzwaring, in andere sectoren zijn:

- De grootte van de beboete onderneming uitgedrukt in aantal werknemers of de jaaromzet.
- Het feit of de beboete entiteit een natuurlijk of een rechtspersoon betreft.
- De mate waarin de overtreding, binnen de in de artikelregel beschreven tijdsperiode, zich heeft herhaald.
- In hoeverre er belangrijke veiligheidsrisico's zijn gelopen bijvoorbeeld voor de volksgezondheid.

# Bijlage I Matigingsbeleid andere sectoren

| *Wetgeving/ sector* | *Type* | *Omschrijving Matiging* |
|---|---|---|
| **Wegvervoer** | Maximum beboetbare personen | **Maximum aantal beboetbare werknemers per werkgever:**<br>a. < 25 werknemers: 3<br>b. 25 of meer en < 50 werknemers: 6<br>c. 50 of meer en <100 werknemers: 9<br>d. 100 of meer: 12 |
| | Eerste Inspectie | **Maximum totale boete bij eerste bedrijfinspectie**.<br>Normbedrag is bedrag van 5e categorie bij Art 23 lid 4 Wetboek van Strafrecht (per 1-2018: €83.000)<br>a. < 25 werknemers: 0,25 x normbedrag<br>b. 25 of meer en < 50 werknemers: 0,50 x normbedrag<br>c. 50 of meer en <100 werknemers: 0,75 x normbedrag<br>d. 100 of meer: 1 x normbedrag<br>e. zelfstandige: 0,25 x normbedrag |
| | Combinatie ernst overtreding & eerste inspectie | **Boete afhankelijk van combinatie ernst overtreding en herhaalde inspectie**<br>a. kleine boete (€0 - € 199): direct beboetbaar vanaf 3e bedrijfsinspectie<br>b. belangrijke inbreuk (€200 - €549): direct beboetbaar vanaf 2e bedrijfsinspectie<br>c. heel belangrijke inbreuk (> €550): direct beboetbaar vanaf 1e bedrijfsinspectie |
| **Spoorwegwet** | Grootte onderneming | **Verschillende boetebedragen voor ondernemingen en natuurlijke personen**<br>Boetes voor ondernemingen zijn 20 x hoger |
| | Omvang omzet | **Boetebedrag voor ondernemingen afhankelijk van jaarlijkse omzet**<br>a. omzet van < €100.000: 0,25 x normbedrag<br>b. omzet van €100.000 - €200.000: 0,5 x normbedrag<br>c. omzet van €200.000 - €500.000: 1 x normbedrag<br>d. omzet van €500.000 - €1 000.000: 2 x normbedrag<br>c. omzet van > €1.000.000: 3 x normbedrag |
| | Ernst overtreding (veiligheid) | **Boetebedrag afhankelijk van ernst van overtreding voor veiligheid**<br>Bedrag wordt met 50% verhoogd indien de omstandigheden van het geval of de ernst van de overtreding daartoe aanleiding geven in het licht van spoorveiligheid |
| **Meststoffenwet** | Ernst overtreding (omvang) | **(Alleen voor Art. 7, 14 (1), 21(1), 33a(1,4,5) en 33d(1)) Boetebedrag vermeerdert voor overschrijden norm voor stikstof en fosfaat**<br>Overschrijden per kilo stikstof €7; per kilo fosfaat: €11. Bedrag per kilo wordt vermindert wanneer beide overtreden is. |
| | Grootte onderneming | **(Alleen voor Art. 7, 14 (1), 21(1), 33a(1,4,5) en 33d(1)) Maximale boetebedrag**<br>Normbedrag is bedrag genoemd in Art 23 lid 4 Wetboek van Strafrecht.<br>a. voor natuurlijke persoon: max. categorie 5 (€83.00 per 1-2018)<br>b. voor rechtspersoon of vennootschap: max categorie 6 (€830.000 per 1-2018) |
| **Financiële sector** | Ernst overtreding (veiligheid); Ernst overtreding (omvang) | **Verhoging of verlaging met maximaal 50% afhankelijk van context:**<br>a. de ernst en de duur van de overtreding; |
| | Ernst overtreding (economisch) | **Verhoging of verlaging met maximaal 50% afhankelijk van context:**<br>b. het voordeel dat de overtreder door de overtreding heeft verkregen;<br>c. de verliezen die derden wegens de overtreding hebben geleden en de schade die is toegebracht aan de werking van de markten of aan de economie in bredere zin;<br>d. de gevolgen van de overtreding voor het financieel stelsel; |
| | Ernst overtreding (Verwijtbaarheid) | **Verhoging of verlaging met maximaal 50% afhankelijk van context: (G en H kunnen alleen tot een verlaging leiden, tot maximaal 100%)**<br>e. de mate waarin de overtreding aan de overtreder kan worden verweten;<br>f. eerdere overtredingen van de overtreder;<br>g. de mate waarin de overtreder meewerkt bij het vaststellen van de overtreding;<br>h. maatregelen die de overtreder na de overtreding heeft genomen om herhaling van de overtreding te voorkomen |
| | Herhaalde overtreding | **Verdubbeling bij herhaalde overtreding**<br>Boetebedrag na correctie van ernst (zie kolom hierboven) wordt verdubbeld indien overtreder binnen 5 jaar voor hetzelfde feit is beboet |

| | | |
|---|---|---|
| | Omvang omzet | **Relatie boetebedrag en omzet:**<br>a. Bij sommige boetefeiten is vastgesteld dat boetebedrag een percentage van jaaromzet bedraagt<br>b. Bij het vaststellen boetebedrag houdt de toezichthouder rekening met de draagkracht van de overtreder |
| **Drank- en Horecawet** | Grootte onderneming | **Boetebedrag afhankelijk van grootte onderneming**<br>Boetes voor ondernemingen met 50 of meer werknemers worden verdubbeld |
| | Herhaalde overtreding | **Verhoging boetebedrag bij herhaaldelijke overtreding**<br>a. Boete wordt met 50% verhoogd als hetzelfde artikel binnen een jaar eenmaal is overtreden (binnen een jaar nadat eerste boete onherroepelijk is geworden)<br>b. Boete wordt met 100% verhoogd als hetzelfde artikel binnen een jaar tweemaal is overtreden (binnen een jaar nadat eerste boete onherroepelijk is geworden)<br>de verhoging kan lager uitvallen indien de boete onevenredig hoog wordt geacht |
| **Wet Dieren** | Ernst overtreding (economisch) | **Verhoging boete indien behaalde economisch gewin boetebedrag aanmerkelijk is overschreden**<br>Boete wordt maximaal categorie 5: € 10.000 of, indien dat meer is, 10% van de jaaromzet |
| | Ernst overtreding (omvang) | **Verhoging indien een groot percentage van het geheel de overtreding begaat**<br>Verhoging naar hogere categorie indien overtreding van toepassing is voor in de regeling vastgesteld percentage van dieren |
| | Ernst overtreding (veiligheid) | **Afhankelijk van ernst overtreding (veiligheid)**<br>a. Halvering boetebedrag wanneer gevolgen voor volksgezondheid, diergezondheid en dierenwelzijn gering zijn<br>b. Verdubbeling boetebedrag wanneer gevolgen voor volksgezondheid, diergezondheid en dierenwelzijn gering zijn |
| | Grootte onderneming | **Halvering boetebedrag wanneer overtreding door particulier begaan is**<br>En niet door bedrijf of bij uitoefening beroep |
| | Herhaalde overtreding | **Verdubbeling bij herhaling**<br>Boete wordt verdubbeld indien dezelfde overtreding binnen vijf jaar nogmaals begaan is |
| **Warenwet** | Grootte onderneming | **Bedrag afhankelijk van grootte onderneming**<br>Verdubbeling bij onderneming met meer dan 50 werknemers |
| | Omvang omzet | **Wanneer jaaromzet groter is dan 10 miljoen kan een omzet gerelateerde boete worden toegepast**<br>Boete is 1% van de jaaromzet, met max 6e categorie Art 23(4) Wetboek strafrecht (per 1-2018: €830.000) |
| | Herhaalde overtreding | **Verhoging boete bij herhaalde overtreding**<br>Indien overtreder binnen tweejaar voor hetzelfde feit beboet is geweest de ernst van de overtreding, de mate waarin de natuurlijke of rechtspersoon de overtreding kan worden verweten of de omstandigheden waaronder de overtreding heeft plaatsgevonden, daartoe aanleiding geven |
| | | **Bestuurlijke boete kan niet worden toegepast indien:**<br>a. overtreding heeft ernstig gevolg voor gezondheid en veiligheid<br>b. economisch voordeel overschrijdt boetebedrag<br>c. op basis van wet Economische Delicten kan een hoger bedrag worden opgelegd |
| **Kinderopvang (gemeente Haarlem)** | Grootte onderneming | **Bedrag afhankelijk van grootte onderneming**<br>a. <51 kindplaatsen: 1/3 normbedrag<br>b. 51 t/m 150 kindplaatsen: 2/3 normbedrag<br>c. >150 kindplaatsen of gastouderbureau: 3/3 normbedrag<br>d. Gastouder: 1/6 normbedrag |
| | Herhaalde overtreding | **Boete voor beroepskwalificatie wordt alleen bij herhaalde overtreding, nl.:**<br>a. bij volgende inspectie is sprake van voortgaande overtreding<br>b. vorige overtreding m.b.t. beroepskwalificatie is begaan binnen twee jaar geleden |