



19/06/2024

Grensoverschrijdend transport met 44 ton: UPTR en FEDIEX teleurgesteld over de positie van de Raad

De herziening van de Richtlijn Maten en Gewichten stond op de agenda van de Europese Raad van 18 juni. De Raad slaagde er echter niet in om een consensus te bereiken, tot groot ongenoegen van UPTR en FEDIEX.

De twee beroepsfederaties volgen dit dossier al geruime tijd op zeer proactieve wijze. En terecht, want dit dossier is allesbehalve triviaal: het gaat om economie, eerlijke concurrentie en vermindering van de CO₂-uitstoot.

Achtergrond:

Sinds 1 januari 2013 staat Frankrijk vrachtwagens toe om op haar grondgebied te rijden met een maximaal toegestane massa van 44 ton (op 5 assen).

België staat deze combinaties al veel langer toe met 44 ton op haar grondgebied, in het kader van een Benelux-overeenkomst.

Franse en Belgische juristen ruziën al meer dan 10 jaar over de vraag of grensoverschrijdend transport met 44 ton is toegestaan of niet. In augustus 2021 werd de Franse verkeerswetgeving gewijzigd om duidelijk het grensoverschrijdend transport met 44 ton in beide richtingen te verbieden.

Op verzoek van UPTR en FEDIEX oordeelde de Franse Raad van State dat de Franse Staat zijn bevoegdheden niet overschreed en de bepalingen van Richtlijn 96/53/EG inzake de maten en gewichten van vrachtwagens niet schond door een dergelijk expliciet verbod in de verkeerswetgeving op te nemen.

In het kader van de Green Deal en het transportonderdeel 'Fit for 55' (dat streeft naar een vermindering van de CO₂-uitstoot met 55% in 2030 ten opzichte van 1990) heeft de Commissie een herziening van de betreffende richtlijn op de agenda gezet.

En terecht: Vanuit economisch oogpunt **betekent de beperking tot 40 ton een verlies van 4 ton nuttig laadvermogen** (van 27 tot 23 ton lading).

Vanuit milieuoogpunt dwingt deze beperking tot het onnodig gebruik van meer vrachtwagens.

Dit betekent **15% meer vrachtwagens** (met bijhorende uitstoot van fijn stof en CO₂) die nodig zijn om hetzelfde volume goederen te vervoeren.

De herziening van Richtlijn 96/53 werd onlangs goedgekeurd door het Europees Parlement, dat de door de Commissie voorgestelde richtlijnen valideerde.

Gisteren was het de beurt aan de Raad van Europese transportministers om zich te buigen over de voorgestelde teksten.

Belgisch compromisvoorstel:

België presenteerde een compromisvoorstel, met de opname van een uitzonderingsclausule, met name wat betreft het risico van omgekeerde modal shift. Tevergeefs. Tot grote spijt van de vertegenwoordigers van de Belgische transporteurs en steengroeves.

UPTR en FEDIEX verbergen hun teleurstelling niet. Ze blijven echter optimistisch over de uitkomst van dit dossier, ervan uitgaande dat het gezond verstand uiteindelijk zal zegevieren.

Michel Calozet, Secretaris-Generaal van FEDIEX, legt de redenen uit: "Dit dossier is zo belangrijk voor ons omdat onze steengroeves zich in de buurt van de Franse grens bevinden. Dit is een millennia oud geologisch feit. Operationeel en financieel zijn deze verschillen in behandeling moeilijk te begrijpen. Het zijn dezelfde vrachtwagens die onze klanten bevoorraden, of ze nu Belgisch of Frans zijn. Voor onze bedrijven is alle vooruitgang welkom. We rekenen nog steeds op de triomf van de rede. Jammer dat we weer kostbare maanden verliezen om de CO2-uitstoot van het transport van onze producten te verminderen."

Michaël Reul, Secretaris-Generaal van UPTR, voegt daaraan toe: "Onze transporteurs moeten hun CO2-uitstoot verminderen. De eenvoudigste oplossing begint met het verbeteren van de beladingsgraad van vrachtwagens. Dit is een directe 'quick win' van ongeveer 15%. Gezien de problematiek van het personeelstekort begrijpen onze transporteurs deze beperking niet. Ik merk op dat de Franse transportfederaties tegenwoordig hetzelfde standpunt innemen, wat relatief optimistisch stemt op de lange termijn. Het Belgische voorzitterschap heeft het maximum gedaan. Hongarije erft nu het hete hangijzer. Dat is een onbekende factor. De andere onbekende is de positie van Frankrijk na hun interne verkiezingen. We verliezen tijd. En tijd is niet alleen geld, maar ook CO2."

Over UPTR

Als erkende nationale beroepsfederatie, verdedigt UPTR sinds 1937 de economische belangen van de transport- en logistieke sector in België. De beroepsorganisatie vertegenwoordigt op een constructieve manier zelfstandigen en ondernemingen in lobbydossiers over economische, fiscale, sociale en milieugerelateerde onderwerpen.

UPTR is het centraal aanspreekpunt voor maar liefst 2.300 ondernemingen uit de transport- en logistieke sector, zowel in Vlaanderen als Brussel en Wallonië. De nationale beroepsfederatie informeert haar leden op transparante wijze over de ontwikkelingen in de sector via een eigen tijdschrift en news flashes. Bovendien biedt UPTR haar leden een heel amalgaam aan diensten aan, zoals juridisch advies, de invordering van beroepsdieselaccijnzen en BTW, de levering van CMR-vrachtbrieven en badges en betaalkaarten voor tolwegen.