

Overbelading



Per 10 juli 2001 zijn enige wijzigingen aangebracht in de Algemene Vervoercondities 1983 (AVC 1983) met de bedoeling overbelading en de nadelige gevolgen daarvan zo veel mogelijk te voorkomen. Belading is goed. Overbelading, het woord zegt al, is te veel van het goede.

Controle op overbelading.

Wanneer overbelading

Van overbelading is sprake wanneer voertuigen zodanig zijn beladen, dat de toegestane maximum last van enige as of asstel, de maximum last onder de koppeling, dan wel de toegestane maximum massa van het voertuig wordt overschreden. Dat blijkt uit het Voertuigreglement. Het Voertuigreglement is gebaseerd op de Wegenverkeerswet. Ook indien het technisch laadvermogen van een voertuig of as groter zou zijn dan de toegestane massa of last, is natuurlijk het laatste bepalend voor het antwoord op de vraag of er sprake is van overbelading of niet.

Schade aan de weg

Het rijden met overbeladen voertuigen is in de eerste plaats verboden omdat het schade kan toebrengen aan wegen en bruggen. Het kan verkeershinder opleveren en de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden. Het is veel transportbedrijven een doorn in het oog, dat niet alleen overschrijding van de maximum massa, maar ook overschrijding van de maximum aslast niet is toegestaan. De gedachte achter deze bepaling is, dat wanneer het gewicht van de lading niet juist over de

assen van het voertuig is verdeeld, er eveneens schade aan het wegdek kan plaatsvinden. Bij vloeibare lading of bulkgoederen kan het echter voorkomen dat de lading tijdens het rijden zich zodanig in een tank verplaatst, dat op enige moment de maximum toegestane aslast wordt overschreden. Wanneer op dat moment een meting plaatsvindt heeft de transporteur pech. Zeker bij stroperige massa's, zoals bitumen kan het enige tijd duren voordat de lading weer tot rust is gekomen en gelijkmatig over de assen is verdeeld.

De toegestane maximum massa van een voertuig-(combinatie) is 50.000 kilogram of wel 50 ton. De maximum toegestane aslast is afhankelijk van de as of het asstel dat wordt gebruikt. Zo mag deze voor een enkele aangedreven as niet meer bedragen dan 11,5 ton. Overtreding van deze voorschriften levert de bestuurder van een voertuig een strafbaar feit op welke beboet kan worden.

Concurrentievoordeel

Overbelading kan echter ook economische gevolgen hebben, met name voor de concurrentieverhoudingen tussen transportbedrijven of 'eigen vervoerbedrijven' die op de markt van dezelfde producten opereren. Wanneer ervan wordt uitgegaan, dat de concurrent zich keurig aan de regels houdt en niet meer gewicht meeneemt dan is toegestaan, dan kan door overbelading een concurrentievoordeel behaald worden ten opzichte van die concurrent. Wanneer immers bij een gelijk aantal ritten meer meegenomen kan worden, kan een lager tarief worden aangeboden. Angezien het behalen van een concurrentievoordeel ten koste van de verkeersveiligheid ook uit economisch gezichtspunt door de wetgever ongewenst werd geacht, is overbelading in de Wet goederenvervoer over de weg verboden.

Sancties

Overtreding van het verbod van overbelading is daarom een economisch delict en kan leiden tot het toekennen van strafpunten. Bij voldoende strafpunten wordt niet meer voldaan aan de eis van betrouwbaarheid, naast de eisen van vakbekwaamheid en kredietwaardigheid, de derde eis waaraan voldaan moet zijn om vergunningplichtig vervoer te mogen verrichten. Uiteindelijk zou de vervoersvergunning kunnen worden ingetrokken. Voor zover bekend heeft dat echter nog nooit plaatsgevonden enkel op grond van overbelading. In 1998 heeft het Openbaar Ministerie een aanwijzing en een richtlijn voor de strafvordering van overbelading vastgesteld. Volgens de aanwijzing zal overbelading een proces-verbaal opleveren zodra er sprake is van overschrijding van de toegestane maximum aslast met meer dan 10% dan wel bij overschrijding van de toegestane maximum massa met 5% of meer. Daarnaast kan gedwongen worden tot afladen c.q. overladen. Op grond van de richtlijn zal bij overschrijding van de aslast c.q. de maximum massa een boete worden opgelegd van f 50,- per procent overschrijding bij binnenlands vervoer en f 100,- per procent overschrijding bij

grensoverschrijdend vervoer. Is bij een aslastoverschrijding de maximum massa echter met minder dan 5% overschreden, dan worden de boetes gehalveerd.

Ergernis

Naast het hierboven genoemde knelpunt van de zich verplaatsende lading ergeren veel vervoerders zich echter aan de opgelegde boetes wegens overbelading, omdat zij helemaal niet beogen door overbelading een concurrentievoordeel te behalen door meer mee te willen nemen dan de concurrent, die zich aan de regels houdt. Zij zijn eerder bevreesd dat zij wel moeten overbeladen, omdat in de praktijk de meeste concurrenten zich ook schuldig zouden (?) maken aan overbelading en zij juist een concurrentienadeel zouden hebben wanneer zij zich wel aan de regels houden. Hier manifesteert zich het tekortschieten van de handhavingcapaciteit van opsporingsinstanties zoals politie en Rijksverkeersinspectie. Inmiddels is hierin enige verbetering aangebracht door toepassing van het zogenaamde WIM-VID systeem, dat staat voor Weigh-In-Motion met VIDEo. Met dit systeem, dat door de RVI en Rijkswaterstaat vanaf 1997 wordt gebruikt, wordt vooraf het kaf van het koren gescheiden. Het gewicht van vrachtauto's wordt reeds vooraf gemeten terwijl ze normaal over de weg rijden door in het wegdek aangebrachte sensoren.

Rol verlader

Daarnaast beklagen vervoerders zich erover, dat de overbelading wordt opgelegd door de opdrachtgever. Verladers hebben echter steeds betwist dat zij overbelading veroorzaken. De Ministeries van Justitie en Verkeer en Waterstaat hebben in 1991 op verzoek van een vervoersorganisatie een onderzoek gestart naar de mogelijkheden om verladers aansprakelijk te stellen voor overbelading. Bij de invoering van de Wgw in 1992 is dit echter niet gelukt en nadien ook niet meer, anders dan bij voorbeeld in Duitsland, waar in paragraaf 412 van het 'Handelsgesetzbuch' te lezen is, dat "Soweit sich aus den Umständen oder der Verkehrssitte nicht etwas anderes ergibt, hat der Absender das Gut beförderungssicher zu laden, zu stauen und zu befestigen (verladen) sowie zu entladen. Der Frachtführer hat für die betriebssichere Verladung zu sorgen." De Nederlandse wetgever bleek met name bevreesd dat de voorschriften minder goed te handhaven zouden zijn, wanneer de verlader mede-aansprakelijk zou worden gesteld voor overbelading. De RVI zou dan steeds moeten onderzoeken wie schuldig zou zijn aan de overbelading. De verlader is in de Nederlandse wetgeving dus niet aansprakelijk voor overbelading.

Vervoersovereenkomst

In het verleden is er bewust voor gekozen om wettelijk niet vast te leggen wie moet zorgdragen voor het laden en lossen van de lading, teneinde de vervoerder en de verlader de vrijheid te laten dat zelf met elkaar af te spreken en vast te leggen in de vervoersovereenkomst. Nu de wetgever de helpende hand niet heeft geboden

hebben organisaties van vervoerders en verladers in de Stichting Vervoeradres de AVC 1983 uitgebreid met een eigen regeling voor het verdelen van de verantwoordelijkheid voor de overbelading. Door opname daarvan in de AVC 1983 dient ook de reikwijdte daarvan te worden onderkend. Immers op een groot aantal transporten, zoals bij voorbeeld het grensoverschrijdend vervoer, zijn de AVC 1983 niet automatisch van toepassing, maar allen het CMR-verdrag. Daarnaast doet zich in de praktijk een verscheidenheid aan varianten voor op de klassieke contractsrelatie vervoerder-verlader.

Nieuw in AVC 1983

In de nieuwe AVC 1983 is vastgelegd, dat de afzender het gezamenlijk gewicht van de te vervoeren zaken op de vrachtbrief moet vermelden. Ook dient de afzender het voertuig te laden, te stuwen en te doen lossen, tenzij zij anders overeen komen of uit de aard van het vervoer voortvloeit.

Boetes voor afzender

Voorts is nieuw, dat de vervoerder de vervoerovereenkomst mag opzeggen als er sprake is van overbelading en de afzender dat niet ongedaan heeft gemaakt. Bij weigering van de afzender kan aan de afzender een contractuele boete van € 500 in rekening gebracht worden. Ook moet de afzender de boete wegens overbelading aan de vervoerder vergoeden. Ook is nieuw dat de vervoerder voortaan het laadvermogen aan de afzender moet medelen, wanneer dat nog niet bekend is bij de afzender. Zinvoller zou zijn geweest, wanneer het resterend laadvermogen zou moeten worden meegedeeld. Indien de vrachtauto reeds tot een kwart van de hoogte is gevuld met zware stalen platen, dan heeft de enkele vermelding van het laadvermogen van het voertuig immers geen enkel nut. Bij het laden, stuwen en lossen door de afzender kan de vervoerder niet even pauzeren, want hij moet controleren of er niet wordt overbeladen en hij moet zo nodig daarvan aantekeningen maken op de vrachtbrief.

De opdrachtgever van de eigen rijder is lang niet altijd de verlader van de goederen, maar veelal een groter transportbedrijf, expediteur of bevrachtingskantoor, die het vervoer van de verlader heeft aangenomen. Het zal dan aanzienlijk lastiger worden om zonder meer boetes voor overbelading bij de afzender in rekening te brengen. De eigen rijder is dan afhankelijk van de medewerking van zijn opdrachtgever, die wellicht de relatie met de verlader niet wil verstoren en die zelf niet de last van de boete hoeft te dragen. Veel eigen rijders rijden internationaal. Voor hen is de nieuwe regeling sowieso niet van toepassing. Anderzijds zullen wellicht de meeste 'overbeladen' transporten zich binnen Nederland voordoen, gelet op de strengere wetgeving en/of handhaving in het buitenland. De praktijk zal daarom moeten leren, of de wijziging van de AVC 1983 daadwerkelijk bijdraagt aan vermindering van de problematiek van de overbelading. •



Mr. H.C. van den Akker,
www.transportadvocaat.com