

## Verbod op grensoverschrijdend vervoer van 44 ton **Niet in strijd met de Europese regels... maar evenmin een noodzakelijke invoering**



de Franse Raad van State, in de betrachting om de wetswijziging onwettig te laten verklaren. Na een procedure van meer dan één jaar deed de Franse Raad van State op 27 september 2022 uitspraak in deze kwestie. De Franse Raad van State oordeelde hierbij dat het verbod niet in strijd is met de Europese regelgeving en dat de Franse overheid aldus wel degelijk kon overgaan tot invoering van deze beperking. Het vernietigingsberoep werd dan ook afgewezen en de beperking blijft van kracht.

De Franse vakpers berichtte vrij snel lyrisch over dit arrest, gezien het voor de Franse transportsector gunstige verbod overeind blijft ten gevolge van dit arrest. Een grondige lezing van het arrest scheidt echter een genuanceerdere blik.

Het Franse verbod wordt immers gebaseerd op de Europese richtlijn 96/53 met betrekking tot de maximale afmetingen en gewichten voor vervoer op het Europese grondgebied. Deze richtlijn bepaalt dat lidstaten het vervoer van minder dan 40 ton op hun grondgebied niet mogen verbieden. Deze bepaling vormt voor de Franse autoriteiten sinds jaar en dag de grondslag om te argumenteren dat men de toegang tot hun grondgebied kunnen ontzeggen voor het vervoer van voertuigen die 40 ton te boven gaan.

Hoewel de Franse Raad van State in haar arrest van 29 september heeft geoordeeld dat een dergelijk verbod voor vervoer van meer dan 40 ton inderdaad niet rechtstreeks in strijd is met deze richtlijn, oordeelde stelde het arrest dat deze richtlijn enkel voorziet in een

*Reeds lange tijd is er discussie omtrent de vraag naar het grensoverschrijdend goederenvervoer van 44 ton tussen Frankrijk en België. Ondanks dat beide landen op hun grondgebied het vervoer tot 44 ton toelaten, tracht de Franse overheid desalniettemin het grensoverschrijdend vervoer van meer dan 40 ton tegen te gaan. De reden hiervoor dient wellicht niet verte worden gezocht, gezien dergelijke maatregel uiteraard enkel de Franse transportsector ten goede komt.*

Tot augustus 2021 was er echter geen enkele rechtsgrond voorhanden op basis waarvan de Franse autoriteiten ook effectief tot bestraffing van grensoverschrijdend vervoer tussen 40 en 44 ton konden overgaan. De pogingen van de

Franse controlediensten draaiden toen ook meestal op niets uit, gezien men hier wel op controleerde en beboette, maar er bij betwisting dikwijls bakzeil werd gehaald door de Franse autoriteiten. Met de invoering van het beruchte decreet 2021-1006 van 29 juli 2021 werd er echter een uitdrukkelijk verbod op het grensoverschrijdend vervoer van meer dan 40 ton ingevoerd in de Franse wetgeving. Deze aanpassing van de wetgeving ter zake dient de Franse controlediensten de nodige munitie te geven om grensoverschrijdend vervoer tussen 40 en 44 ton effectief te bestraffen.

Op initiatief van UPTR en de FEDIEX (Belgisch verbond van ontginningsbedrijven) werd een vernietigingsberoep ingesteld voor

verplichting om minstens vervoer tot 40 ton toe te laten, maar geen een verbod inhoudt om vervoer van meer dan 40 ton toe te laten. Met andere woorden: Frankrijk was geenszins verplicht om het vervoer tot 44 ton te verbieden om zich in regel te stellen met de Europese regelgeving.

Frankrijk kan volgens de Europese regels aldus niet worden verplicht om het vervoer tot 44 ton toe te staan, zij was evenmin verplicht om het vervoer tot 44 ton te verbieden.

De regels voor het grensoverschrijdend vervoer tussen de 40 en 44 ton bevindt zich op dit ogenblik in een situatie die Europees gezien niet wordt geregeld (behalve voor wat betreft intermodaal vervoer van zeecontainers), waardoor de lidstaten op dit ogenblik over de vrijheid beschikken om hier zelf te

reguleren. Een opening in Europese regelgeving die Frankrijk duidelijk als een opportuniteit heeft aangewend ter bescherming van haar eigen sectoren.

Het arrest verwijst daarnaast naar de doelstelling van de Europese regelgeving ter zake, die er net in bestaat een harmonisatie te creëren in het Europese vervoer. In die omstandigheden lijkt het grensoverschrijdend vervoer tussen 2 lidstaten die op hun eigen grondgebied elk het vervoer tot 44 ton toelaten dan ook perfect in lijn te liggen met de doelstelling van de Europese richtlijn. Het valt dan ook te betreuren dat dit arrest voorbij is gegaan aan het feit dat deze nieuwe nationale regelgeving net de harmonisatie tegenwerkt door bijkomende beperkingen te stellen en ook de Europese milieudoelstellingen in het

kader van de green deal volledig voorbijschiet.

In ieder geval blijkt na analyse van het arrest, samen gelezen met de richtlijn 96/53, dat het verbod van grensoverschrijdend vervoer tot 44 ton niet rechtstreeks volgt uit deze Europese regelgeving en het al zeker geen verplichting was voor Frankrijk om dit in te voeren.

De strijd lijkt dus nog niet gestreden. Met het oog op de wijziging van de Europese richtlijn 96/53, waar men op heden aan werkt, wordt dit ongetwijfeld nog vervolgd...

*Mathias Dendievel*  
Advocaat  
Transport & Logistiek Advocaten

**WE SOLVE YOUR  
LEGAL PROBLEMS  
IN TRANSPORT.**

**TLA** TRANSPORT  
EN LOGISTIEK  
ADVOCATEN

Bruggesteeweg 315  
B 8830 Hooglede (Roeselare)

T +32 (51) 25 20 31  
E info@tl-a.eu

[www.tl-a.eu](http://www.tl-a.eu)