




SAMEN MET U OP WEG

Eisenbundel



Member of 

Brussel

Havenlaan 104-106
1000 Brussel
T. +32 (0)2 420 54 56

Kortrijk

Engelse Wandeling 2 K07G
8500 Kortrijk
T. +32 (0)56 60 17 38

Luik

Rue de l'Abbaye, 138
4040 Herstal
T. + 32 (0)4 361 40 90

info@uptr.be - www.uptr.be

Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers
Erkende professionele unie nr. 5451



SAMEN MET U OP WEG



In haar hoedanigheid van erkende beroepsfederatie is de voornaamste doelstelling van UPTR het **vertegenwoordigen en informeren van de Belgische vervoerders en logistieke spelers**. Om de ondernemers uit de Transport & Logistieke sector te ondersteunen, stelt UPTR een omvangrijk gamma aan diensten en producten ter beschikking.

- +** Informatie
(‘Flash’ mailing en vakblad ‘Non Stop’)
- +** Vervoersvergunningen
- +** Juridische dienst
- +** CMR-vrachtbrieven en vervoersdocumenten
- +** Interoperabele OBU / betaalkaarten
(kilometerheffing, snelwegen en tunnels)
- +** Tankkaart
- +** Terugvordering accijnzen
(‘Professionele diesel’)
- +** Gespecialiseerd sociaal secretariaat
- +** Terugvordering van BTW in het buitenland
- +** Invordering openstaande schulden
- +** Verzekeringen audit
- +** Opleidingscentrum
 - ADR (chauffeurs en veiligheidsadviseurs)
 - Verplichte nascholing ‘code 95’
 - LZV
- +** Webshop

UPTR: De verdediging van de belangen van Belgische vervoerders en logistieke spelers
info@uptr.be +32 (0) 2 420 54 56



UPTR Brussel
Havenlaan 104-106
1000 Brussel

UPTR Kortrijk
Engelse Wandeling 2
(bus K07G) 8500 Kortrijk

UPTR Gent
Dublinstraat 35
(bus 014) 9000 Gent

www.uptr.be



SAMEN MET U OP WEG

De sector Transport & Logistiek omvat de bedrijven en hun personeel (arbeiders en medewerkers) die diensten voor derden verrichten, zoals handling, goederenvervoer en alle logistieke activiteiten die economisch essentieel zijn voor de werking van de handel en industrie.

Als erkende beroepsvereniging (n°5451) behartigt UPTR sinds 1937 de belangen van zelfstandigen en bedrijven in de sector Transport & Logistiek voor derden.

De kerncijfers van de transport- en logistieke sector

1. Tewerkstelling (Code RSZ 083)

78.969 arbeiders zijn rechtstreeks tewerkgesteld bij exact 6.000 werkgevers van het PC 140.03 (cijfers per 31.12.2023).

- 91% in KMO's met minder dan 30 werknemers
- 6,70% vrouwen
- 2.436 buitenlandse chauffeurs
- 41% van de chauffeurs is ouder dan 50 jaar (25% zelfs ouder dan 55 jaar)

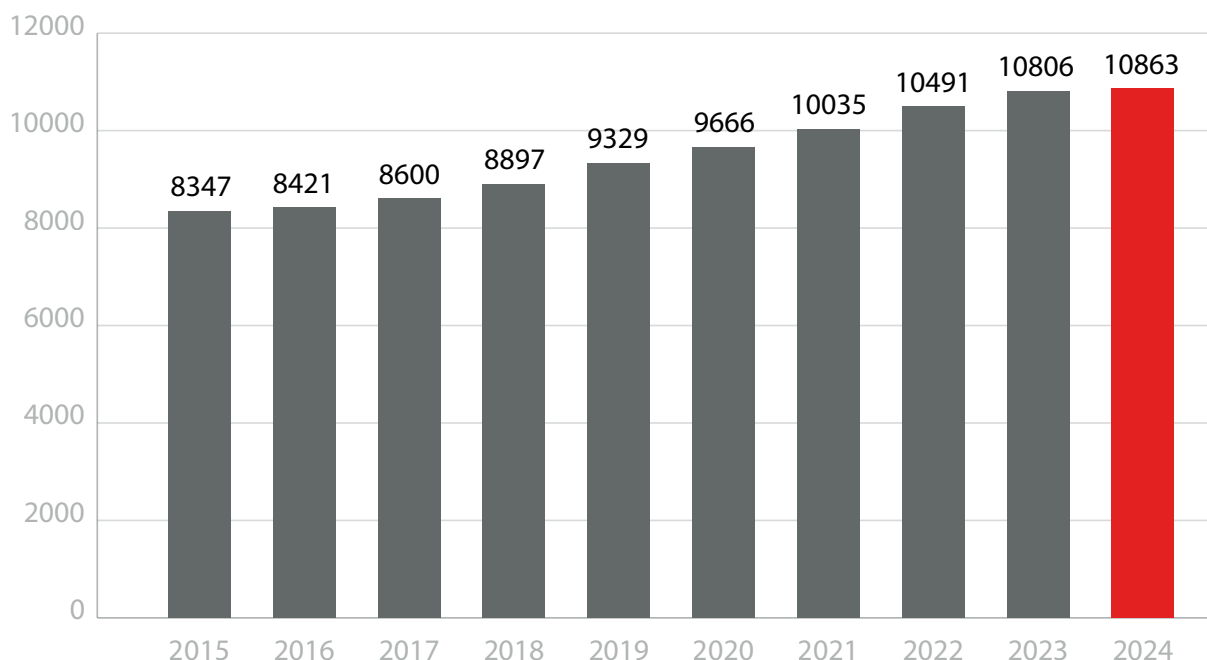
3

39.824 werknemers zijn rechtstreeks tewerkgesteld bij 2.821 werkgevers van de PC 226 (cijfers per 30.09.2021).

- 51% in bedrijven die ook arbeiders van de PC 140.03 tewerkstellen

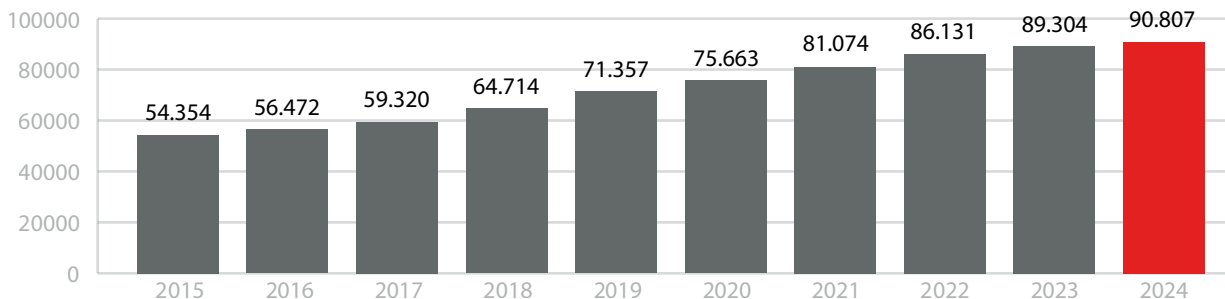
2. Evolutie van het aantal vervoersondernemingen

Op 1 januari 2024 beschikten 10.863 Belgische ondernemingen over een vervoersvergunning afgegeven door de FOD Mobiliteit en Vervoer (Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer).



3. Evolutie van het aantal motorvoertuigen met vergunning

Op 1 januari 2024 waren 90.807 vrachtwagens en bestelwagens gedekt door een kopie van een transportvergunning. (Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)



4. Verdeling van voertuigen met vergunning, volgens hun MTM

- Aantal geregistreerde nummerplaten: 82.817
- Camions > 3,5T: 16.416
- Lichte bedrijfsvoertuigen tot 3,5T: 22.050
 - tot 2,5T: 8.369
 - 2,5T en < 3T: 2.830
 - 3T tot 3,5T: 10.851
- Vrachtwagentrekkers: 36.643
- Overige: 7.708 (inclusief 1.665 landbouwvoertuigen)

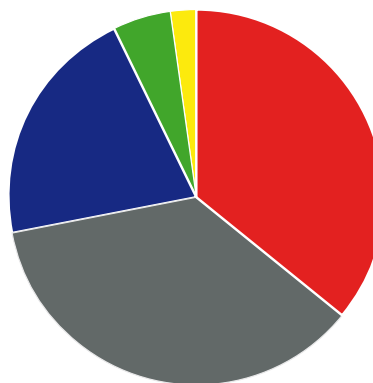
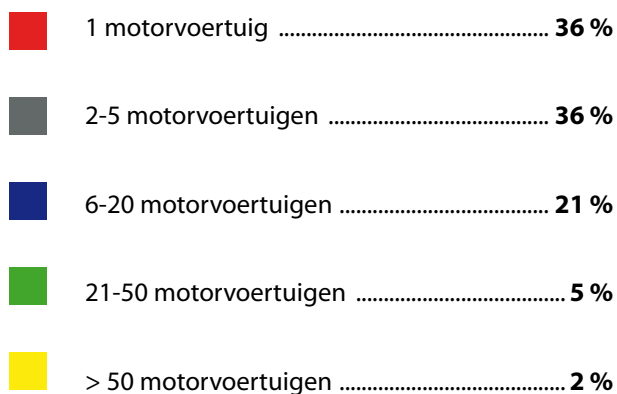
4

5. Bedrijfsomvang volgens hun wagenpark

Situatie op 01/01/2024.

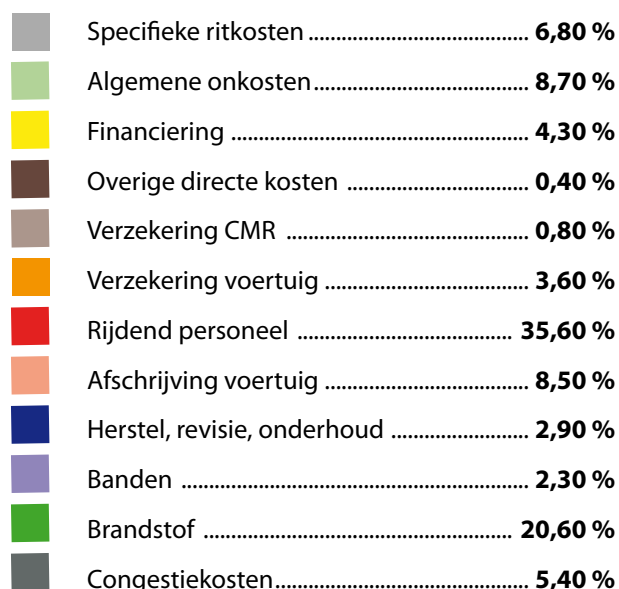
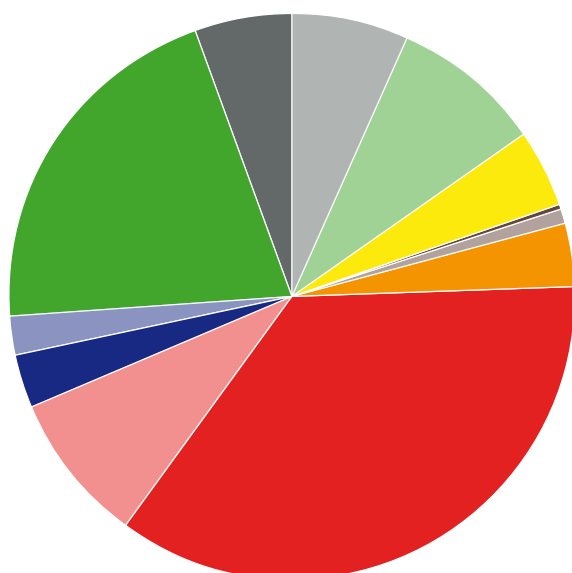
(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)

Provincie	1	2	3	4	5	6	7	8-10	11-15	16-20	21-50	>50
Vlaams-Brabant	435	210	105	74	66	40	27	71	59	27	57	20
West-Vlaanderen	790	253	165	100	80	72	50	136	106	52	93	35
Oost-Vlaanderen	720	268	186	117	90	63	56	119	95	67	94	36
Antwerpen	626	286	156	97	90	78	47	111	118	72	117	46
Limburg	273	126	69	53	38	27	24	45	52	25	59	23
Vlaanderen	2.844	1.143	681	441	364	290	204	482	430	243	420	160
Waals-Brabant	49	28	14	15	10	7	4	11	13	4	12	1
Henegouwen	280	123	62	44	41	26	27	51	44	24	38	13
Namem	82	51	34	16	19	13	7	14	15	3	16	1
Luxemburg	75	48	20	11	5	9	6	11	8	1	4	1
Luik	238	105	67	52	35	31	32	45	34	18	41	7
Wallonië	724	355	197	138	110	86	76	132	114	50	111	23
Brussels Gewest	307	174	117	83	62	45	34	69	50	21	32	9
BELGIË	3.875	1.672	995	662	536	421	314	683	594	314	563	192



6. Structuur van de kosten van de Belgische vervoerder

(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)



5

UPTR heeft de cijfers van het ITLB geanalyseerd om enkele realiteiten te benadrukken, soms even verrassend als relevant:

- Professioneel wegvervoer is voor 71% een Vlaams verhaal (tegenover 20% voor Wallonië en 8,4% voor Brussel).
- De transportsector blijft een zaak van (Z)KMO's, grotendeels bestaande uit zelfstandige ondernemers en familiebedrijven!
- Het 'nationale' gemiddelde aantal vrachtwagens per transportbedrijf is 7,6!
- Het is interessanter om vast te stellen dat de structuur van de bedrijven vrijwel identiek is tussen Vlaanderen en Wallonië.

Inderdaad:

- **37% van de Vlaamse transporteurs, tegen 34% in Wallonië, zijn zelfstandige transporteurs.**
- **77% van de bedrijven heeft maximaal 7 vrachtwagens in Vlaanderen, tegen 80% in Wallonië.**
- **84% van de bedrijven heeft maximaal 10 vrachtwagens in Vlaanderen, tegen 86% in Wallonië.**
- **87% van de bedrijven heeft maximaal 15 vrachtwagens in Vlaanderen, tegen 88% in Wallonië.**

Deze statistische realiteiten hebben zeker het voordeel dat ze sommige fantasieën en vooroordelen ontkrachten: het beeld van de 'grote' Vlaamse transporteur versus de 'kleine' Waalse transporteur is volledig onjuist.

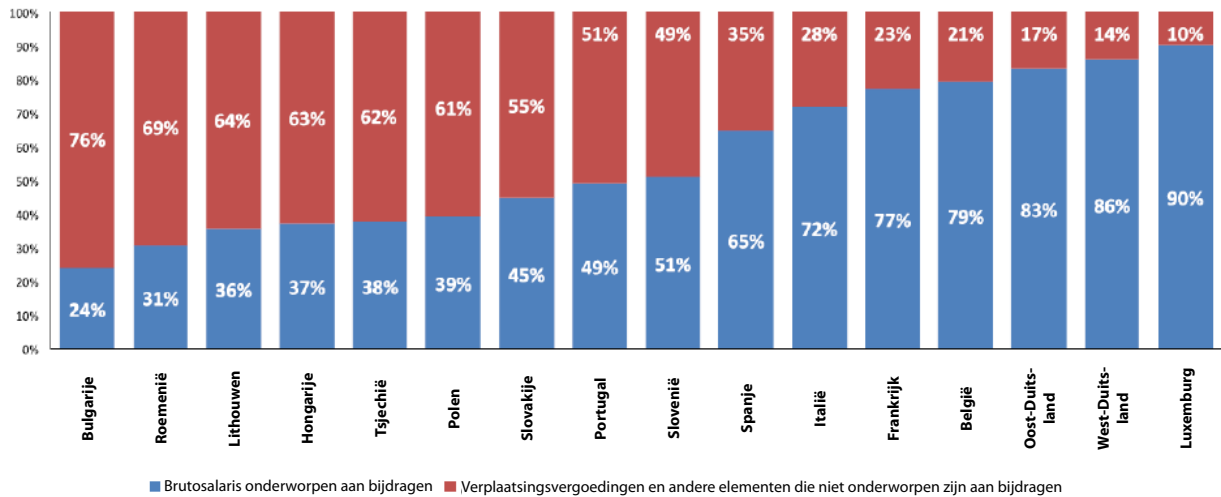


7. De loonhandicap in België

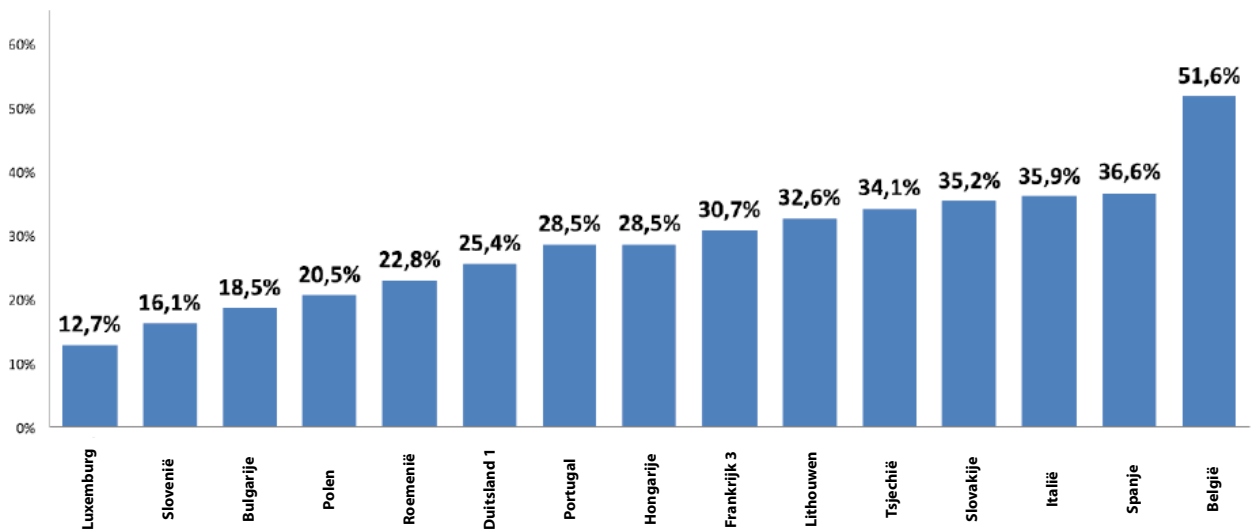
Volgens het Franse instituut CNR: **“België onderscheidt zich door het Europese land te zijn waar de sociale bijdragen het hoogste blijven.** De jaarlijkse kost van een Belgische chauffeur is hoger dan deze van een Franse chauffeur (+18%) omdat de werkgeversbijdragen tweemaal hoger liggen in België dan in Frankrijk. Teruggebracht tot de rijtijden, vermindert dit verschil maar blijft wel bestaan (+11%).”

Als de loonhandicap al zo groot is ten opzichte van onze dichtstbijzijnde concurrenten, is de kloof in vergelijking met Oost-Europese transporteurs ronduit onberekenbaar.

Verloningsstructuur van een internationale wegchauffeur in 2016: elementen (niet) onderworpen aan de sociale bijdragen



Netto werkgeversbijdragen, na eventuele verminderingen, voor een internationale wegchauffeur in 2016



8. De kerncijfers van het wegverkeer

Wagenpark (en de procentuele evolutie op 10 jaar)

- 11.431.406 inwoners (op 01.01.2019)
- 5.782.684 personenwagens ingeschreven in België op 31.12.2018
- 769.679 bestelwagens (< 3,5 ton) ingeschreven op 31.12.2018
- 67.559 Belgische vrachtwagens (> 3,5 ton) per gemiddelde werkdag onderworpen aan de kilometerheffing in 2018
- 77.118 buitenlandse vrachtwagens (> 3,5 ton) per gemiddelde werkdag onderworpen aan de kilometerheffing in 2018
- 6.778 km aan tolwegen
- 6.275.000.000 km in 2018 afgelegd op de tolwegen
- 23.325.706 km afgelegd per werkdag op de tolwegen.
- 712,5 miljoen EUR betaald aan kilometerheffing in 2018.

In de periode van 01.01.2009 tot 01.01.2019 is het aantal personenwagens ingeschreven in België gestegen met 695.928, een stijging van 13,68%. Deze stijging is groter dan deze van de bevolking (6,14% in dezelfde periode).

Als we het aantal personenwagens vergelijken met het aantal inwoners die oud genoeg zijn om te rijden, zijn er nu 0,634 personenwagens per meerderjarige inwoner (in tegenstelling tot 0,595 op 1 januari 2009). Of anders gezegd: op heden zijn er in België 2 personenwagens ingeschreven per 3 meerderjarige inwoners.

9. De kosten van de overvolle wegen

Het ITLB heeft de kosten per uur van een chauffeur (op de Belgische payroll), zijn voertuig en het daarbij horende brandstofverbruik berekend indien het voertuig vaststaat in het verkeer.

10. Groei van de markt

Uit de herziening van het Europese Witboek in 2006 blijkt dat de Europese visie op het vervoer intussen in belangrijke mate werd bijgestuurd. Daar waar het concept van de 'modal shift' gehandhaafd blijft, wordt het voortaan wel in de globale context geplaatst van de **co-modaliteit**.

Vertrekkende vanuit de vaststelling dat op Europees vlak **meer dan ¾ (in termen van gewicht) van het goederenvervoer plaatsvindt binnen een straal van 150 kilometer**, zijn de doelstellingen van de Europese Commissie vandaag veel realistischer.

Meer dan 50% (in termen van gewicht) van het geheel van de over de weg vervoerde goederen, legt afstanden van minder dan 50 kilometer af.

In haar gedachtegang heeft de Europese Commissie thans het idee van **mobiliteit als concurrentiefactor van de Europese economie weerhouden. Tezelfdertijd is het idee van een ontkoppeling tussen de groei van de economie en de groei van het transport ter zijde geschoven**. Want bij een Europese groei van 1%, groeit ook de vraag naar transport met ten minste 1%.

Op Belgisch niveau geeft het rapport 'Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030' een duidelijk beeld van de situatie van vandaag en morgen.

Bij ongewijzigd beleid voorziet het Federaal Planbureau voor de periode tussen 2008 en 2030 het volgende:

- De bevolking zal groeien met 15,2%.
- Het BBP groeit gemiddeld met 1,4% à 1,6% per jaar.
- Op het niveau van het **personenvervoer** zal het aantal ritten stijgen met 22%, hetzij met een gemiddelde groei van 0,8% per jaar.
- Op het niveau van het **goederenvervoer** zal het aantal afgelegde kilometers stijgen met 68%, hetzij met een gemiddelde groei van 2,4% per jaar.

7

Kostprijs 1 uur stilstand trekker + oplegger

Algemeen vervoer	Vaste kosten/uur		Variabele kosten/uur	Totale kosten/uur
	Voertuig	Chauffeur	Brandstof	
Nationaal	€ 26,44	€ 44,82	€ 25,81	€ 97,07
Internationaal	€ 39,05	€ 47,04	€ 23,30	€ 109,39
Gemiddeld	€ 32,75	€ 45,93	€ 24,56	€ 103,23

(Bron: ITLB)

- Wat de **verkeerscongestie** op het Belgische wegen-netwerk betreft, zal het aantal voertuigenkilometers toenemen met 32%, hetzij een stijging van 1,4 % per jaar.
- 75 % van de verplaatsingen (kilometers) zal met een personenwagen gebeuren.
- De gemiddelde snelheid zal in de piekperiodes met 29 % dalen en met 16 % tijdens de daluren.

Vervoerde goederen in België

In 2010 werden er 668 miljoen ton goederen vervoerd over het Belgische grondgebied.



8

Alleen al in de haven van Antwerpen werden er in 2013 191 miljoen ton goederen behandeld. Meer dan 8,5 miljoen containers werden behandeld. Eind 2018, is dit 235 miljoen ton geworden (+ 5,1% t.o.v. 2017), alsook 11 miljoen containers (+ 5,5% t.o.v. 2017).

Gelet op de aanhoudende stijging van de activiteiten van de haven van Antwerpen, is het dan ook niet verwonderlijk dat de havenbeheerders zich erg ongerust maken over de congestieproblemen, want **de uitbouw van de havencapaciteit heeft alleen maar zin als deze gelijktijdig gepaard gaat met ontwikkeling van de infrastructuur die de havens verbindt met het achterland.**

11. Verdeling per modus

Op Belgisch vlak kan de indeling per transportmodus als volgt worden samengevat:

- Wegvervoer: 71,8 %
- Binnenvaart: 14,7 %
- Spoorvervoer: 13,5%

Zelfs al neemt het volume van de goederen die per spoor en binnenvaart vervoerd worden, aanzienlijk toe, dan nog zal het wegvervoer altijd het grootste deel van de vraag naar vervoer op zich moeten nemen.

Zelfs indien de capaciteit van het spoor en de binnenvaart met 50 % zou toenemen, bij een algemene toename van de vraag naar vervoer met 20 %, zou men nog altijd 10 % meer vrachtwagens moeten inzetten om hieraan te voldoen!

12. Het verbruik van benzine en diesel in België

Tussen 2016 en 2018 - en dat was een historische primeur! - daalde de aankoop van diesel op Belgisch grondgebied met iets meer dan 4%. In deze periode daalde het verbruik namelijk van 8,381 miljard liter naar ongeveer 8,043 miljard liter.

Deze daling moet echter gerelativeerd worden door het feit dat deze afname van 338 miljoen liter meer dan gecompenseerd wordt door een toename van het benzineverbruik (+18%).

Tussen 2019 en eind 2023 is het benzineverbruik verder toegenomen met 25%. In dezelfde periode is het dieselverbruik met 10,65% gedaald.

Eind 2023 hebben weggebruikers in België 10,2 miljard liter brandstof gekocht (3,3 miljard liter benzine en 6,9 miljard liter diesel). Dit totale cijfer is gelijk aan het verbruik van het jaar 2016.

«Aan de uitlaatpijp»berekend, hebben Belgische weggebruikers 25 miljoen ton CO2 uitgestoten. Dit stabiele cijfer staat in schril contrast met de doelstellingen van 'Fit for 55' (-55% tegen 2023).

13. Milieu en uitstoot

De uitstoot van vervuilende stoffen door voertuigen met een maximale toegestane massa (MTM) van meer dan 3,5 ton wordt sinds 1990 gereguleerd door steeds strengere Europese richtlijnen, met de invoering van de normen:

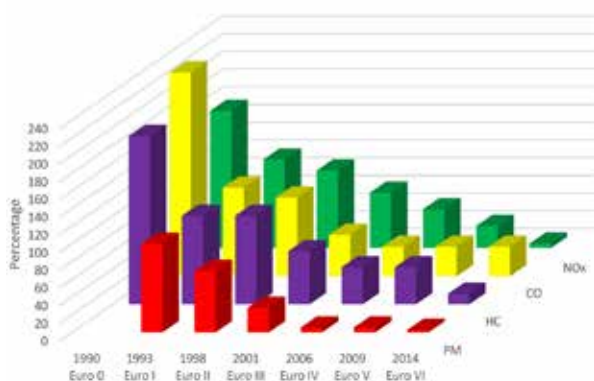
- Euro 0, 1, 2, 3, 4 en 5 tussen 1990 en 2009
- Euro 6 sinds 1 januari 2014

Eind 2023 werden in België 89,6% van de afgelegde kilometers gereden door vrachtwagens onderworpen aan de Belgische kilometerheffing (> 3,5 ton MTM) van de categorie EURO 6.

Op milieugebied zijn de reeds door de sector geleverde inspanningen indrukwekkend (hoewel onterecht onbekend bij het grote publiek).

Normen	Invoering	NOx (g/kWh)	CO (g/kWh)	HC (g/kWh)	PM (g/kWh)
Euro 0	01/10/90	14,40	11,20	2,40	-
Euro 1	01/10/93	9,00	4,90	1,23	0,36
Euro 2	01/10/96	7,00	4,00	1,10	0,15
Euro 3	01/10/01	5,00	2,10	0,66	0,13
Euro 4	01/10/06	3,50	1,50	0,46	0,02
Euro 5	01/10/09	2,00	1,50	0,46	0,02
Euro 6	01/01/14	0,40	1,50	0,13	0,01

Evolutie van de limieten van uitstoot van de Euro-normen
(zware voertuigen - Basis 100% in 1993)



Bron: www.developpementdurable.gouv.fr/transport

14. Broeikasgassen en de klimaatopwarming

Op **wereldniveau** zijn de verschillende vervoersmodi, met een uitstoot van 13,41 gigaton CO₂, de tweede grootste bijdrager (24,4%) aan de broeikasgassen. Zij worden enkel voorgegaan door de producenten van energie en elektriciteit (41,5%). Drie vierde van de uitstoot van het transport zijn te wijten aan personenwagens, vrachtwagens en bussen. In 2016 heeft het wegverkeer 5,85 gigaton CO₂ voortgebracht (een verhoging van 77% t.o.v. 1990).

Op **Europees niveau**, is het vervoer verantwoordelijk voor bijna 30% van de totale CO₂ uitstoot. Waarvan 72% voortkomt uit het wegvervoer (personen en goederen). De personenwagens zijn de voornaamste vervuiler aangezien zij verantwoordelijk zijn voor 60,7% van de totale

Geïnde belastingen per emissieklasse:

- euro 0 : 0,4%
- euro 1 : 0,1 %
- euro 2 : 0,2%
- euro 3 : 1,1 %
- euro 4 : 1%
- euro 5 : 7,6%
- **euro 6 : 89,6%**

Bron: Viapass

CO₂ uitstoot van het wegverkeer in Europa (t.o.v. 26,2% door het zware vervoer en 11,9% door bestelwagens). Om de uitstoot van CO₂ van de Europese Unie te verminderen, hebben de lidstaten van de EU een vermindering van 60% tegen 2050 van de uitstoot door het vervoer t.o.v. 1990 als doelstelling genomen. Aangezien de uitstoot van CO₂ rechtstreeks gekoppeld is aan het verbruik van fossiele brandstoffen, is de mobiliteitsfactor primordiaal.

Zo zal een vrachtwagen 25 liter verbruiken om een afstand van 100 km af te leggen tegen een gelijkmatige snelheid en tot 10 keer meer indien hij elke 100 meter moet halhouden door een vertraging in het verkeer. Gezien het belang van de prijs van de brandstof in de kostenberekening van de beroepsvervoerder, is het zonder nut om te becijferen hoe gevoelig de sector is voor iedere vermindering van het brandstofverbruik. De nieuwste generaties vrachtwagens verbruiken steeds minder en de beroepsvervoerders schrijven hun voertuigen zo snel mogelijk af. In België moet het debat over de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen daarom ook gaan over de problemen in verband met de toenemende verkeerscongestie op de Belgische weginfrastructuur.

15. Energietransitie

De Europese «Green Deal» zal het leven van wegvervoerders blijvend beïnvloeden. In 2027 zal de transportsector worden opgenomen in het Europese systeem voor de

handel in CO2-emissierechten (ETS) via een nieuw (aanvullend) belastingstelsel voor brandstoffen (met een maximum van €45 per ton CO2). Met de nieuwe verplichtingen voor «ESG-rapportage» (Environmental, Social, and Governance) die aanvankelijk aan de grootste bedrijven worden opgelegd, komen de KMO-transporteurs en logistieke bedrijven onder druk van hun klanten.

De transportsector zet zich proactief in voor de energietransitie, ondanks de vele economische en technologische onzekerheden. De overheid verwacht van de vervoerders dat zij massaal investeren in nieuwe elektrische vrachtwagens. De vervoerders verwachten van

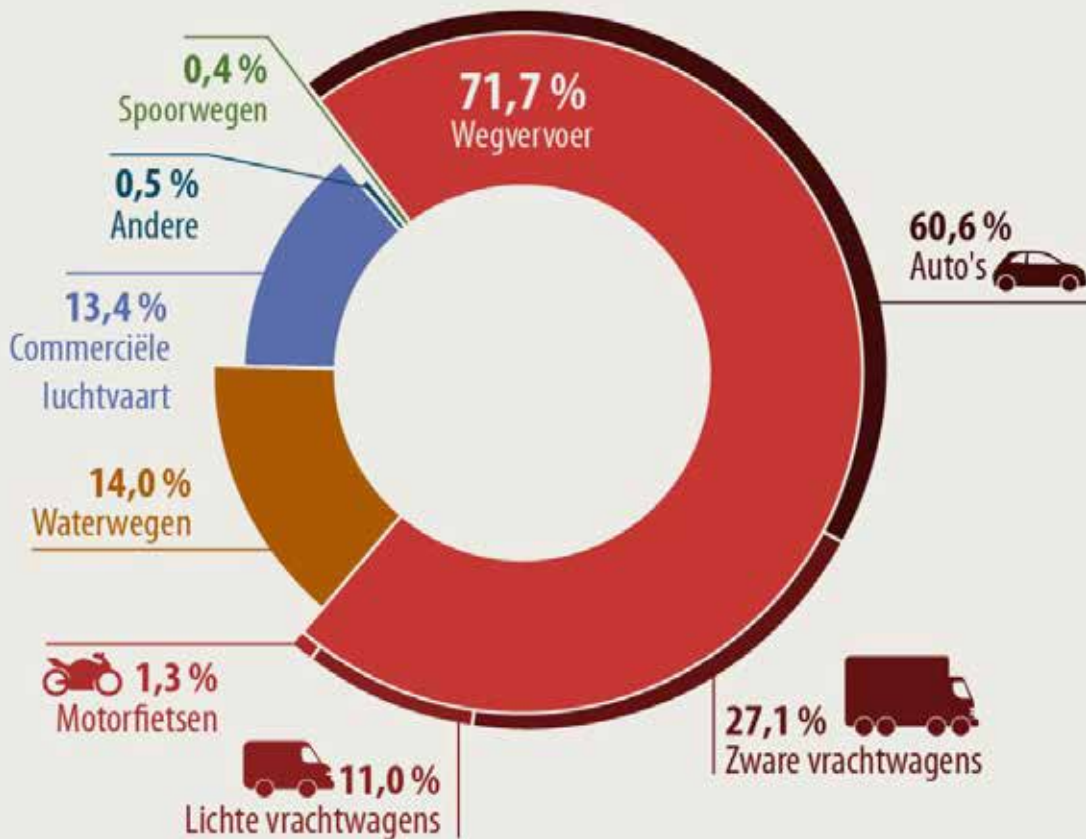
de overheid dat zij de verplichtingen van de Europese «AFIR» (Alternative Fuel Infrastructure Regulation) respecteren en massaal snelle laadpalen voor vrachtwagens langs de snelwegen installeren.

Gezien de enorme financiële uitdagingen van de energietransitie, hebben ondernemers behoefte aan duidelijkheid over de concurrentiële, economische en fiscale context waarin ze werken voor hun huidige en toekomstige investeringen. De zichtbaarheid en voorspelbaarheid van het optreden van de overheid zijn daarom essentiële voorwaarden voor het succes van de energietransitie van onze KMO's.

10

TRANSPORTEMISSIES IN DE EU

Broeikasgasemissies verdeeld per vervoerswijze (2019)



Bron: Europees Milieuagentschap, 2022



Doelstellingen

Herstel van de **competitiviteit** van de ondernemingen van de sector **Transport & Logistiek**



De problemen waar de transportsector mee te kampen heeft (oorzaak ook van een groot aantal faillissementen) houden hoofdzakelijk verband met tweeaspecten: het tekort aan liquide middelen en het gebrek aan rentabiliteit.

Het aspect mobiliteit wordt als een cruciale factor beschouwd voor de rentabiliteit van de Belgische vervoerders. De gemiddelde kosten van een uur filerijden werd in 2010 op € 55 / uur geraamd per vrachtwagen. Op heden is dat al € 103,23 / uur per vrachtwagen geworden.

Elke rechtstreekse of onrechtstreekse maatregel ter verbetering van de mobiliteit heeft onmiddellijk een positief effect op de rentabiliteit van de Belgische vervoerondernemingen.

Het feit dat 'personeel' veruit de belangrijkste kostenpost is voor de Belgische ondernemingen, maakt het aspect van de mobiliteit des te belangrijker.

De mobiliteit verbeteren laat bijgevolg niet alleen toe om de rentabiliteit van de Belgische ondernemingen te verbeteren, maar eveneens hun concurrentievermogen.

Vergeleken met hun Europese burens, onze naaste burens inclusief, ondervinden de Belgische ondernemingen momenteel een concurrentienadeel.

Gelet op het belang van de loonkosten voor een Belgisch vervoerder, wordt dit concurrentieprobleem nog verscherpt bij iedere vertraging in het verkeer. Een uur filerijden kost een Belgische vervoerder verhoudingsgewijs veel meer dan aan zijn buitenlandse beroepscollega.

In de discussie over de concurrentiekracht op vlak van de loonkost van de Belgische ondernemingen ten opzichte van hun concurrenten - zeker de dichtstbijgelegen concurrenten - wil UPTR zich concentreren op de verschillende aspecten van de 'kosten voor de werkgever', zonder dat hier sprake is van enige sociale dumping ten opzichte van werknemers uit andere sectoren.

Sociale aspecten

BEL • VLA • BRU • WAL

Het feit dat de **grootste kostenpost** van Belgische bedrijven in de sector Transport & Logistiek de salariskosten zijn, rechtvaardigt op zichzelf al dat dit eerste deel gewijd is aan het salarisaspect van het eisenpakket van UPTR.

De belangrijkste **concurrentie** waarmee Belgische vervoerders internationaal worden geconfronteerd, speelt zich ook af op het gebied van salarissen, wat deze keuze verder verklaart.

In het buitenland gevestigde ondernemingen hebben vaak substantiële concurrentievoordelen, vooral op vlak van loonkost.

Een chauffeur op de payroll van een transportbedrijf dat gevestigd is in een (Oost -) Europese lidstaat verdient vaak netto evenveel als een chauffeur op de Belgische loonlijst. Alleen zijn er substantiële verschillen in de loonkost voor de werkgever.

Het nettoloon van de meeste Europese chauffeurs bestaat uit een laag, vaak forfaitair, brutoloon (met daarop lagere sociale bijdragen) en aanzienlijke kostenvergoedingen per dag.

In België is dit evenwel omgekeerd, een vaak hoog bruto loon (met procentueel hoge sociale bijdragen) en lagere onkostenvergoedingen.

Gezien België reeds jarenlang met gemak de Europese loonkost ranking aanvoert betekent dit dat een Belgische chauffeur tot soms 2,5x duurder is dan zijn collega, die hetzelfde werk uitvoert en netto maandelijks evenveel loon ontvangt.

Met de omringende landen is deze verhouding lager, maar door de automatische indexering van de lonen neemt België steeds opnieuw zonder enige moeite een voorsprong van 10 à 20%.

Niet enkel de transportsector gaat gebukt onder de internationale concurrentie. Ook in de logistieke sector speelt het internationale element. Alleen komt de concurrentie hier quasi uitsluitend van onze buurlanden, Frankrijk, Nederland en Duitsland. De loonkost voor een logistieke medewerker ligt ook daar substantieel lager dan in België, waardoor logistieke dienstverleners België meer en meer links laten liggen.

Indien er geen relanceplan komt voor de sector, dan dreigt de sector te imploderen: trucks zullen nog steeds rijden, maar met niet-Belgische nummerplaten en vanuit buitenlandse logistieke centra.

Een gemiddelde chauffeur die bvb 38u arbeidstijd en 20u beschikbaarheidstijd presteert, brengt al vlug een stroom van inkomsten voor de RSZ op gang:

- 38u arbeidstijd aan een uurloon van 14.7680 EURO (cat 3) * 38u per week * 48 weken per jaar = 26.937 EURO;
- 20u beschikbaarheidstijd aan een uurloon van 14.6205 EURO * 20u per week * 48 weken per jaar = 14 036 EURO.

Dit zal resulteren in ongeveer 22.174 EURO patronale bijdragen incl. vakantiebijdrage, 3474 euro bijdrage voor het fonds voor bestaanszekerheid, 5.784 EURO werknemersbijdrage RSZ, +- 7.000 EURO fiscale inkomsten, ...

Daarenboven mogen we niet vergeten dat het voertuig waarmee de chauffeur zich verplaatst voor de overheid een bijkomende melkkoe is: kilometerheffing, accijnzen, verkeersbelasting, ...

1. Eén gemeenschappelijk Paritair Comité voor Transport en Logistiek

De harmonisatie van de statuten arbeider/bediende impliceert logischerwijze op termijn in een integratie van de bedienden (die nu onder het Paritair Comité 226 vallen) in het Subcomité 140.03 zodat de ondernemingen die hoofdzakelijk transport en/of logistieke diensten verrichten voor rekening van derden, onder hetzelfde Paritair Comité vallen.

2. Beschikbaarheidstijd: vrijstelling van RSZ bijdragen



De beschikbaarheidstijden van chauffeurs (d.w.z. voornamelijk de - onproductieve - wachttijden bij de laad- en losoperaties) worden op dit ogenblik tegen 99 % van de arbeidstijd vergoed. Deze vergoeding is volledig onderworpen aan de betaling van RSZ-bijdragen.

UPTR vraagt een vrijstelling van RSZ bijdragen voor de beschikbaarheidstijden, zowel voor de werkgever als voor de werknemer.

3. Wachttijden: vrijstelling van de RSZ bijdragen



De wachttijden van het niet-rijdend personeel in de depots en logistieke centra worden op heden vergoed aan 100% van de arbeidstijden. Deze vergoeding is volledig onderworpen aan de betaling van RSZ bijdragen.

UPTR eist dat de vergoeding van de wachttijden vrijgesteld worden van RSZ bijdragen.

4. Nachtarbeid

Het personeel dat in het stelsel van de nachtarbeid voor de vervoersopdrachten en de laad- en losactiviteiten wordt tewerkgesteld, ontvangt momenteel een nachtvergoeding. Deze vergoeding is onderworpen aan bedrijfsvoorheffing en RSZ.

Met het oog op het stimuleren van de nachtarbeid, in het belang van de mobiliteit, stelt UPTR voor om deze vergoeding niet langer te belasten (ten voordele van de werknemers) en ze bovendien niet meer te onderwerpen aan RSZ-bijdragen (ten voordele van de werkgevers en werknemers).

5. Loonindexatie

UPTR vraagt dat de nodige aanpassingen gedaan worden aan het loonindexatiesysteem om te vermijden dat indexaties van meer dan 10% op jaarbasis worden voorkomen indien in de buurlanden geen gelijkaardige indexaties van toepassing zijn.

6. Verstoring arbeidsmarkt

De schaarste aan arbeidskrachten leidt tot een verstoring van de complete arbeidsmarkt, waarbij bestaande regelingen (zoals bvb het gewaarborgd loon bij ziekte sinds de afschaffing van de carensdag) onder druk komen te staan en stilaan onbetaalbaar geworden zijn voor de werkgevers. Ook in deze systemen dient dringend ingegrepen te worden teneinde misbruiken te voorkomen.

Fiscaliteit

BEL • VLA • BRU • WAL

1. Fiscaliteit van het personeel

Wacht- en beschikbaarheidstijd



UPTR vraagt een vrijstelling van inhouding van bedrijfsvoorheffing op de niet-productieve uren van het rijdend personeel (wachttijden bij het laden en lossen).

De beschikbaarheidstijd (vergoed in hoofde van de chauffeurs) bij het laden en lossen is immers ook erg moeilijk aan te rekenen aan de klanten.

Het voorstel van UPTR gaat uit van een juridisch bestaande structuur, namelijk het fiscale stelsel van de 'ploegenarbeid' dat wordt doorgevoerd op het gebied van de bedrijfsvoorheffing en dit dienovereenkomstig aan te passen.

Deze zogenaamde 'beschikbaarheidsuren' zijn onmiddellijk identificeerbaar door een specifieke RSZ-code. Zij worden geboekt en vergoed tegen een tarief (99 %) dat verschilt van dat van de arbeidsuren.

Het is belangrijk te benadrukken dat deze beschikbaarheidstijd niet exclusief verbonden is met de sector Transport & Logistiek. Dit systeem komt ook voor in andere sectoren.

UPTR is van mening dat een gelijkaardige vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ook dient voorzien te worden voor de wachttijden van het niet-rijdend personeel.

Andere uurroosters

Om bedrijven aan te zetten om de laad- en lostijden uit te breiden, pleit UPTR voor een systeem van vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing – overeenkomstig het systeem van ploegenarbeid – voor de uren die gepresteerd worden buiten de klassieke openingsuren.

Deze maatregel die gericht is op het niet-rijdende personeel van alle ondernemingen (in alle betrokken sectoren) heeft een dubbel effect: de vervoersondernemingen zouden voor en/of na de klassieke openingsuren kunnen leveren en zo de wegen en autosnelwegen ontlasten tijdens de spitsuren: een voordeel voor zowel de andere weggebruikers als voor de wegvervoerders.

Nachtarbeid

Het personeel dat in het stelsel van de nachtarbeid voor de vervoersopdrachten en de laad- en losactiviteiten wordt tewerkgesteld, ontvangt momenteel een nachtvergoeding. Deze vergoeding is onderworpen aan de bedrijfsvoorheffing en aan de RSZ.

Met het oog op het stimuleren van de nachtarbeid, in het belang van de mobiliteit, stelt UPTR voor om deze vergoeding niet langer te belasten (ten voordele van de werknemers) en ze bovendien niet meer te onderwerpen aan de RSZ-bijdragen (ten voordele van de werkgevers).

Ploegenarbeid



Door de stringente toepassing van de fiscale vermindering inzake ploegenarbeid is quasi de integrale transport en logistieke sector zowel voor het rijdend als het niet-rijdend (logistiek) personeel uitgesloten van deze maatregel. De sector vraagt dan ook een aanpassing van de reglementering op maat van de sector, zoals eerder gebeurde voor de bouwsector.

2. Fiscaliteit & ecologische investeringen

Er bestaan verschillende fiscale stimuleringsmaatregelen op federaal niveau om ecologische investeringen in steeds milieuvriendelijker rollend materieel te bevorderen.

Een van deze maatregelen leidt tot een actualisering van artikel 44 bis van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen, dat de vrijstelling van meerwaarden op bedrijfsvoertuigen voorziet, op voorwaarde dat een bedrag gelijk aan de verkoopwaarde wordt herbelegd in de aankoop van milieuvriendelijkere voertuigen.

De Wet van 12 mei 2024 voorziet bovendien in een herziening van artikel 69 van het Wetboek van de Inkomstenbelastingen, met de invoering van verhoogde thematische aftrekken (van 30 tot 40%, afhankelijk van de grootte van de bedrijven).

Deze verhoogde aftrekken zullen gelden voor investeringen die vanaf 1 januari 2025 worden gedaan.

Het is aan de regering om een lijst van investeringen vast te stellen die in aanmerking komen voor deze verhoogde thematische aftrekken.

Voor de UPTR is het duidelijk dat de investeringen van vervoerders met betrekking tot de energietransitie eenvoudig en op ruime schaal binnen dit fiscale stimuleringskader moeten kunnen vallen.

3. Accijnzen & professionele diesel



Europese minimumaccijnsdrempel

De accijnzen op brandstof zijn op dit ogenblik onderworpen aan de richtlijn betreffende de fiscaliteit op de energie die aangenomen werd op 27 oktober 2003.

Deze richtlijn legt de minimale accijnstarieven vast voor alle energieproducten, waaronder de petroleumproducten, en bevat dan ook een hoofdstuk gewijd aan de diesel.

Met betrekking tot de minimumdrempels behoudt elke staat zijn bevoegdheid om over te gaan tot een verhoging van de belastingen op de brandstoffen.

In België bedroeg het 'minimum' accijnstarief 304,91 €/1000 liters in 2004 in 2012 € 330 /1.000 liter. Vandaag is dat volgens de FOD Financiën € 352,54 /1.000 liter.

In de loop der tijd heeft de toepassing van het cliquetsysteem geleid tot een cumulatieve verhoging van de accijnzen aan de pomp van € 247,62 per 1000 liter.

Aan de pomp is het Belgische accijnstarief op diesel momenteel vastgesteld op € 600,16 /1000 liter.

Terugvorderbare accijnsbedragen

Van € 247,62 /1000 liter tussen 19/07/2018 en 31/12/2021, is het terugbetaalbare accijnsbedrag geleidelijk verlaagd volgens het volgende schema:

- € 226,97 op 01/01/2022
- € 205,07 op 01/01/2023
- € 193,50 op 01/01/2024
- € 192,40 op 01/01/2025
- € 191,30 op 01/01/2026

Vanwege deze puur ideologische beslissingen betalen de vervoerders een zware tol, juist op het moment dat ze moeten investeren in de vergroening van hun wagenparken...

Op Europees niveau verwacht UPTR van de Federale Regering dat zij haar vroeger gedane beloften nakomt ten aanzien van de wegvervoerders, met name in verband met de beroepsdiesel. Omdat onze transportsector op loongebied en op sociaalgebied niet beschikt over het concurrentievoordeel van zijn concurrenten uit de Oostbloklanden, roept UPTR de Federale Regering op om zich niet te laten verleiden tot een verhoging van de accijnzen op de diesel omdat dit het concurrentienadeel van de Belgische vervoerders nog zou vergroten.

Iedere verhoging van de kosten is trouwens bijzonder moeilijk door te rekenen aan de klant en wanneer dit wel gebeurt, is het altijd met een economisch nadelige vertraging.

Om deze twee redenen vraagt UPTR de Regering om zich niet te laten meeslepen in een opwaartse spiraal naar aanleiding van een herziening van de richtlijn over de fiscaliteit op de energie.

UPTR verwacht bijgevolg van de Federale Regering dat zij het systeem van de 'professionele diesel' en het huidige accijnsniveau, verdedigt, zoals in haar oorspronkelijke filosofie.

Deze vraag is des te meer gerechtvaardigd omdat professionele diesel gemiddeld een half miljard euro aan jaarlijkse netto-inkomsten genereert (600 miljoen euro in 2023), eenvoudigweg omdat buitenlandse vervoer-

ders er (nog steeds) voor kiezen om in België hun tanks vol te doen.

Het (nog verder) verlagen van het terugvorderbare deel houdt het risico in dat buitenlandse vrachtwagens ervoor kiezen om in hun eigen land of in de buurlanden te tanken, waar de belastingdruk gunstiger is geworden.

4. Accijnzen & lichte bedrijfsvoertuigen

Alleen de brandstof die gebruikt wordt door voertuigen van meer dan 7,5 ton (MTM) komt in aanmerking voor het systeem van de professionele diesel. UPTR vindt dat dit – loutere budgettaire – onderscheid dient te verdwijnen.

Alle voertuigen van meer dan 3,5 ton zouden moeten kunnen genieten van de professionele diesel, op voorwaarde dat zij ook onderworpen worden aan de kilometerheffing en in 2026 uitgerust dienen te worden met een tachograaf (internationaal transport) of met een traceringsysteem (Postwet).

5. Kilometerheffing

De invoering van de Belgische kilometerheffing heeft – in absurdio – aangetoond dat het verhogen van de belastingen op het wegvervoer van goederen geen enkel gevolg heeft op een eventuele ‘modal shift’. De kilometerheffing heeft zelfs geen enkele invloed gehad op de groei van het wegtransport.

Beter nog: sinds de invoering van de kilometerheffing, is het aantal bestelwagens toegenomen met 50.000!

Het eerste Europese ‘interoperabele’ systeem heeft, met de geolocalisatie van haar OBU’s, op heden tot nog geen enkel toepasbaar resultaat geleid en al zeker niet inzake de mobiliteitsproblematiek.

UPTR vraagt dat de (geanonimiseerde en) verzamelde gegevens eindelijk gebruikt worden om (minimaal) onderstaande doelstellingen te bereiken:

- Het aanreiken van (geanonimiseerde) gegevens over de realiteit van het zwaar verkeer (vooral over bepaalde verkeersassen en/of bepaalde uren)
- Het aanreiken van een (geanonimiseerd) overzicht van (illegale...) cabotage inzake het aantal buitenlandse (buiten de BeNeLux) vrachtwagens dat het grondgebied niet verlaat binnen een bepaalde duur (7 dagen).
- Het meten van de uitstoot (fijn stof en Nox) van vrachtwagens overeenkomstig hun Euronormen.
- Het vaststellen van een gemiddelde (en een median) van de kost van de kilometerheffing voor een (geanonimiseerde) vrachtwagen van vervoersondernemingen die beschikken over een vervoersvergunning bekomen bij de FOD Mobiliteit.

Met de slogan ‘de vervuiler betaalt’ in het achterhoofd, pleit UPTR inzake de kilometerheffing, die op een discriminatoire manier slechts een deel van het wegverkeer in het vizier neemt, voor:

- De uitbreiding van de kilometerheffing tot (op zijn minst) de voertuigen van minder dan 3,5 ton die met een aanhangwagen rijden en daardoor de grens van 3,5 ton MTM overschrijden.
- Het schrappen van de bestaande uitzondering voor landbouwvoertuigen om gebruikt te worden voor het vervoer van goederen.
- De indexatie van de tarieven in de drie Gewesten op 1 januari.
- De integrale aanwending van de opbrengsten uit de kilometerheffing voor werken aan de weginfrastructuur.
- De afschaffing van de verkeersbelasting.

15



ITLB-indices

BEL

De maandelijkse ITLB-indices zijn een must in onze sector. Ze geven een duidelijke indicatie van de kostprijstrends in de transportsector.

Deze indices zijn een nuttig instrument bij prijsonderhandelingen en worden en worden vaak opgenomen in contracten. De regionalisering van bevoegdheden op het gebied van vervoer het verdwijnen van deze indices.



Betalingstermijnen en rechtstreekse vordering

BEL

De gemiddelde betalingstermijn toegepast door de klanten voor de betaling van de vervoersprestaties bedraagt vandaag 59 dagen.

Dit betreft een gemiddelde. Het is niet zeldzaam dat zo een termijn nog (veel) langer kan zijn, zeker in het geval van kleine transportondernemingen.

Deze uitstellen duren veel te lang en veroorzaken via een sneeuwbaaleffect meer en meer problemen van betalingsachterstand.

Opdat vervoersondernemingen geen steeds terugkerende problemen van gebrek aan liquide middelen zouden hebben, stelt UPTR de Federale Regering voor om het **Franse model over te nemen dat een maximaal betalingsuitstel oplegt van 30 dagen** te rekenen vanaf de datum van uitgifte van de factuur met betrekking tot een vervoersopdracht.

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 maximumbetalingstermijn 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 zelf volgens de wet ook grote bedragen vooraf moeten financieren, met name de accijnzen en de BTW op de diesel die ze verbruiken.

Om te vermijden dat de vervoerders lijden onder de (vaak fatale...) gevolgen van een belangrijk uitblijven van betalingen door hun opdrachtgevers, pleit UPTR voor de invoering van een 'directe vordering'.

De directe vordering stelt de vervoerder in staat om de betaling van zijn transportkosten te laten betalen door de expediteur of de bestemming. De expediteur en bestemming staan beide garant voor de betaling van de transportkosten. Een dergelijke vordering is reeds voorzien in het Franse Wetboek van Koophandel.

16

Verzekeringen – 5e Europese richtlijn

EUR

Op 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 of de andere lidstaat. Bijgevolg zijn er belangrijke prijsverschillen tussen de verzekeringspremies die evenzeer het concurrentie-evenwicht verstoren.

De Belgische vervoerders sluiten verplicht een verzekering af die de schade dekt die zij kunnen veroorzaken, 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 dragen ...) 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 basis van de tijd die het voertuig in België doorbrengt.

Mobiliteit en milieu

EUR • BEL • VLA • BRU • WAL

1. Co-modaliteit

Met betrekking tot de milieuproblematiek verdedigt UPTR het idee dat de verschillende transportmodi hun eigen kenmerken hebben en dat er bijgevolg gewerkt moet worden aan de professionalisering van de sector Transport & Logistiek door de bestaande complementariteit van de verschillende modi zoveel mogelijk te ontwikkelen om er zodoende voor te zorgen dat alle goederen bij hun bestemmingen toekomen met het vervoermiddel dat het meest geschikt is en dit zowel op economisch vlak als op vlak van het milieu.

UPTR wil benadrukken dat het concept 'co-modaliteit' duidelijk aantoont dat de verschillende transportmodi via de lucht, het spoor, de zeevaart en de binnenvaart een aanvulling vormen op het wegvervoer (en niet omgekeerd).

Het is immers zo dat alleen de vrachtwagens in staat zijn om het overgrote deel van de eindbestemmingen te bereiken en om de goederendistributie aan de miljoenen Europese consumenten te verzekeren.

2. Uitbreiding van de leveringstijdstippen

De verkeerscongestie groeit almaar aan en er zouden dan ook dringende maatregelen moeten genomen worden die de vervoerders in staat stellen om hun goederen ook te kunnen leveren buiten de klassieke kantooruren. Een uitbreiding van de leveringstijdstippen zou de verkeersdoorstroming verbeteren door een deel van de vrachtwagens te verschuiven van de piekuren naar de daluren. Dit zou de andere weggebruikers ook ten goede komen.

Door verkeerscongestie te vermijden zullen de vervoerders beter in staat zijn om de reistijd tussen verschillende los- en leveringsadressen te verminderen. Er is dus niet alleen een voordeel voor het milieu, met een vermindering van de uitstoot van CO₂ en fijn stof, maar ook uiteraard een economisch voordeel.

Om leveringen vroeg in de morgen en laat in de avond te promoten pleit UPTR voor de invoering van fiscale stimulansen voor degenen die op deze tijdstippen diensten verrichten om zo een optimalisatie van de ritten te bewerkstelligen (cf supra).

De uitbreiding van de leveringstijdstippen vereist eveneens een herziening van de regelgeving inzake de milieuvergunningen. Een versoepeling van de uitbatingvoorwaarden dient voorzien te worden om nacht-

werk en andere uurroosters mogelijk te maken in andere sectoren buiten de transport en logistiek.

3. Energietransitie: investeringspremies

Kleine bedragen aan staatssteun (bekend als «de minimis»-steun) die worden toegekend aan bedrijven, vallen onder Europese verordening 2023/2831. Sinds 1 januari 2024 is het Europese plafond voor toegestane steun - voor vervoerders - verhoogd van € 100.000 naar € 300.000 per onderneming, over een periode van 3 belastingjaren.

Verordening 651/2014 staat toe dat deze steunbedragen worden overschreden, met name voor «investeringen die bedrijven in staat stellen verder te gaan dan de EU-milieunormen».

In deze context hebben de Gewesten de mogelijkheid om subsidies toe te kennen variërend van 40% tot 60% van de «extra» investeringskosten in verband met milieubescherming.

UPTR wijst erop dat een elektrische vrachtwagen drie keer zoveel kost als een vrachtwagen met verbrandingsmotor. De vergroening van het wagenpark in de komende jaren zal dus een revolutie betekenen, zeker voor zelfstandigen en kmo's, die nu al te kampen hebben met liquiditeits- en rentabiliteitsproblemen.

De overheid moet hen duidelijke en voorspelbare - en snelle - steun bieden. Ze moet ook rekening houden met het normale economische leven van de vrachtwagen als productiemiddel.

Rekening houdend met de ambitieuze doelstellingen die de Europese Unie heeft bepaald voor transportbedrijven op het gebied van de vermindering van de CO₂-uitstoot, is UPTR ook zeer bezorgd over de concurrentievervalsingen die zouden kunnen voortvloeien uit de toekenning van deze subsidies, afhankelijk van de regio en het land.

4. Stedelijke distributie: een geharmoniseerd kader

Een groot aantal Europese steden hebben 'milieuzones' (LEZ – Low Emission Zones) ingevoerd waar oudere voertuigen verboden zijn of een extra belasting moeten betalen.

Voor UPTR moeten er dringend harmoniserende maatregelen worden genomen om een algemeen kader te scheppen dat de transporteurs toestaat om hun stedelijke leveringen beter te organiseren.

Er zijn veel te veel verschillen (Euronormen, maximaal toegelaten massa, verboden/toegestane leveringstijdstippen, ...) tussen de toegangsvoorwaarden tot deze verschillende zones, die door alle steden afzonderlijk bepaald worden.

5. Stop met vrachtwagen-bashen

Vervoerders reageren op een vraag naar vervoer. Daarom roept UPTR lokale overheden op om alle gevolgen in overweging te nemen, met name op het gebied van economie en mobiliteit, wanneer het gaat om het plaatsen van gerichte verbodsborden (voor voertuigen van meer dan 3,5 ton) of het plannen van 'verkeersluwe zones'.

Voorkomen dat een voertuig in één bezorggronde aan verschillende winkels levert, is logistieke onzin die schadelijk is voor het milieu als geheel. Het vermenigvuldigen van het aantal voertuigen op één bezorggronde is net zo zinvol, zeker als dit tegen veel hogere economische kosten gebeurt.

6. Een geschikt regelgevend kader voor elektrische bestelwagens

In de huidige regelgeving wordt het gebruik van elektrische bestelwagens met een MTM van meer dan 3,5 ton belemmerd door de volgende beperkingen:

18

- Bestuurders moeten in principe in het bezit zijn van rijbewijs C en voldoen aan de vakbekwaamheidseisen (code 95).
- Elektrische bestelwagens moeten een OBU hebben en kilometerbelasting betalen tegen het overeenkomstige tarief (3,5 tot 12 ton).
- Er moet een tachograaf zijn en de rij- en rusttijden moeten worden nageleefd.
- Er moet een snelheidsbegrenzer (90 km/u) zijn geïnstalleerd.
- De borden 'verboden voor voertuigen met een MTM van 3,5 ton of meer' moeten worden gerespecteerd.

Het spreekt voor zich dat deze beperkingen een rem zetten op de vergroening van dit type (stads)vervoer.

7. 50 ton – 6 assen

Het Waalse Gewest heeft als eerste besloten om een wijziging aan te brengen aan het Technisch Reglement zodat het toegelaten is voor voertuigcombinaties met 6 assen om, op het Waalse grondgebied, met maximaal 50 ton rond te rijden. Om gebruik te maken van deze mogelijkheid is men evenwel onderworpen aan een reeks, strenge, voorwaarden die opgesomd zijn in het Besluit van de Waalse Regering van 29 maart 2018.

Het Vlaams Gewest vond het toen aangewezen om te innoveren door het maximumgewicht te beperken tot

48 ton op 6 assen (voor voertuigen met klassieke verbrandingsmotor) en door een nieuwe - Vlaamse - brugformule in te voeren bovenop de federale brugformule.

Het Brussels Gewest is niet ingegaan op de verzoeken van UPTR om op zijn minst de doortocht van deze voertuigen toe te staan op de paar honderd meter van het Brusselse deel van de Brusselse ring.

Het zal niemand verbazen dat UPTR de drie Gewesten vraagt om het eens te worden over een minimale harmonisatiedrempel. Zonder een duidelijk wettelijk kader zullen weinig transporteurs bereid zijn om in deze combinaties te investeren, ook al kunnen ze 15% aan CO₂-uitstoot besparen dankzij een betere beladingsgraad...

8. Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV)

In het kader van twee (afzonderlijke) proefprojecten hebben het Vlaamse en het Waalse Gewest besloten om LZV's op hun grondgebied toe te laten.

Om verkeersveiligheidsproblemen, in het bijzonder de risico's die verband houden met het (soms volledig onverantwoordelijke) gedrag van fietsers en andere zwakke weggebruikers, te voorkomen, zijn LZV's enkel toegelaten op een erkend wegennetwerk.

UPTR benadrukt, andermaal, dat er geen enkele interesse is om LZV's te gebruiken buiten de industriezones en de autostrades die hen verbinden.

Het is belangrijk te weten dat 3 vrachtwagens vervangen kunnen worden door slechts 2 LZV's en hierdoor kunnen zorgen voor een vermindering van de uitstoot van CO₂.

UPTR pleit er dus voor dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toelaat de LZV's gebruik maken van het stuk van de Brusselse Ring dat onder haar bevoegdheid valt en dat zij toegang krijgen tot bepaalde industriezones gelegen aan de Ring.

Het besturen van een LZV vereist een bepaalde opleiding. UPTR is van mening dat een opleiding en/of examen in het éne Gewest erkend dient te worden door de andere Gewesten, alsook door Nederland.

9. Houtvervoer: 57 ton – 6 assen

Gelet op de aard van bepaalde voertuigen die specifiek ontworpen zijn voor het vervoer van hout, pleit UPTR ervoor dat België een **gelijkaardige regelgeving aanneemt zoals die reeds bestaat in Frankrijk** en dat ons land houtvervoer toestaat met behulp van speciale voertuigen met 6 assen en met een maximaal toegelaten massa van 57 ton en dit in ieder geval in het kader van een vergunning op een voorgeschreven route.

10. Maximum toelaatbare hoogte: opheffing van de beperking van 4,00 meter

Over het algemeen zou er, om het vervoer van bepaalde goederen zoals auto's, stobalen van granen, peulvruchten, vezelgewassen of voedergewassen te vergemakkelijken, in België een systeem ingevoerd dienen te worden naar analogie met wat reeds in Frankrijk bestaat. In Frankrijk is de hoogte van de voertuigen immers niet beperkt. Wanneer de hoogte van een voertuig of zijn lading 4,00meter overschrijdt, dienen de vervoerders erover te waken dat ze zonder problemen onder alle bouwwerken

door kunnen. Op het vlak van de signalisatie worden de doorgangen met beperkte hoogte slechts aangegeven wanneer de vrije hoogte minder dan 4,30 meter bedraagt.

Momenteel geldt in het Vlaamse en het Waalse Gewest alleen voor het vervoer van vlas een specifieke uitzondering (die UPTR als discriminerend beschouwt).

Tenzij de hoogtebeperking van 4,00 meter gewoon wordt afgeschaft, zouden veel vervoerders genoeg nemen met een uitzonderingssysteem op een voorgeschreven route.

Infrastructuur en missing links

VLA • BRU • WAL

De Belgische transportsector dringt aan op meer overheidsinvesteringen in infrastructuur. Naast het onderhoud van (snel)wegen, dat nog een achterstand moet inhalen, moet er ook dringend op lange termijn geïnvesteerd worden in uitbreiding van capaciteit.

Dit onder meer door de aanleg van de missing links. Geregeld wordt de lijst van missing links geactualiseerd. Voor de Belgische transporteurs ziet de top 10 van de dringend aan te leggen wegen eruit als volgt:

- **De herinrichting van de ring (noord) rond Brussel**
- **De verbinding van de E17 / E34 (10 km) om het verkeer toe te staan van en naar de Liefkenshoek-tunnel (van en naar Rotterdam) en te vermijden dat men altijd systematisch de ring van Antwerpen moet gebruiken.**
- **De verbinding Cerexhe-Beaufays die de E40 verbindt met de E25 (12,5 km)**
- **De verbinding E19 / E429 te Halle**
- **De sluiting van de ring (zuid) van Brussel**
- **De transformatie van de gehele A12 in autosnelweg**
- **De verdubbeling van de RN5 (E420) van Charleroi naar Frankrijk**
- **De ontwikkeling van de Antwerpse ring**
- **De verbinding A19 / E40 tussen Ieper en Veurne**
- **De verbinding tussen de A28 (Athus) en de E411**

Maar ook grootschalige projecten op lange termijn moeten, in het licht van de voorspelde toename van het goederenverkeer, nu al ingepland worden zodat die tijdig voltooid kunnen worden.

Het gaat onder meer over het project van het 'Kruispunt Willebroek', waardoor het mogelijk wordt gemaakt om de ring van Antwerpen en die van Brussel te ontlasten, door de scheiding van het transit - en lokaal verkeer.

Daarnaast moet de overheid ook investeren in de uitbreiding van veilige en comfortabele parkeercapaciteit voor vrachtwagens, onder meer langs de grote verkeersassen.

Overigens is de transportsector zeker geen tegenstander van het feit dat ook de infrastructuur van andere modi wordt uitgebreid voor zover die infrastructuur op lange termijn meer mogelijkheden biedt voor multimodale oplossingen.



Toegang tot het beroep en de markt

EUR • VLA • BRU • WAL

De regels voor de toegang tot het beroep van goederen-vervoerder over de weg voor rekening van derden moeten voor iedereen dezelfde zijn, welk type voertuig er ook gebruikt wordt. Het verschil tussen + of - 500 kg laadvermogen heeft geen zin. Dit verschil moet verdwijnen, onder andere, om een verschuiving - die overigens nefast zou zijn vanuit ecologisch en sociaal oogpunt - van vrachtwagens naar lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) te voorkomen.

PLAN VOOR
EERLIJKE
CONCURRENTIE

Vakbekwaamheidsopleiding

UPTR pleit ervoor dat de vakbekwaamheidsopleiding zou voldoen aan hoogstaande kwalitatieve criteria en aansluit bij de realiteit op het terrein. Om een uniform niveau te waarborgen, zowel wat de inhoud van de cursussen betreft, als wat de kwaliteitseisen betreft waaraan de vervoerders moeten voldoen, pleit UPTR ervoor dat het ITLB de opleidingsverstrekker blijft en dit in de drie officiële talen. UPTR vreest dat een liberalisering van de vakbekwaamheidsopleiding de effectieve kwaliteitscontrole van de opleiding in het gedrang zou brengen.

20

Externe vakbekwame persoon

UPTR verdedigt het standpunt dat beroep doen op een externe vakbekwame persoon (transportmanager) de uitzondering moet blijven. Beroep doen op een externe vakbekwame persoon moet beschouwd worden als een tijdelijke overgangsmaatregel. De constante bezorgdheid om de sector te professionaliseren veronderstelt dat de bedrijfsleider zelf zijn vakbekwaamheid inbrengt in zijn onderneming of dat er, indien dit niet mogelijk is, een bediende in loondienst van de onderneming als transportmanager aangesteld wordt.

Financiële draagkracht

Alle transporteurs dienen aan de vereiste financiële draagkracht te voldoen (ter bescherming van een aantal bevoorrechte schuldeisers, waaronder de onderaannemers). Een attest van een bankinstelling of van een verzekeringsmaatschappij die zich borg stelt, of van de Consignatie- en Depositokas waaruit blijkt dat het wettelijk vereiste bedrag (€ 9.000 voor het eerste motorvoertuig en 5.000 € voor de volgende) gedeponneerd werd, moet aantonen dat aan deze voorwaarde is voldaan.

Betrouwbaarheid

Wanneer het erop aankomt om de ernstige inbreuken te analyseren die in aanmerking komen voor het behoud of

verlies van zijn betrouwbaarheid, vindt UPTR dat er enkel rekening moet gehouden worden met de in kracht van gewijsdeveroordelingen. Iedereen moet niet alleen het recht hebben om zijn argumenten voor een neutrale en onafhankelijke rechtbank uiteen te zetten, maar ook het recht om beroep aan te tekenen.

Transportorganisatoren

Aangaande de toegang tot het beroep van 'transportorganisator' en hun verantwoordelijkheden in de transportsector, pleit UPTR voor de creatie van een elektronisch register met gelijkaardige regels als dewelke bestaan voor de (echte) transporteurs (meer bepaald met de "financiële draagkracht" en die rekening houdt met het aantal 'bevrachte' voertuigen).

De verouderde wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen in het goederenvervoer en de koninklijke besluiten van 18 juli 1975 en 12 januari 1978 moeten worden opgenomen in de regelgeving betreffende het goederenvervoer over de weg.

Postwetgeving: herziening

Omwille van de duidelijkheid moeten ook de specifieke vereisten met betrekking tot het vervoer van pakjes worden opgenomen in de Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en haar besluiten.

Alleen de diensten die verband houden met de universele postdienst moeten onder het toepassingsgebied van de Postwet van 26 januari 2018 betreffende de postdiensten vallen. De taken van het BIPT moeten daarom ook worden herzien en, indien nodig, worden overgedragen aan het ITLB.

Cabotage: gecombineerd vervoer

PLAN VOOR
EERLIJKE
CONCURRENTIE

Het Mobility Package heeft Verordening 1072/2009 inzake markttoegang gewijzigd. Lidstaten kunnen nu de uitvoering van het eerste en laatste gedeelte van een gecombineerd vervoer over de weg onderwerpen aan de cabotageregels, wanneer dit wordt uitgevoerd door buitenlandse vervoerders.

De Belgische overheid heeft echter nog steeds geen actie ondernomen en blijft tolereren dat de nationale delen van deze transporten aan geen enkele beperking onderhevig zijn, waarmee ze bijdraagt aan de sociale dumpingpraktijken die door alle partijen aan de kaak worden gesteld.

Eerlijke concurrentie

BEL • VLA • BRU • WAL

Voor de Belgische transporteurs moet het bestaande regelpakket gevolgd worden door alle spelers in de markt. De ondernemingen die andere transporteurs oneerlijke concurrentie aandoet door regels te overtreden, moeten vervolgd worden. De problemen rond **zwartwerk, illegale cabotage en illegale detachering** moeten aandachtig worden opgevolgd. Dat geldt ook voor het **vervoer zonder vergunning en het oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen** voor het vervoer van goederen voor rekening van derden.

De sector pleit in samenwerking met de controlediensten voor (veel beter) gerichte controles. In plaats van mugenzifterij over 10 minuten te lang rijden moet er streng opgetreden worden tegen illegaal vervoer. De controles zouden altijd prioritair gericht moeten zijn op de strijd tegen georganiseerde fraude. UPTR betreurt dat het merendeel van de controles geen rekening houdt met de karakteristieken van KMO's, noch met het grote aantal (met name sociale) regels ende toenemende complexiteit ervan. UPTR eist dat de controles op een menselijke wijze zouden worden uitgevoerd, zonder negatieve vooroordelen tegenover de werkgevers, waarbij de fundamentele rechten van de verdediging op zijn minst gewaarborgd zijn...

Daarnaast moeten de sancties rekening houden met het bedrieglijk opzet, de impact van de inbreuk op de eerlijke concurrentie alsook met eventuele recidives. Ten slotte betreurt UPTR dat zij eraan moet blijven herinneren dat de **sanctie altijd in verhouding moet staan met de gepleegde inbreuk**.

In dit kader pleit UPTR voornamelijk voor:

- **Een herziening van de reglementering die van toepassing is op de nummerplaten van landbouwvoertuigen** en voorwaarden waaronder zij 'rode diesel' mogen gebruiken.
- **Een verhoging van het aantal controles op bestelwagens die gebruikt worden voor het vervoer van goederen** op inbreuken tegen de bestaande wettelijke verplichtingen inzake sociale materie, vervoersvergunning en overlading.
- **Een herziening van de regelgeving inzake de assen.** Het is belangrijk een onderscheid maken tussen de problematiek van de totale overbelastingen die van de overbelasting per as. Het gaat om twee totaal verschillende problemen. Het ene is een probleem van concurrentievervalsing, het andere betreft de versnelde slijtage van de infrastructuur. Met betrekking tot de overbelasting van de as is het voor de transporteurs en hun chauffeurs over het algemeen materieel onmogelijk om de goederen in het voertuig te verplaatsen. Inbreuken inzake het overgewicht op de assen zijn in veruit de meeste gevallen onopzettelijk. UPTR blijft onze twee gewestelijke systemen van administratieve sancties voor de overbelasting van assen uitdrukkelijk aan de kaak stellen. Deze systemen zijn vanaf het begin oneerlijk, totaal buitensporig en fundamenteel respectloos voor de rechten van de verdediging!
- Een systematische toepassing van het beginsel van medeverantwoordelijkheid van de verladers en opdrachtgevers voor alle inbreuken waar deze laatste rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel uit halen.

PLAN VOOR
EERLIJKE
CONCURRENTIE

21

Regelgeving van de rij- en rusttijden

EUR

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 'just in time'.

De principes van deze regelgeving dateren reeds uit 1985 en zijn vandaag de dag steeds minder afgestemd op de realiteit van het verkeer en mobiliteit van de 21ste eeuw. De transporteurs wensen dat er (eindelijk eens) rekening wordt gehouden met de steeds terugkerende verkeersopstoppingen, zonder dat dit de verkeersveiligheid van alle weggebruikers schaadt.

De files en de opstoppingen worden van dag tot dag minder voorspelbaar, terwijl de reglementering op de rij- en rusttijden 'onflexibel' blijft. Wanneer een vrachtwagen 5 kilometer aflegt in één uur, registreert de tachograaf één uur rijtijd. Het gebeurt vandaag dikwijls dat een chauffeur die geblokkeerd zit in een file, zich in de situatie bevindt waar hij wettelijk gezien zou moeten stoppen (en de motor stilleggen...) opdat zijn tachograaf een verplichte pauze zou registreren. Wanneer hij geblokkeerd staat in de files, net als de andere weggebruikers, is dit uiteraard niet mogelijk. De tachograaf zal automatisch een inbreuk registreren voor overschrijding van de rijtijd!

UPTR wil aantonen dat overmacht (meer en meer...) een rol speelt in dit soort situaties. Er is geen enkele intentie om fraude te plegen, geen enkel economisch voordeel (integendeel ...), noch (schuldig) verzuim van kennis van de reglementering.

Het betreft hier een samenloop van onvoorziene omstandigheden (herstellingswerken, ongevallen, opstopping, etc.). In feite vraagt UPTR slechts een minimum aan begrip en een redelijke verdraagzaamheid met betrekking tot de moeilijkheden die de transporteurs en hun chauffeurs ondervinden op een steeds meer overbelast wegennet.

Maximale dagelijkse rijtijd

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

- Chauffeurs die moeten parkeren op de op- of afritten van de rustplaatsen wanneer de parkings volzet zijn en hun maximale 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.

De normale wekelijkse rusttijd

PLAN VOOR
EERLIJKE
CONCURRENTIE

Het Europees Hof van Justitie heeft besloten: De Verordening 561/2006 dient in die zin geïnterpreteerd te worden dat een chauffeur zijn gewone wekelijkse rusttijd (van 45 uur) niet aan boord van zijn voertuig mag nemen. UPTR roept op dat dit principe in héél Europa dient gerespecteerd te worden.

Rij- en rusttijden: uitzonderingen en vrijstellingen

UPTR pleit voor de afschaffing van alle bestaande uitzondering inzake de reglementering op de rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf.

Wegcontroles: moratorium

UPTR rechtvaardigt zijn verzoek om een moratorium op de controles langs de weg op verschillende feitelijke gronden:

1. De wegcontroles moeten worden gereorganiseerd om de wachttijden voor vrachtwagens tijdens de wegcontroles, in het bijzonder de technische wegcontroles, te verminderen.
2. Sommige controleurs moeten (beter) worden opgeleid:
 - Sommige controleurs missen het nodige onderscheidingsvermogen om het essentiële van het bijkomstige te onderscheiden. Daardoor dragen ze bij tot het slechte imago van handhavingsinstanties en overheden.
 - Sommigen zijn zich niet bewust van de complexe wetten (en de fundamentele logica erachter) die ze geacht worden te handhaven (rij- en rusttijden, ladingzekering, veiligheid van ladingen, uitzonderlijke ladingen, enz.)
 - Sommigen gebruiken - onaanvaardbare! - methodes om betaling ter plaatse te eisen, per bankkaart, voor onmiddellijke inning. Het recht om per bankoverschrijving te betalen wordt genegeerd of, erger nog, met voeten getreden.
 - Sommige PV's die werden doorgestuurd naar UPTR zijn meer dan verontrustend. Ze werden

doorgestuurd naar het Comité P.

- Wanneer bepaalde advocaten hun cliënten aanraden om gesprekken met controleurs te filmen of op te nemen in een poging om hun rechten te beschermen, roept dit een aantal vragen op.
3. Er is een rationele analyse nodig van de resultaten van de meest recente controles, in het licht van de volgende vragen:
 - Is de strengheid van de uitgevoerde controles gerechtvaardigd en evenredig met de nagestreefde doelstellingen?
 - Is de verkeersveiligheid verbeterd?
 - Welke schade is toegebracht aan de georganiseerde sociale dumping?
 - Hoeveel buitenlandse vrachtwagens werden gecontroleerd?
 - Hoeveel waren er Belgisch?
 - Wat waren de belangrijkste problemen die werden vastgesteld en hoe ernstig waren ze?
 - Welke instructies kregen de controleurs?
 - Welke (juridische) rechtvaardiging is er om te weigeren een onmiddellijke inning per overschrijving te betalen?

Het verzoek van UPTR is des te meer gerechtvaardigd omdat, zoals de zaken er nu voorstaan, de transportsec-

tor zich niet de luxe kan veroorloven om chauffeurs te verliezen die walgen van repressieve acties die als oneerlijk en buitenproportioneel worden beschouwd.

Voor de rest herinnert UPTR de betrokkenen eraan dat

transportondernemers en hun chauffeurs niet alleen recht hebben op het vermoeden van onschuld, maar ook op een minimum aan begrip van de complexiteit van hun beroep en de veelheid aan regels die op hen van toepassing zijn.

PLAN VOOR
EERLIJKE
CONCURRENTIE



Moderne en bewaakte parkings VLA • BRU • WAL

De wetgever eist dat vrachtwagenchauffeurs scrupuleus de rij- en rusttijdenreglementering naleeft. So far, so good. Maar men mag dan redelijkerwijze ook van diezelfde wetgever verwachten dat hij de nodige publieke infrastructuur voorziet waar vrachtwagenchauffeurs hun wettelijk verplichte pauzes en rustperiodes in alle veiligheid en met het nodige comfort kunnen nemen.

Elke dag opnieuw moeten wij met lede ogen vaststellen dat dit absoluut niet het geval is. Zowel de deelstaten, als de lokale overheden schieten schromelijk te kort. Vrachtwagenchauffeurs staan veel vaker dan hun lief is voor een verscheurend dilemma: doorrijden en het risico lopen om de maximum rijtijd te overschrijden of hun pauze/rust nemen op een plaats waar dat wettelijk niet toegelaten is.

Het schrijnend tekort aan specifieke parkeerplaatsen voor vrachtwagens, niet alleen langs de autosnelwegen, maar ook in industriezones en bij uitbreiding in quasi elke gemeente, is een oud zeer. De transportsector klaagt de problematiek al lang aan, maar veel vooruitgang wordt er helaas niet geboekt.

Jarenlange onderinvesteringen breken transportsector zuur op

Investeren in publieke infrastructuur is nochtans één van de kerntaken van de overheid. Naast autowegen en laadpalen bijvoorbeeld, behoren ook parkings met de nodige sanitaire faciliteiten tot die categorie. In de jaren 70 investeerden onze overheden nog zo'n 5% van het bruto binnenlands product per jaar. In een poging om de torenhoge begrotingstekorten min of meer onder controle te houden, werd er vanaf de jaren 80 stevig geknipt in de infrastructuurinvesteringen. Vandaag schommelen ze rond 3% van het bbp. De decennialange onderinvesteringen zorgden ervoor dat de publieke infrastructuur geen gelijke tred kon houden met de ontwikkeling van de economie en de toename van het verkeer. Vrachtwagenchauffeurs merken dat elke dag. Denken we maar aan de belabberde toestand van ons wegennet, aan de veelvuldige bottlenecks die maar mondjesmaat aangepakt worden en aan het schrijnend tekort aan parkings. In België krijgt de belastingbetaler duidelijk niet de kwaliteit van infrastructuur die hij of zij verdient. Dat België

in de concurrentierangschikking van het World Economic Forum pas op de 56ste plaats komt voor die specifieke parameter, spreekt boekdelen.

Inhaalbeweging

Er is dringend nood aan een inhaalbeweging inzake infrastructuurinvesteringen om onze economie en onze welvaart een boost te geven. Te meer daar alle toekomstprognoses uitgaan van een groeiende vraag naar transport dat voor het overgrote deel door het wegvervoer, omwille van zijn intrinsieke sterktes, opgevangen zal worden. Ons land beschikt met zijn heel gunstige ligging over een enorme troef om een vooraanstaande rol te spelen in het Europees logistiek landschap. Om die rol van logistieke hotspot te kunnen waarmaken, dringen investeringen in bijkomende kwaliteitsvolle parkings zich op. Maar ook uit sociaal oogpunt en uit respect voor al die vrachtwagenchauffeurs die onze economie draaiende houden, zijn nieuwe, veilige en comfortabele parkings een absolute must.

Focus op veiligheid en comfort

Vrachtwagenchauffeurs hebben recht op veilige parkings met de nodige sanitaire faciliteiten. Dat is nog lang niet het geval. Anno 2024 zijn er nog steeds snelwegparkings zonder toiletten. Dat getuigt van een schrijnend gebrek aan respect voor al die vrachtwagenchauffeurs die een hele dag onderweg zijn om de logistieke ketens draaiende te houden.



Verkeersveiligheid

BEL • VLA • BRU • WAL

De consistente vermindering van het aantal letselgevallen en ongevallen met dodelijke slachtoffers waarbij een vrachtwagen “betrokken” is, is geen reden om minder waakzaam te zijn. De verkeersveiligheid dient een dagelijkse prioriteit te blijven voor ondernemingen in de sector Transport & Logistiek.

De problematiek van de dode hoek van vrachtwagens is duidelijk ‘het’ aandachtspunt waarop men zich prioritair dient te focussen.

Aangezien verkeersveiligheid een gedeelde verantwoordelijkheid is, durft de UPTR zich te ergeren aan de toegeeflijkheid van overheidsinstanties ten aanzien van bepaalde vervoermiddelen, met elektrische steps voorop, gezien de statistische realiteiten op het gebied van ongevallen. De middelmatigheid van het publieke debat over de (niet) verplichting om een fietshelm te dragen, is simpelweg crimineel.

UPTR zou ook graag een frisse kijk zien op de weg tussen zijn verschillende gebruikers om het aantal ongevallen te verminderen en de doorstroming te verbeteren.

24

Men bestuurt immers een vrachtwagen en een perso-

nenauto niet op dezelfde manier. De reacties van de tweesoorten voertuigen zijn totaal verschillend. Daar waar vrachtwagenchauffeurs ook personenauto’s besturen, is het tegendeel (bestuurders van personenwagens die ook ervaring als vrachtwagenchauffeur hebben) veel minder het geval.

Of ze nu gefundeerd zijn of niet, de verwijten van de autobestuurders aan het adres van de vrachtwagenchauffeurs zijn vooral gebaseerd op onbegrip: onbegrip over de wijze waarop een vrachtwagen bestuurd wordt en de manier waarop zo een voertuig reageert.

Om het wederzijds begrip tussen de weggebruikers te verbeteren, stelt UPTR voor dat alvorens een rijbewijs voor een personenauto uitgereikt wordt, de kandidaat-automobilisten een verklaring voorleggen dat zij één uur in een vrachtwagen hebben doorgebracht in het gezelschap van een beroepsopleider.

Door onder meer de visualisering van wat men ziet (of wat men niet ziet) vanuit een vrachtwagencabine, zullen de toekomstige autobestuurders zeer concreet bewust gemaakt worden om op de weg goede gewoonten en de juiste reflexen te ontwikkelen.

Rijden onder invloed van alcohol

BEL

UPTR verwacht van de autoriteiten dat zij de nodige coherentie aan de dag leggen inzake het rijden onder invloed van alcohol of van verdovende middelen.

De inwerkingtreding van 0,2/1000 voor beroepschauffeurs moet worden beschouwd als een startpunt en zeker niet als een eindpunt van de strijd tegen rijden onder invloed.

De controles moeten meer het accent leggen op dit type van gevaarlijk gedrag dan op het respect voor andere regelgevingen waarvan het effect op de verkeersveiligheid minder direct is. Op dezelfde wijze moeten de werkgevers onmiddellijk het rijden in staat van dronkenschap kunnen bestraffen met een ontslag om dringendereden. In deze context pleit UPTR ervoor dat er snel een herziening komt van de CAO 100, zodat er rekening gehouden kan worden met de bijzonderheden van de sector Transport & Logistiek.

Op dit moment laat de CAO bijvoorbeeld toe dat een werkgever alcoholsloten in zijn vrachtwagens installeert. Dit soort testtoestellen worden nog steeds beschouwd als indruisend tegen het ‘recht op privacy van de werknemer’. Bijgevolg moet de werkgever, alvorens de chauffeur aan een alcoholtest te onderwerpen, de toestemming vragen aan de werknemer. Hierna is het nog steeds wettelijk onmogelijk voor de werkgever om, ingeval van bewezen alcoholintoxicatie, eender welke sanctie te geven...

Wat ons nog erger lijkt is het feit dat wanneer een werkgever de politie vraagt - zoals wettelijk mogelijk is - om een alcoholtest af te nemen bij de beroepschauffeur die zich op de openbare weg wilt begeven, dat men over het algemeen in de praktijk moet vaststellen dat de (lokale) politie dit verzoek afwijst met het antwoord dat dit niet tot de prioriteiten behoort van de politiepatrouilles...

Rijverboden op zon- en feestdagen

EUR

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

UPTR verdedigt de principes van vrijheid van werk en van het vrij verlenen van diensten en vraagt daarom de opheffing van het rijverbod op zondag dat nu in sommige staten/landen bestaat. Deze vraag is ook sociaal gerechtvaardigd. Men moet immers kunnen vermijden dat onze chauffeurs verplicht worden het weekend door te brengen op parkings zowel op de heen- als op de terugweg.

Lokale rijverboden

VLA • BRU • WAL

Hoewel de gewesten als beheerder van het grootste deel van het wegennet de bevoegde overheid zijn voor het verkeer op de nationale wegen, worden transporteurs geregeld geconfronteerd met doorgangsverboden waartoe besloten werd op gemeentelijk niveau in het kader van hun taken van de 'bestuurlijke politie'.

De lokale (en meestal electorale...) rijverboden leggen de transporteurs extra kosten op die de opdrachtgevers weigeren te dragen. Zonder de lokale problemen te ontkennen van de doortocht van vrachtwagens in sommige

gemeenten die doorgewestwegen worden doorkruist, vraagt UPTR dat de gemeenten niet langer op hun eentje kunnen beslissen over dit soort verboden. Aangezien het gaat om een kwestie van mobiliteit en ruimtelijke ordening, meent UPTR dat het coherent zou zijn om enkel aan de wegbeheerders die bevoegd zijn voor de nationale wegen, de zorg toe te vertrouwen om maatregelen te nemen die zich in voorkomend geval opdringen, daarbij rekening houdend met de algemene, en meer bepaald economische, belangen die in het geding zijn.

25

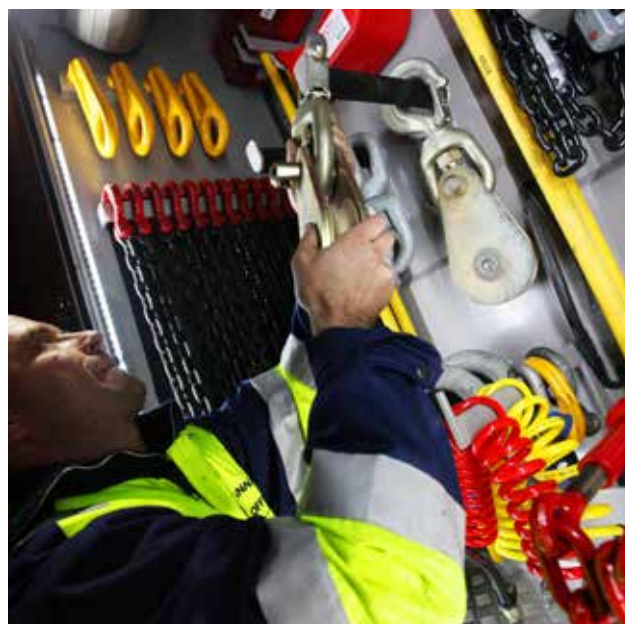
Controle tarieven pechverhelping

BEL • VLA • BRU • WAL

Aangezien men vastgesteld heeft dat de vervoerders momenteel in elke Europees land geconfronteerd worden met andere regels wanneer ze beroep moeten doen op de diensten van pechverhulpers, vraagt UPTR een Europese harmonisering van de regels in deze materie.

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

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



UPTR & PARTNERS

Een professionele verdediging van uw belangen, informatie die er toe doet, efficiënte dienstverlening en geëngageerde partners voor de Belgische transporteurs en logistieke ondernemers!



UNIE VAN PROFESSIONELE TRANSPORTEURS EN LOGISTIEKE ONDERNEMERS

BRUSSEL

Havenlaan 104-106
1000 Brussel
T. 02 420 54 56

KORTRIJK

Engelse Wandeling 2
Bus K07G
8500 Kortrijk
T. 056 60 17 38

GENT

Dublinstraat 35
Bus O14
9000 Gent
T. 09 218 17 70

LUIK

Z.I. des Hauts-Sarts
Rue de l'Abbaye 138
4040 Herstal
T. 04 361 40 90