

Boete betalen in het buitenland

Transport in Nood weet de weg

Antonio Oliveira begin in 2008 met 'Transport in Nood'. Een firma die zich specialiseert in het betalen en het daarna in bezwaar gaan tegen bekeuringen in het buitenland. Bekeuringen die hoofdzakelijk te maken hebben met transportovertredingen in de meest brede zin des woords.

tekst
Rob van
der Spek

Antonio Oliveira werkte tot 2007 voor een bedrijf dat dezelfde activiteiten ontplooidde, alhoewel men daar hoofdzakelijk gefocust was op het verzekeren van bekeuringen. In 2008 besloot hij om voor zichzelf te beginnen met 'Transport in Nood'. Wat doet hij precies? In het buitenland moeten na verkeersovertredingen boetes contant worden betaald of anderszins wordt de vrachtauto of touringcar vast gezet. Hier brengt Transport in Nood verlichting, want de chauffeur

Het gaat in veertig procent van de gevallen om overtredingen van de rijtijdenwet

neemt dan contact op met Transport in Nood, dat dan de boete betaalt. Daarna bekijkt Transport in Nood of er een mogelijkheid is om via bezwaarschriften die boete te verlagen of zelfs kwijt te laten schelden. Een mooi systeem, maar wie kan daar nu gebruik van maken en onder welke condities?

Extreme boetes

Op het moment dat je als bedrijf of als chauffeur een probleem in het buitenland hebt, bel je met Transport in Nood. Als je nog geen klant bent moet je vooruit betalen, ten bewijze waarvan een printscreen van de verwerkte betaling in de meeste gevallen volstaat. Transport in Nood zorgt er dan voor dat binnen zestig minuten het bedrag op het juiste adres betaald wordt, op welke locatie dan ook in Europa. Voor bestaande klanten van Transport in Nood wordt het verschuldigde bedrag voorgeschoten en wordt het probleem dus met slechts één telefoontje opgelost. Veel bedrijven stellen dit erg op

prijs, omdat boetes altijd, op z'n zachtst gezegd, binnenkomen op zeer ongelegen momenten. De bijbehorende ledenpas biedt daarbij nog veel extra functies. Voor bedrijven die nog geen lid zijn van Transport in Nood geldt een bepaalde opslag voor dienstkosten, afhankelijk van de te schatten tijd die men erin gaat steken. Klanten met een contract betalen een jaarabonnement, waarin die juridische kosten zijn verwerkt. Het werkgebied van Transport in Nood beslaat heel Europa. "Het grootste gedeelte van de chauffeurs heeft geen contant geld bij zich en kan dus de vaak torenhoge boetes niet voldoen", legt Oliveira uit. "Want het gaat niet om de snelheidsovertredingen, daar ligt de pijn niet. Maar het gaat in veertig procent van de gevallen om overtredingen van de rijtijdenwet. De overige boetes hebben nagenoeg allemaal betrekking op het hebben van verkeerde documenten en/of de staat van

het voertuig. Voor dit soort overtredingen zijn de boetes vaak hoog, meestal beginnen ze ver boven de 500 euro. Maar het kan soms extreem oplopen. Het meest uitzonderlijke geval was een touringcarbedrijf uit België, dat een boete kreeg van 39.000 euro voor het niet hebben van de juiste papieren. Alle papieren waren in orde, behalve de documenten waarmee de chauffeurs konden verklaren wat ze de afgelopen 28 dagen gedaan hadden. Dat resulteerde in een boete van 52 keer 750 euro." Na drie weken bezwaar maken wist Transport in Nood de boete voorlopig terug te draaien naar 10.000 euro. "Maar de zaak loopt nog steeds", aldus Oliveira.

Europese top 5

De grote kracht van Transport in Nood is dat ze de lokale markten en de lokale overheden op hun duimpje kennen. Transport in Nood heeft vrijwel elke



Door heel Europa actief



Voor veel chauffeurs een bekend vers



Antonio Oliveira

Europese taal in huis. Dat maakt het praten met chauffeurs in heel Europa erg makkelijk. Want na iedere melding wordt er uitgebreid gesproken met de chauffeurs, die nu eenmaal de ogen en de oren ter plaatse zijn. Ook wordt, indien noodzakelijk, met getuigen gesproken. En dan is die diversiteit van talen een uitermate groot voordeel. De meeste bekeuringen vallen in de 'Europese top 5', zoals Antonio Oliveira ze noemt: België, Frankrijk, Spanje, Duitsland en Zwitserland. Nederland ontbreekt in dit rijtje, omdat wij geen doorrijland zijn. "In België ligt dat bijvoorbeeld anders. Daar gaan per uur 25.000 vrachtwagens over de wegen, hoofdzakelijk Nederlandse transporteurs. Men heeft er dan ook drie keer zoveel agenten voor controles. Zij controleren bij voorkeur koelwagens, veetransporteurs en vrachtwagens op overgewicht. Het is dus duidelijk dat zij op nummer één staan."

No cure no pay

In 2012 behandelde Transport in Nood meer dan 3500 zaken voor zowel de touringcarbranche als de transportsector, waarbij zij een slagingspercentage aangeven van 35 procent. Daarbij geeft Antonio wel aan dat sommige boetes sterk verlaagd werden, maar dat er ook veel gevallen van volledige kwijtschelding zijn. Als zij niets kunnen doen is de transporteur dan geen geld kwijt aan behandelingskosten? "Nee, onze kracht ligt in het 'no cure no pay' principe", stelt Oliveira met klem. "Als we winnen dan betaal je de kosten. Als wij bijvoorbeeld bezwaar maken tegen een boete van 5000 euro en we winnen dat dan berekenen wij vijftig procent van de teruggevorderde boete, in dit geval dus 2500 euro en daar betalen we dan onze advocaten mee. Als we niets kunnen doen, betaal je niets!"

Transport in Nood heeft een klanten-

bestand van ongeveer 1000 bedrijven. Van deze klanten is negentig procent lid geworden nadat zij een probleem hadden. "Wij behandelen onze klanten echt nog als koning. Dat merk je dan ook. De meesten hebben ons via mond-tot-

Het meest uitzonderlijke geval was een boete van 39.000 euro voor het niet hebben van de juiste papieren

mondreclame gevonden, want we adverteren niet veel", legt Oliveira uit. Transport in Nood heeft wel vier commerciële mensen op straat die touringcarbedrijven en transportfirma's bezoeken. Men heeft kantoren in Spanje, Portugal en Polen, en het hoofdkantoor is in Weesp gevestigd. Er zijn negentien advocaten in vaste dienst, geconcentreerd in het kantoor in Irun, met evenzoveel juridische assistenten. Irun is een gemeente in de regio Baskenland. Door de ligging nabij de Spaans-Franse grens is Irun een belangrijk commercieel en logistiek centrum. In Warschau bevindt zich het 24-uurs callcenter. Er werken in totaal 85 mensen en er wordt voor 85 miljoen aan boetes behandeld per jaar. Het betalen van boetes is nog steeds de corebusiness van Transport in Nood, maar daarnaast worden tegenwoordig enorm veel andere diensten geboden zoals het betalen van banden, het brengen van contant geld naar chauffeurs waarvan hun dieselpas niet werkt, hulp bij ongevallen, hulp bij ladingdiefstal et cetera. De kracht van Transport in Nood is dat men, door het wereldwijde netwerk, kan garanderen dat er binnen de kortst mogelijke tijd contant geld ter plaatse is. Voor meer informatie: www.transportin-nood.nl ◀



Oost-Europa is altijd al berucht geweest



Met de snelheidsovertredingen valt het wel mee