



Verdediging van professionele belangen: Een overzicht

Op 9 juni 2024 zullen de volgende Europese, federale en regionale verkiezingen plaatsvinden en kunnen burgers hun vertegenwoordigers voor de vijf daaropvolgende jaren aanduiden. De schouders van de verkozenen wacht de zware taak om de last van een nieuwe federale en gewestelijke regering te vormen, te dragen.

Wanneer de tijd zich voordoet zal UPTR hen haar eisenbundel, onderbouwd met objectieve cijfers en argumenten, overmaken.

Het leek ons evenwel opportuun om ook eens achteruit te kijken en te bezinnen over de resultaten die behaald werden in de huidige legislatuur.

Onderstaand vindt u de zaken waarop UPTR een invloed heeft gehad:

A. Arbeids- en sociaal recht

1. Nacht- en weekendarbeid in de logistiek

Om de positie van België als logistiek referentieland op Europees niveau te consolideren, heeft UPTR de CAO's van 16/01/2020 over nachtarbeid en van 19/01/2023 over weekendwerk voor logistiek personeel dat onder het PC 140.03 valt, kunnen laten ondertekenen.

2. Het scholingsbeding

Voor opleidingen met betrekking tot knelpuntberoepen is het nu mogelijk voor werkgevers om de kosten gemaakt voor deze opleidingen door te rekenen aan de werknemer, indien deze laatste vroeger vertrekt dan overeengekomen. (zie onze flash nr. 37 van 26/06/2023)

3. Opleiding (en examen) rijbewijs C + CE en/of de vakbekwaamheid: verhoogde financiële tussenkomst van het SFTL

De tussenkomst van het SFTL ten voordele van de werkgevers in de sector Transport & Logistiek inzake de opleidingen voor het rijbewijs (+ vakbekwaamheid en examens) van de rijkschool, werden stevig verhoogd.

De financiële tussenkomst dekt de kosten gemaakt voor het behalen van het rijbewijs voor **arbeiders** die reeds in dienst zijn en eveneens de voorfinanciering van kosten voor de arbeiders pas in dienst zullen treden na de behaling van hun rijbewijs C, CE en/of hun vakbekwaamheid. (zie ons magazine Non Stop nr. 3 editie juni 2022)

4. Opleiding rijbewijs C + CE en/of vakbekwaamheid via het systeem van vrije begeleiding

De CAO van 19 mei 2022 voorziet de mogelijkheid voor werkgevers om te genieten van dezelfde bovenstaande financiële tussenkomsten bij opleidingen voor het rijbewijs C + CE en/of vakbekwaamheid van hun (toekomstige) medewerkers via het systeem van vrije begeleiding.

5. Functieclassificatie van het rijdend personeel

Het nieuwe systeem van functieclassificatie van het rijdend personeel trad in werking op 1 januari 2023. Dit nieuwe systeem maakte het mogelijk om de specifieke kenmerken van het beroep van chauffeur C en CE te actualiseren, zonder de pakketbezorgers (rijbewijs B) en fietskoeriers te vergeten. (zie onze flash nr. 63 van 23/12/2022)

6. Begeleiders uitzonderlijk vervoer: PC 140.03

Het koninklijk besluit van 28/11/2021 en de CAO van 19 mei 2022 maakten het mogelijk om begeleiders van uitzonderlijk vervoer terug onder het PC 140.03 onder te brengen en ze definitief te integreren in de sector Transport & Logistiek.

7. PC 226: beroepen bij de Raad van State

Meer dan 55% van werknemers die onder het PC 226 vallen, werken in transport of logistieke onderneming. Toch worden deze 2.500 werknemers niet rechtstreeks vertegenwoordigd binnen het PC 226.

Om een halt te roepen aan deze toestand, heeft UPTR een beroep ingediend bij de Raad van State om de benoeming van de Werkgeversfederatie als – enige – vertegenwoordiger van de werkgevers binnen het PC 226, ongedaan te maken.

B. Mobility Package:

1. Rij- en rusttijden

Sinds augustus 2020 en de invoering van nieuwe regels inzake rij- en rusttijden heeft UPTR, in detail, in haar magazine Non Stop, het geheel van de elementen die verband houden met de Mobility Package overlopen.

UPTR heeft het huidige referentiedocument gecreëerd over wat betreft de regels inzake de rij- en rusttijden.

Dit document is [hier](#), gratis, beschikbaar.

2. Detachering via het nieuwe systeem “IMI”

Tussen 2015 en 2022 maakten de nationale detacheringssystemen MiLog (Duitsland) en SIPSI/Loi Macron (Frankrijk) via hun “voorafgaandelijke aangiften” het leven zuur van vele vervoerders.

Ingevolge de protesten en voorstellen van UPTR bij de Europese Commissie werd hier eindelijk een einde aan gemaakt.

Men kan niet ontkennen dat het ééngemaakte Europees platform “IMI” de zaken vereenvoudigd heeft. (zie onze flash nr. 8 van 01/02/2022)

3. Cabotage: afkoelingsperiode

UPTR heeft een beroep ingediend bij het Europees Hof van Justitie om de regel aan te vechten die het voor (Belgische) vervoerders onmogelijk maakt om te caboteren (in Frankrijk) gedurende 4 dagen na een vorige reeks van cabotageritten.

De proactieve actie van UPTR heeft de Belgische Staat ertoe gedwongen om eveneens een beroep in te dienen op dit punt. (zie onze flash nr. 22 van 04/03/2021)

Op heden heeft het Europees Hof zich nog niet uitgesproken over het lot van de afkoelingsperiode.

C. Richtlijn maten en gewichten: 44 ton / 5 assen (naar Frankrijk)

Het beroep ingediend door UPTR en FedieX bij de Franse Raad van State tegen de protectionistische maatregel die het vervoer van 44 ton op 5 assen enkel mogelijk maakt voor

nationaal vervoer binnen Frankrijk, heeft als grote verdienste gehad dat het de Europese Commissie wakker schudde.

Het ontwerp van de herziening van richtlijn 96/53 dat recentelijk voorgesteld werd door de Europese Commissie, maakt een einde de mogelijkheid voor lidstaten om maatregelen te nemen die het internationaal vervoer beperken. (zie onze flash nr. 59 van 15/12/2022 en onze Non Stop nr. 5 editie december 2022).

D. Economie en financiën

1. Actualisering van de prijsindices van het ITLB

Het belang van de evolutie van de prijsindices van het Instituut Transport en Logistiek België voor vervoerders valt niet te ontkennen.

Sinds 1 januari 2022 werd een nieuw model voor de kostprijsindices, ontworpen door het ITLB met hulp van de Universiteit Antwerpen, ingevoerd. Deze essentiële actualisering maakt het mogelijk om de marktontwikkelingen beter weer te geven, met nog steeds dezelfde zorg voor objectiviteit en neutraliteit.

2. Jaarlijkse studie van de financiële gezondheid van vervoersondernemingen

Om over objectieve cijfers te beschikken heeft UPTR het audit- en financieel expertisebureau BDO de opdracht gegeven om jaarlijks de jaarrekeningen neergelegd bij de Belgisch nationale bank door zo'n 5.000 vervoersondernemingen (die onder de NACE-code 494 vallen), te analyseren.

Deze jaarlijkse studie is het referentiedocument geworden voor de sector in hun gesprekken met de overheid.

E. Kilometerheffing: boetes

De schadelijke acties van de Waalse administratie inzake de kilometerheffing hebben UPTR ertoe gedwongen om meerdere juridische procedures op te starten tegen het herhaaldelijke machtsmisbruik door de SPW-wegcontroleurs.

De rechtbanken hebben het Waalse Gewest zwaar veroordeeld en zijn (over)ijverige ambtenaren verboden vrachtwagens aan de kant te zetten om ter plaatse betaling te eisen van betwiste of betwistbare boetes.

F. Diverse regelgevingen inzake het vervoer

1. Verplichte nascholing 'code 95': ADR-opleiding komt in aanmerking

Het pleiten voor de toevoeging van ADR-cursussen in het curriculum van de verplichte nascholing 'code 95' slaagde, eerst op Europees niveau, en daarna op Belgisch niveau.

De drie Gewesten hebben de richtlijn 2018/645 omgezet waardoor ADR-cursussen in aanmerking komen voor 14 uur van de nascholing van de 35 uur die nodig zijn voor de vernieuwing van de 'code 95'. (zie onze flash nr. 85 van 13/08/2020)

2. Vervoer van vlas: maximale hoogte tot 4,30 meter

In tegenstelling tot Frankrijk kent België een – algemene – wettelijke maximumhoogte van 4,00 meter voor ladingen. Voor het vervoer van vlas hebben zowel Vlaanderen als Wallonië een uitzondering voorzien in het artikel 46.3 van de Wegcode. Voor het vervoer van vlas werd de maximale hoogte gebracht tot 4,30 meter. (zie onze Non Stop nr. 2 editie april 2022)

3. 48 (vs. 50) ton op 6 assen

Het besluit van de Vlaamse regering van 22 oktober 2021 is (gedeeltelijk...) geïnspireerd op het Waalse systeem van 50 ton / 6 assen. Voor bepaalde combinaties is het sindsdien mogelijk om de taalgrens over te steken met 48 ton op 6 assen (zie ons magazine Non Stop nr. 1 editie januari 2022)

G. Mobiliteit, verkeersveiligheid en imago van de sector

1. Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit

Met het besluit van de regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 1 september 2022, werd UPTR toegevoegd aan de Gewestelijke Commissie voor Mobiliteit.

Deze 'spontane' toevoeging van UPTR is het gevolg van haar beroep bij de Raad van State tegen de beslissing van de Brusselse minister van Mobiliteit om de kandidatuur van UPTR binnen deze Commissie af te wijzen.

2. Dag van de chauffeur op 14/12/2023

Komende 14 december, onder toezicht van vzw TLB, worden alle Belgische vervoerders uitgenodigd om hun chauffeurs in de bloemen te zetten in het kader van de dag van de chauffeur.

3. Vrachtwagenongevallen: relativering van de cijfers

UPTR analyseert ieder jaar de jaarlijkse verkeersveiligheidsbarometer van het instituut VIAS en vat de gegevens van ongevallen waar vrachtwagens 'bij betrokken' zijn.

Deze analytische oefening stelt UPTR in staat om aan de politiek genuanceerde conclusies voor te leggen, zonder bedolven te zijn onder de simplistische en populistische slogans die 'anti-vrachtwagen' zijn... (zie onze flash nr. 19 van 20/03/2023)

*Michaël Reul
Secretaris-Generaal*