

## TRANSPORT IN NOOD BREIDT DIENSTENPAKKET UIT

## ‘WE SPELEN IN OP ONTWIKKELINGEN IN DE TRANSPORTSECTOR’

Transport in Nood bestaat tien jaar en is vooral bekend voor het ter plekke afhandelen van internationale boetes en het verzorgen van bezwaarprocedures. Maar de organisatie doet meer. “We volgen de wet. Daarom zijn we ook vertegenwoordiger voor het Minimumloon en helpen we bedrijven binnenkort bij de mogelijke brexit.”

Beonnen in 2008 met vijftig klanten en de eerste jaren structureel gegroeid met vijftig klanten per jaar, is Transport in Nood inmiddels uitgegroeid tot een bedrijf met ruim 3.200 debiteuren, waarvan 2.400 vaste klanten met een contract. “Het merendeel van de bedrijven waarvoor we werken, gaat voor een contact met jaarlijkse contributie. Er zijn echter ondernemers die heel bewust kiezen om per incident de verleende dienst en service te betalen. Dat is een keuze en daar zijn ze vrij in”, aldus Antonio Oliveira, oprichter en directeur van Transport in Nood. “Belangrijk voor ons is dat we de vervoerders die bij ons aankloppen 24 uur per dag van dienst kunnen zijn om ervoor te zorgen een aan de kant gezette vrachtwagen zo snel mogelijk weer te laten rijden.”

## TIJDROVEND

Transport in Nood is begonnen en gespecialiseerd in het afwikkelen van boetes die Nederlandse vervoerders oplopen in het buitenland. Het bedrijf betaalt die boetes ter plaatse binnen een uur, overal in Europa. Vervolgens gaat Transport in Nood tegen de boetes in beroep bij de instanties in het betreffende land. In gemiddeld 35 procent van de gevallen leidt dat tot verlaging van de boete of zelfs totale kwijtschelding. Oliveira: “Een boete krijgen is vervelend, zeker in het buitenland. Vaak hebben chauffeurs om veiligheidsredenen onvoldoende geld bij zich om de vaak hoge boetes te betalen. Kostbare tijd wordt dan verloren om ervoor

te zorgen dat het geld op de plaats van bestemming is. Om het nog maar helemaal niet te hebben over het in beroep gaan tegen de boetes. Door de verschillende procedures in Europese landen is het vrijwel onmogelijk om tijdig en op de juiste manier bezwaar aan te tekenen. Wij beschikken hiervoor over een netwerk van gespecialiseerde advocaten en kunnen dus snel de juiste stappen zetten.”

## E-KNIP

Klanten van Transport in Nood kunnen kiezen of ze de eventuele boetes, of andere te maken kosten in het buitenland, betalen via de snelle koeriersservice (cash) of door middel van de zogenoemde E-knip (Visa). “Die E-knip hebben we in 2010 geïntroduceerd en inmiddels zijn 40.000 pasjes in omloop. Met zo’n pasje heeft een ondernemer de keuze of hij ons gebruikt als ‘bank’ en er geld op laat storten als dat nodig is. Of hij kan ervoor kiezen om dat zelf te beheren. Vooral de grotere bedrijven die vaak over meer geld beschikken kiezen veelal voor de laatste optie. De kosten zijn stukken lager, omdat ze werken met hun eigen geld. Maar vannacht nog werd ik gebeld door een vervoerder, omdat een van zijn chauffeurs ergens in Spanje stond met een geblokkeerde dieselpas. Ik maak dan snel geld over naar het pasje van de betreffende wagen en binnen een paar minuten kan de chauffeur betalen en weer de weg op.”

## ONDERNEMEN

Een ondernemer is geen ondernemer als hij of zij niet de markt en de mogelijkheden voor zijn bedrijf in de gaten houdt. En dat kun je gerust overlaten aan de enthousiaste en gedreven Oliveira. Zoals het voorbeeld hierboven al aangeeft, doet Transport in Nood (veel) meer dan alleen het betalen van internationale boetes en daar bezwaar tegen aantekenen. “Inmiddels heeft 30 procent van ons werk niets met boetes te maken”, zegt Oliveira. “We volgen de wet. Als die verandert en andere dingen van vervoerders vraagt, dan spelen wij daar met onze dienstverlening op in om onze klanten desgewenst te ontzorgen.”

## VERTEGENWOORDIGING

Een voorbeeld daarvan is de invoering van het minimumloon in Frankrijk op 1 juli 2016 voor cabotagevervoer. Voor Nederlandse en andere Europese vervoerders betekent dit veel administratieve rompslomp. De handhaving is streng en het is voor elk bedrijf dus erg belangrijk om de verplichte documenten te verstrekken aan de chauffeurs, waaronder een kopie van het arbeidscontract, een recente loonstrook en het A1-formulier. Ook moet er een Franse vertegenwoordiger zijn aangesteld, waarvan de contactgegevens vermeld staan op een apart schrijven. Deze vertegenwoordiger moet alle documenten in Frankrijk voor minimaal anderhalf jaar bewaren. “Wij als Transport in Nood bieden de mogelijkheid op te treden als vertegenwoordiging en verzorgt dan de benodigde aanmeldingen voor Nederlandse en andere Europese vervoerders. Op deze manier kunnen de eerste boetes worden getackeld”, aldus Oliveira. Overigens verzorgt Transport in Nood deze

‘VAAK HEBBEN CHAUFFEURS ONVOLDOENDE GELD BIJ ZICH OM HOGE BOETES TE BETALEN’

‘Verkapte belasting’

De aard van de boetes is volgens Antonio Oliveira in de loop der jaren veranderd. “Tot voor vijf jaar hadden veel vervoerders vooral te maken met hoge boetes in Spanje en later ook in Frankrijk. Sinds de invoering van de Belgische tol, worden ook in België enorme boetes uitgedeeld. Laatst hadden we nog een Nederlandse vervoerder die een boete kreeg van maar liefst € 197.000. En dat alleen omdat een tolkastje in een van de auto’s niet werkte. Als je dan stukgoed vervoert en om de drie uur een boete krijgt van € 1.000, dan loopt de boete aardig op. Inmiddels heeft TLN een schikking kunnen treffen met België en is die boete al teruggebracht naar € 20.000 en wellicht volgt er nog vrijspreek.”

Oliveira heeft aan de boetes ook kunnen merken dat Code 95 is ingevoerd. Vanaf het moment dat chauffeurs de werking van de digitale tachograaf onder de knie kregen, liep het aantal boetes tegen de rij- en rusttijden enorm terug. “Maar ik zeg altijd: boetes zijn een verkapte manier van belasting heffen en dus zal er door instanties altijd kwistig met bonnen worden rondgestrooid. Zo is bekend dat Duitsland onevenredig streng is met ladingzekering, Zwitserland op de technische staat van de auto en ook onze ILLT handhaaft soms ook onevenredig streng. Alle reden voor ons om in alle gevallen in beroep te gaan tegen boetes. In 35 procent van de gevallen wordt de boete verlaagd of krijgen onze klanten zelfs al hun geld terug.”

## App voor uitwisseling controles

Transport in Nood introduceerde in 2015 ook de zogenoemde Legal Control App. Deze app maakt het uitwisselen van controles tussen chauffeurs zeer eenvoudig, zodat ze inzicht krijgen in waar de controles op een bepaald moment zijn. Het gaat hierbij alleen om controles van de transportinspectie, zoals die van de ILLT en de Duitse BAG. Momenteel heeft de app ongeveer 15.000 gebruikers.

## Samenwerking met TLN

TLN is een exclusieve samenwerking aangegaan met Transport in Nood. TLN-leden ontvangen 25 procent korting op de abonnementskosten. Meer weten? Stuur dan een mail naar [tln@transportinnood.nl](mailto:tln@transportinnood.nl).



dienst niet alleen voor transport op Frankrijk, maar ook voor andere landen waar het minimumloon is ingevoerd, zoals Italië, Duitsland, Oostenrijk en België. “Alleen al in Nederland doen we dit voor circa 26.000 chauffeurs”, aldus Oliveira.

## BREXIT

Verder is Transport in Nood in het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) vorig jaar in zee gegaan met een grote leverancier voor software om de privacy van de circa 30.000 chauffeurs waarvan het bedrijf de gegevens heeft, te beschermen. “Die software moet je

eigenlijk zien als een soort kluis. Omdat we die mogelijkheid nu toch hebben, zijn we die ook gaan aanbieden aan onze klanten. Zij maken dan als het ware gebruik van ons beveiligde systeem, aldus Oliveira. Inmiddels staat ook de brexit mogelijk voor de deur. Transport in Nood is bezig om binnenkort een nieuwe service te lanceren om bedrijven hierbij ondersteuning te bieden. “Alle vervoerders die rijden naar het Verenigd Koninkrijk krijgen te maken met douanezaken en moeten daarvoor een douanenummer aanvragen en zich registreren/certificeren. Nadere informatie van onze kant hierover zal nog volgen.”