

Eisenbundel UPTR voor het Belgisch Voorzitterschap van de E.U.

Vanaf juli 2010 zal België voor zes maanden het Voorzitterschap waarnemen van de Ministerraad van de Europese Unie. Het voorzitterschap van de Raad speelt een kenmerkende rol in die zin dat het een belangrijke drijfveer is in het politieke beslissingsproces.

België zal dus de missie hebben de vergaderingen van de Europese Ministerraad te organiseren en voor te zitten. UPTR moet deze kans grijpen om sommige Europese dossiers weer op de tafel te leggen.

Michaël Reul, Secretaris Generaal.

KILOMETERTAKS & INTERNALISERING VAN DE EXTERNE GEVOLGEN

Het vervangen van het "eurovignet" door een "kilometertaks" in België is sinds jaren aangekondigd. Ondertussen beoogt de Europese Commissie nog steeds om met een maximum aan precisie de milieukost van het goederenvervoer over de weg te bepalen. Dit initiatief is beter gekend onder het concept "Internalisering van externe effecten". Dit doet vermoeden dat er een wijziging van de regelgeving met betrekking tot het Eurovignet staat aan te komen, die de lidstaten moet toelaten om de kilometerheffing te veralgemenen.

In dit dossier is UPTR van mening dat het moeilijk is om de externe effecten te meten en dat het bijgevolg even moeilijk is om het belang ervan te betwisten. Dat is trouwens ook niet de bedoeling van UPTR. Dit verduidelijkt zijnde, wenst UPTR volgende punten te onderlijnen:

De effecten van de (internationale) handel zijn voor iedereen voordelig

geweest inzake koopkracht, welzijn en de verbetering van de Europese samenleving in het algemeen.

UPTR begrijpt volkomen dat men de situatie nog steeds wil verbeteren : dat is een normale en positieve menselijke reactie waartoe de Europese vervoerders graag willen bijdragen. Men moet zich echter situeren op het niveau van onze markteconomie en diens context niet uit het oog verliezen.

Men moet zich dus de volgende vraag stellen als men spreekt over externe effecten: waarmee vergelijkt men die?

Deze vergelijking moet gemaakt worden binnen het kader van onze consumptie maatschappij (met haar voor- en nadelen) en niet in vergelijking met een veraf gelegen periode (zoals de middeleeuwen bijvoorbeeld).

UPTR beseft goed dat de externe effecten op sommigen meer invloed kunnen hebben dan op anderen. De fietsers zijn bijvoorbeeld meer blootgesteld aan externe effecten (risico op ongelukken) dan andere weggebruikers. UPTR weerlegt dit niet.

Men moet echter wijzen op het feit dat de fietsers (bij voorbeeld) deel uitmaken van een maatschappij die hen toelaat de consumptiegoederen te kopen waar ze zin in hebben en wanneer ze er zin in hebben, dankzij de ontwikkeling van het transport in de loop der jaren.

De markteconomie vraagt naar transport. Het is opvallend vast te stellen hoezeer de globale economische groei afhankelijk is van het goederenvervoer. Het is dan ook niet verrassend dat men tegen 2020 een groei verwacht van 50% (ten opzichte van het jaar 2000) van het aantal transporten per vrachtwagen. Dit kenmerk, eigen aan onze samenleving, mag men niet uit het oog verliezen.

In deze context is het raadzaam de aandacht te vestigen op twee essentiële elementen. Enerzijds bieden de transporteurs met hun dienstenaanbod een antwoord op deze vraag naar transport.

Binnen dergelijk economisch kader wil UPTR benadrukken dat het wegtransport, naast de andere transportmodi, een van de schakels is van de distribu-



tieketen, en geen transportmodus die tegen de andere modi dient te worden uitgespeeld!

UPTR juicht de ontwikkeling van het co-modaliteitsconcept toe. Meer nog, UPTR roept op om op te houden met het tegen elkaar uitspelen van de verschillende transportmodi.

Elke transportwijze beantwoordt immers aan specifieke behoeftes en vragen. De logische beperkingen van bepaalde vergelijkingen (zoals die bijvoorbeeld met betrekking tot het brandstofverbruik per ton/kilometer tussen een vrachtwagen en een containerschip waarvan de capaciteit het mogelijk maakt om het equivalent – in gewicht of in volume – van meer dan 400 vrachtwagens te vervoeren) moeten aan de kaak gesteld worden. De waarheid is echter dat die 400 containers over de weg zijn gekomen om goed en wel de haven te bereiken en daar overgeladen te worden op een boot!

Dezelfde redenering geldt ook voor het goederenvervoer via het spoor. De trein gaat van station tot station. De afstand tussen het productiebedrijf en het station en vervolgens van het station naar de eindconsument is onmogelijk af te leggen zonder vervoer over de weg.

UPTR bevestigt dat de professionele transporteurs vragende partij zijn voor een verbetering van de kwaliteit en de efficiëntie van de andere transportwijzen aangezien deze geen concurrenten zijn maar een noodzakelijke aanvulling van het wegvervoer (en niet omgekeerd...).

UPTR vindt dat er ook moet nagedacht worden over de realisatie van projecten inzake (auto)weginfrastructuur. Het is immers de verkeerscongestie die talrijke externe effecten genereert, meer bepaald op ecologisch vlak.

CO₂ is bijvoorbeeld het rechtstreekse resultaat van de verbranding van fossiele brandstoffen. Een vermindering van de congestie door de verbetering van de infrastructuur zou een invloed hebben op het verbruik en dus ook op de vermindering van de CO₂-uitstoot.

Zo werd vastgesteld dat een vrachtwagen 3 liter zal verbruiken om een afstand van 10 kilometer af te leggen bij regelmatige snelheid en 10 maal meer (hetzij 30 liter) als de verkeerscongestie elke 100 meter een stilstand veroorzaakt.

Omdat ze rechtstreeks afhankelijk zijn van het economisch welzijn van hun klanten, hebben de Europese transporteurs veel te vrezen van een algemene prijsstijging van de goederen die hun klanten produceren. En de transportkosten maken beslist deel uit van deze prijs. Kan Europa zich het risico veroorloven van een prijsstijging van haar uitgevoerde producten? En dit terwijl de milieuzorg voor haar concurrenten op wereldvlak nog verre van een belangrijke politieke prioriteit is. UPTR onderlijnt eveneens het inflatiegevaar van een verhoging van de transportkosten voor de Europese economie op het vlak van de interne markt. Een verhoging van de transportkost heeft een belangrijke rechtstreekse invloed op de consumptiegoederen waarvan

de waarde het laagst ligt. Men moet dus erg opletten bij de analyse van bepaalde algemene gegevens.

Want het percentage van de transportprijs in de verkoopprijs van een computer is bijvoorbeeld niet te vergelijken met het percentage van de transportprijs in de verkoopprijs van voedingsmiddelen. Wat de oorzaak ook is, men moet steeds voor ogen houden dat het de eindverbruiker is die de rekening betaalt!

Bij de reflectie over de internalisering van externe effecten verbonden aan het goederenvervoer mag men de verschillende reeds bestaande belastingsvormen niet uit het oog verliezen zoals, in het bijzonder, de accijnzen op Diesel. Voor UPTR zijn de accijnzen al een heffing die gelijkstaat aan een kilometertaks. De accijnzen zijn de eerlijkste belasting wat het milieu betreft. Het is inderdaad zo dat hoe meer een voertuig verbruikt, hoe meer accijns betaald wordt.

Ten slotte houdt UPTR eraan de milieubijdrage in herinnering te brengen die reeds betaald wordt door de sector van het professionele transport voor derden.

De wegvervoerders hebben immers massaal geïnvesteerd in de vernieuwing van hun wagenpark door de aankoop van vrachtwagens die voldoen aan de EURO 4- en binnenkort Euro 5-normen. Deze nieuwe technologieën brengen een niet te verwaarlozen financiële kost met zich mee.

VERZEKERINGEN 5E EUROPESE RICHTLIJN

Op het vlak van de burgerlijke aansprakelijkheid auto's, betekent de 5de richtlijn momenteel slechts een minimale harmonisering van de bestaande regels in zake B.A. auto's.

De maximumvergoeding (ten laste van de verzekeraars) verschilt behoorlijk van de ene Lidstaat tot de andere. Bijgevolg zijn er belangrijke prijsverschillen tussen de verzekeringspremies die evenzeer het concurrentie-evenwicht verstoren.

De Belgische vervoerders onderschrijven verplicht een verzekering die de schade dekt die zij kunnen veroorzaken en dit, zonder enige limiet op het bedrag dat de verzekeraar desgevallend moet neertellen.

Het lijkt ons onaanvaardbaar dat bij ongeval in België, de verzekering van vervoerders uit sommige landen de schade slechts dekt tot een bepaald bedrag terwijl het overige ten laste van de onderneming blijft (als zij dit kan ...) en vervolgens ten laste van het – Belgische – autowaarborgfonds.

UPTR wenst dat de Regering een dossier samenstelt ter bespreking van de harmonisering naar boven toe van de maximumvergoedingen van de 5de richtlijn.

Bij gebreke daaraan zou België van de buitenlandse vervoerders de voorlegging van een verzekeringsbewijs B.A. zonder plafond moeten kunnen eisen of de betaling (aan de grens, aan de Eurovignet betaalautomaten) eisen van een aanvullende verzekeringsdekking die berekend wordt (zoals voor het eurovignet) op de tijd door te brengen in België.

RIJVERBOD

Aangezien elke belemmering van het vrij verkeer van vrachtwagens de transportkosten verhoogt, meent UPTR dat het rijverbod moet beantwoorden aan uniforme en

geharmoniseerde regels op het ganse Europese grondgebied. Het is niet meer aanvaardbaar dat elke Staat (of zelfs gewest ...) van de Europese Unie zijn eigen regels blijft bepalen wat rijverbod betreft voor vrachtwagens.

UPTR verdedigt de principes van vrijheid van werk en van het vrij verlenen van diensten en vraagt daarom het opheffen van het rijverbod op zondag dat nu in sommige Staten bestaat.

Deze vraag is ook sociaal gerechtvaardigd. Men moet inderdaad kunnen vermijden dat onze chauffeurs verplicht worden het weekend door te brengen op parkings zowel op de heen- als op de terugweg.

EUROPESE HARMONISERING VAN DE TECHNISCHE REGELGEVING

UPTR verlangt dat de Europese Commissie zich zou inzetten voor het harmoniseren van alle aspecten die te maken hebben met de technische regelgeving voor de voertuigen en dit, niet alleen om ieder nadelig risico van oneerlijke concurrentie weg te werken maar ook om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Enkele voorbeelden verdienen zeker bijzondere aandacht :

- De verplichte uitrusting van alle vrachtwagens met spatborden.
- De daadwerkelijke installatie van doelhoekspiegels op alle vrachtwagens
- De veralgemening van de mogelijkheid om maritieme 45-voet containers te vervoeren.

Bovendien verwacht UPTR dat deze harmonisering gepaard gaat met een erkenning van gelijkvormigheids-certificaten die in een andere lidstaat zijn opgesteld.

Het is zeker niet normaal dat vandaag de dag een voertuig dat technisch conform is in één lidstaat dat niet is in een andere; zo moet iemand die een voertuig wil verkopen in een andere

lidstaat dit voertuig in orde brengen met de reglementering van het land van aankoop. Onder de gekende voorbeelden vinden we het vervangen van de achteruitkijkspiegels, zelfklevende markeringen of de achteruitrijlichten (geel in Frankrijk, wit in België ...).

Tenslotte wil UPTR dat de periodiciteit van de verplichte technische controles volledig geharmoniseerd wordt. Het is bij voorbeeld niet normaal dat de technische controle voor ADR voertuigen in België om de zes maanden plaatsvindt en in Frankrijk slechts om de twee jaar.

MAXIMUM TOEGELATEN MASSA : 44 TON EN 5 ASSEN

UPTR steunt het principe waarbij voertuigen die een hoger toegelaten gewicht hebben in beladen toestand de vlotheid van het verkeer bevorderen en het transport efficiënter maken.

UPTR vraagt dus dat de reglementering op maximaal toegelaten massa van de wegvoertuigen zou geharmoniseerd worden, waarbij voor de combinaties op 5 assen 44 ton zou worden voorzien als standaard norm.

LENGTE EN AFMETINGEN

De huidige lengte van de voertuigen is vastgesteld op 18,75 meter voor de combinatie vrachtwagen + aanhangwagen en op 16,50 meter voor een trekker en zijn oplegger. Het gaat altijd om de totale maximum lengte (lading + trekker). De bestuurderscabine is dus inbegrepen. De Europese constructeurs hebben dus vrachtwagens ontwikkeld met een platte voorkant om de lengte van de vracht te maximaliseren. De vrachtwagens van het "torpedo" type of "lange neus" zijn dus geleidelijk aan uit het Europese landschap verdwenen.

Die voertuigen bieden nochtans bepaalde voordelen meer bepaald op het vlak van veiligheid van de chauffeur omdat ze beter botsingen opvangen in geval van een ongeluk.

De motor is ook beter bereikbaar voor herstellingen of onderhoud.

UPTR wil dus het debat over de maximaal toegelaten lengte van de voertuigen opnieuw openen met het oog op een berekening van de maximaal toegelaten lengte van enkel de vracht.

ECOCOMBI'S

In het kader van een globale overdenking van de mobiliteit, verwacht UPTR dat ze zonder ideologische vooringenomenheid op een objectieve wijze rekening houdt met de voordelen van het eventuele gebruik van modulaire combinaties van 25 meter.

Vanuit milieustandpunt is UPTR van mening dat de ecocombi's zeker een positieve rol kunnen spelen.

De constante verhoging van het goederenverkeer vraagt inderdaad om verschillende oplossingen.

UPTR pleit er dus voor dat Europa zich duidelijk uitsprekt ten voordele van de ecocombi's en dit zeker voor de trajecten op vooraf bepaalde routes, meer bepaald tussen de havens en de grote logistieke centra.

UPTR herhaalt – indien nodig - dat dit soort combinatie niet bestemd is voor de distributiesector. Het economische en het ecologische voordeel van beroep te doen op dit soort voertuigen is het transport met volle lading.

UPTR onderstreept dat het beroep doen op de ecocombi's niet moet opgevat worden als concurrentie voor het spoortransport. De ecocombi's bieden inderdaad een antwoord op de moeilijkheid voor de spooroperateurs om het transport van geïsoleerde wagons te beheren.

Tenslotte nodigt UPTR de Europese politieke verantwoordelijken uit om de gebruiksvoorwaarden van de ecocombi's te harmoniseren volgens volgende principes :

- Bij voorkeur beroep doen op bestaande voertuigen (concept van de modulaire combinatie)
- Maximum toegelaten massa van 60 ton (op minimum 7 assen)
- Bevorderen van transport tijdens daluren of 's nachts
- Gelijkaardige gebruiksvoorwaarden in heel Europa

EUROPESE HARMONISERING VAN DE WEGCONTROLES

UPTR verdedigt het idee dat de wegcontroles in elk van de Europese landen moeten uitgevoerd worden in functie van dezelfde gemeenschappelijke maatstaven.

Wetend dat de controle op rij- en rusttijden kan uitgevoerd worden in bedrijven, moeten de wegcontroles beperkt worden tot het strikte minimum.

De wegcontroles dienen dus gericht te worden op zekere specifieke aspecten, zoals de naleving van de dagelijkse rij- en rusttijden van het traject, het toegelaten alcoholgehalte in het bloed, de vervoersdocumenten (vergunning en vrachtbrieven).

Op het vlak van de controle op de rij- en rusttijden pleit UPTR nog voor een snelle harmonisering van de interpretatieregels.

UPTR vindt het jammer te moeten vaststellen dat bij een controle in België een chauffeur volkomen in orde kan blijken te zijn, daar waar hij bij een controle in Frankrijk in overtreding is. De reden: verschillen in interpretatie van de Europese Verordening 561 /2006.



ONDERBREKING VAN DE RIJTIJD : EEN MINIMUM AAN BEGRIIP !

UPTR vraagt een herziening van het Reglement 561/2006 over de rij- en rusttijden in de zin van meer respect van de opgelegde vereisten aan de transportbedrijven door hun klanten voor het leveren van hun goederen volgens het principe van de 'just in time'.

Onderbreking van de rijtijd

UPTR stelt namelijk voor dat men zou nadenken over het opsplitsen van de verplichte onderbreking van de rijtijd (45 minuten na 4u30 rijden) die op een meer pragmatische en menselijke manier rekening houdt met de realiteit waarmee de transporteurs en hun chauffeurs geconfronteerd worden.

Voor UPTR zou elke onderbreking van de rijtijd van meer dan 15 minuten moeten meegerekend worden voor de berekening van de verplichte pauze van 45 minuten.

Maximum rijtijd

UPTR stelt voor na te denken over het berekenen van de dagelijkse en wekelijkse rijtijd op basis van een gemiddelde rijduur.

Deze pragmatische benadering zou gekende probleemsituaties kunnen vermijden, zoals :

- In geval van onvoorziene files, het risico om de rijtijd te overschrijden die vele chauffeurs ertoe drijft zich op de pechstrook te parkeren.
- Chauffeurs die zich moeten parkeren op de op- of afritten van de rustplaatsen wanneer de parkings volzet zijn en hun maximum rijtijd bijna verstreken is.
- De (menselijke) verleiding om te snel te gaan rijden om de nacht niet in de vrachtwagencabine te moeten doorbrengen wanneer men op slechts enkele kilometers van zijn woonplaats is.

OPHEFFING VAN DE VERKLARING VAN NON-ACTIVITEIT

Met de digitale tachograaf kunnen de controlediensten alle nodige informatie – ter plaatse of in het bedrijf – uit de bestuurderskaart halen. Daarom zou het eenvoudigweg afschaffen van dit document een belangrijke administratieve vereenvoudiging betekenen.

Bij een wegcontrole moet een vrachtwagenbestuurder tegenwoordig ofwel zijn bestuurderskaart ofwel de tachograafschijven van de dag zelf en die welke de voorafgaande 28 kalenderdagen werden gebruikt, kunnen voorleggen. Indien hij echter in die 29 dagen afwezig was (verlof, ziekte, ...) dan dient hij bij controle deze afwezigheid te kunnen rechtvaardigen door middel van een verklaring van non-activiteit. Het model van deze verklaring van non-activiteit werd door Europa vastgelegd.

Deze EU-verklaring dient gebruikt te worden als de bestuurder geen voertuig heeft kunnen besturen als gevolg van ziekte, verlof of als hij een voertuig heeft bestuurd dat niet onder het toepassingsgebied van de Verordening 561/2006 inzake rij- en rusttijden valt.

UPTR stelt vast dat vervoerders en hun chauffeurs de enigen zijn die afwezigheden dienen te verantwoorden tegenover de controlediensten.

Bovendien betekent het opstellen van dergelijke verklaringen een zware administratieve last voor de transportonderneming en is ze nutteloos voor de veiligheid van de weg.

Enkel een origineel document, ondertekend door de verantwoordelijke is geldig. Aangezien chauffeurs hun rit soms starten vanaf hun woonplaats zonder eerst langs te gaan bij de transportonderneming, is dit een groot probleem voor de transporteurs.

De wetgeving bepaalt dat deze verklaring enkel mag gebruikt worden voor ziekte, verlof of als de chauffeur een voertuig heeft bestuurd dat niet onder het toepassingsgebied van de Verordening 561/2006 inzake rij- en rusttijden valt. Er wordt niets vermeld over economische werkloosheid, deeltijdse arbeid of het Belgische regime van 'klein verlet' waarvoor men het Europese model van verklaring van non-activiteit niet mag gebruiken. Voor deze gevallen dient een ander bewijsmiddel gezocht te worden met als gevolg dat deze andere bewijsmiddelen niet altijd door de controlediensten aanvaard worden omdat ze slecht ingelicht zijn en een Europees model eisen dat de vervoerders dus in principe niet kunnen opstellen. Dit veroorzaakt dan weer de nodige stress bij de chauffeur en de transportonderneming.

Met een beetje gezond verstand begrijpt men dat UPTR aandringt op het afschaffen van dit document.

DIGITALE TACHOGRAAF : PROBLEEM VAN DE "VERLOREN MINUUT"

Oorspronkelijk werd de digitale tachograaf als een technologische vooruitgang voorgesteld, maar de beperkingen werden al heel snel duidelijk !

Vier jaar na de invoering ervan zijn de transporteurs nog niet klaar met het meten van de nadelen ervan...

Het meest onwaarschijnlijk is zeker het – nog steeds onopgeloste... - probleem van de "verloren minuut". Zo registreert het toestel elk van de vier activiteiten (rijden, rust, beschikbaarheid, andere activiteiten) in volledige minuten en niet in seconden !

Als men de gegevens van de boordcomputer/GPS en die van de digitale tachograaf vergelijkt, ziet men grote verschillen.

De digitale tachograaf is dus een bijzonder probleem voor alle transporteurs wiens werk veelvuldige stopplaatsen inhoudt. In één enkele dag zijn zo al verschillen tot drie en een half uur gemeten !

Voor UPTR is het belangrijk dat het legale instrument dat de rij- en rusttijden meet de gegevens in seconden en niet meer in minuten registreert.

OPHEFFING VAN BESTUURDERSATTEST

Het bestuurdersattest is momenteel verplicht voor elke chauffeur die afkomstig is van een land dat geen lid is van de Europese Economische Ruimte en een internationaal transport doet. De geldigheidsduur van dit attest is maximum een jaar.

Voor UPTR is dit attest een administratieve last die nutteloos is voor de werkgevers en bovendien is de maatregel kwellend en discriminerend voor werknemers wiens enige gebrek is dat ze een niet-Europese nationaliteit hebben.

UPTR vraagt aan België de opheffing ervan voor te stellen.

PECHVERHELPING : HARMONISERING VAN DE TARIEVEN

Aangezien men vastgesteld heeft dat in elk Europees land de vervoerders momenteel geconfronteerd worden met andere regels wanneer ze gebruik moeten maken van de diensten van pechverhulpers, vraagt UPTR dat België een Europese harmonisering van de regels in deze materie voorstelt.

Het is belangrijk om de openbare weg zo snel mogelijk vrij te maken als er een ongeval gebeurt of men pech krijgt, maar dat mag niet leiden tot misbruik van autoriteit of misbruik van tarieven.

Voor UPTR moet de vrijheid om de pechverhulp te kiezen de regel

blijven. Het aanwijzen van een officieel erkende pechverhulp door de politiediensten moet de uitzondering zijn. In dat opzicht verwacht UPTR dat er duidelijke regels bepaald worden, zeker over de toegepaste tarieven.

BEROEPSDIESEL

De accijnzen op brandstof zijn momenteel onderworpen aan de richtlijn over de fiscaliteit van de energie van 27 oktober 2003.

Deze richtlijn bepaalt de minimum accijnstarieven voor alle energieproducten, waaronder olieproducten, en bevat dus een hoofdstuk gewijd aan diesel.

Aangezien het gaat om minimum drempels, behoudt elke Staat het recht om over te gaan tot een verhoging van de heffing op brandstof.

Deze richtlijn voorziet de mogelijkheid voor de Lidstaten om de prijs van de beroepsdiesel te scheiden van de diesel die voor niet-commerciële doeleinden gebruikt wordt. Deze scheiding is beter gekend onder de naam "beroepsdiesel".

UPTR verwacht dat de Belgische Regering het principe van de beroepsdiesel verdedigt bij de besprekingen die moeten starten om de nieuwe minimum tarieven vast te leggen die in voege zullen treden op 1 januari 2013.

UPTR verlangt ook dat de heffing op diesel via accijnzen niet losgekoppeld wordt van het debat over de internalisering van externe effecten.

Aangezien men niet kan genieten van het concurrentievoordeel dat bestaat voor de concurrenten van de Oostbloklanden op het vlak van salarissen, nodigt UPTR de Belgische Regering uit om zich niet te laten verleiden tot een verhoging van accijnzen op diesel die de slechte concurrentiepositie van de Belgische transportbedrijven nog erger zou maken.

BETALINGSTERMIJN : MAXIMUM 30 DAGEN

Dat de transportfacturen zeer laat betaald worden is niet nieuw. Alle Europese vervoerders worden met hetzelfde probleem geconfronteerd. De problematiek komt vooral voort uit het feit dat de transportsector hoofdzakelijk bestaat uit KMO's.

Voor UPTR veroorzaakt het ten onrechte verlengen van de betalingstermijnen trapsgewijze problemen van te laat betalen en brengen ze de solvabiliteit - en dus het voortbestaan - van te veel bedrijven in gevaar.

Om de terugkerende problemen van gebrek aan liquiditeit te helpen oplossen binnen de transportbedrijven, stelt UPTR voor dat men zich inspireert op het Franse model dat strafrechtelijk een maximum betalingstermijn oplegt van 30 dagen vanaf de uitgifte van een factuur van een transportprestatie.

Deze maatregel kan gemakkelijk gerechtvaardigd worden door het feit dat de transporteurs ook wettelijk grote bedragen voorlopig moeten financieren, met name de accijnzen en de BTW op de diesel die ze verbruiken.

