



Memorandum



Verkiezingen



2019



INHOUDSTAFEL

INLEIDING.....	- 5 -
KERNCIJFERS VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG	- 7 -
BELGISCH WEGVERVOER IN EEN NEERWAARTSE SPIRAAL	- 8 -
ONZE CONCURRENTIEPOSITIE: NOG STEEDS ONDER ZWARE DRUK.....	- 9 -
Invoering lastenverlaging bedrijfsvoorheffing voor niet-productieve uren	- 9 -
Invoering lastenverlaging sociale lasten : optimalisering lastenverlaging op overuren	- 9 -
Invoering lastenverlaging voor uren opleiding	- 10 -
Versoepeling van het systeem van educatief verlof	- 10 -
Lastenverlaging voor nachtarbeid.....	- 10 -
Flexijobs ook voor de transportsector	- 10 -
Versoepeling statuut patroon-chauffeur en zelfstandige chauffeur	- 11 -
STRIJDEN MET GELIJKE WAPENS OP EUROPEES VLAK	- 12 -
Toegang tot het beroep/markt ook voor bestelwagens	- 12 -
Cabotage	- 12 -
Detachering – lex specialis voor de transportsector	- 12 -
Interoperabele E-CMR	- 12 -
De slimme tachograaf.....	- 13 -
Medeverantwoordelijkheid.....	- 13 -
Brexit	- 13 -
ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR ONZE BEDRIJVEN.....	- 15 -
Invoering betalingstermijn voor transportfacturen van 30 dagen	- 15 -
Invoering van een verplichte dieselclausule.....	- 15 -
Behoud van de professionele diesel	- 15 -
Milieudoelstellingen 2030	- 15 -
Maak spoor en binnenvaart aantrekkelijker voor wegvervoerders	- 16 -
Blijvende steun voor vervoerders die investeren in veiligheid en milieu.....	- 16 -
Scholingsbeding voor knelpuntberoepen	- 16 -
VERKEERSVEILIGHEID: OOK VOOR ONZE BEDRIJVEN EEN PRIORITEIT	- 18 -
Parkings.....	- 18 -
Sanitaire voorzieningen.....	- 18 -
70 km/u buiten de bebouwde kom.....	- 18 -
Verplicht gelijktijdig gebruik 4 richtingaanwijzers bij file	- 18 -

SPECIFIEKE TRANSPORTEN HEBBEN SPECIFIEKE NODEN	- 20 -
Aanpassing hoogte autotransport	- 20 -
WEGRUIMEN OBSTAKELS ONDERWEG	- 21 -
Milieuzones	- 21 -
Parkeren in de bebouwde kom	- 21 -
Afschaffing sticker 60 km/u	- 21 -
Tekort aan bedrijfsterreinen	- 21 -
EEN KORDATE AANPAK VAN DE CONGESTIEPROBLEMEN	- 22 -
Verruiming van de laad- en losuren	- 22 -
Noodzakelijke wegenwerken en een goed onderhouden wegennet	- 22 -
Langere en zwaardere voertuigen (LZV) ook op de Brusselse Ring	- 22 -
Kilometerheffing voor alle weggebruikers	- 23 -
50 ton ook in Vlaanderen	- 23 -
Grensoverschrijdend vervoer met 44 ton	- 23 -
ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING: OOK VOOR ONZE BEDRIJVEN EEN MUST	- 24 -
Afstemming tussen de gewesten	- 24 -
Toegang tot het beroep/markt: eenvormigheid over de gewesten heen	- 24 -
Kilometerheffing: indexering op 1 januari, procedure bij rode OBU en lagere tarieven voor vrachtwagens op alternatieve brandstoffen.	- 24 -
Verplichte bewaring arbeidsreglement in vrachtwagencabine	- 24 -
CONTACTPERSONEN	- 26 -

INLEIDING

Febetra, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners, vertegenwoordigt een 1800-tal wegtransportondernemingen en logistieke dienstverleners voor rekening van derden. Als nationale federatie wil Febetra de spreekbuis zijn van alle Belgische actoren die actief zijn in de sector “Transport en Logistiek”, gaande van de kleine eenmanszaken tot supergrote ondernemingen.

Febetra is vertegenwoordigd in talrijke lokale, gewestelijke, nationale en internationale instanties en streeft op die manier naar het verbeteren van de situatie van de Belgische transport- en logistieke ondernemingen, terwijl wij ook ijveren voor een betere verkeersveiligheid, een verbetering van het imago van de sector en voor duurzaam transport.

In een niet zo ver verleden speelden onze Belgische vervoerders een vooraanstaande rol op het Europees strijdtoneel. Vandaag is dat absoluut niet meer het geval. De Belgische transportsector werd zwaar getroffen door de uitbreiding van de EU enerzijds en door de economische crisis van 2008 anderzijds. De cijfergegevens van Eurostat spreken boekdelen. Het Belgisch wegvervoer zit duidelijk in een neerwaartse spiraal. Op 13 jaar tijd daalde de totale transportactiviteit van de Belgische vloot, uitgedrukt in tonkilometer, met 44,2 %. Op internationale relaties incasseerden onze Belgische vervoerders met een daling van maar liefst 63,5 % over diezelfde periode nog zwaardere klappen.

De hoofdreden voor deze neergang hoeft men niet ver te zoeken. Onze transporteurs zijn niet meer competitief, omdat ze te duur zijn ten opzichte van de buitenlandse concurrentie, niet alleen uit het nieuwe Europa, maar ook uit de buurlanden. Precies om die reden vormt de versterking van de concurrentiekracht van de Belgische transportondernemingen voor Febetra de inzet bij uitstek van de verkiezingen. De volgende legislatuur biedt een unieke kans om gedurende een periode van 5 jaar werk te maken van maatregelen die de Belgische transportondernemingen beter kunnen wapenen voor de toekomst. De maatregelen die door de federale regering werden voorzien om de loonhandicap weg te werken, zijn zeker positief maar volstaan niet. De historische loonkosthandicap, die vóór 1996 opgebouwd werd, bestaat immers nog steeds.

Naast de te hoge loonkost, wordt de Belgische transportsector geconfronteerd met een steeds toenemend mobiliteitsprobleem. In 2018 werden alle records inzake files verbroken. De files blijven groeien en beperken zich niet enkel meer tot de spitsuren. Het kleinste incident op onze wegen heeft een directe impact op de doorstroming van het verkeer. Kortom, we staan steeds langer stil.

De toenemende bikkelharde concurrentie op het Europees strijdtoneel, de enorm hoge loonkosten, een stijgend mobiliteitsprobleem en een hele resem vrachtwagenonvriendelijke maatregelen bedreigen de toekomst van onze Belgische bedrijven. Een doortastend, adequaat beleid op regionaal, federaal en Europees niveau kunnen het tij echter keren door de grootste noden van onze sector te lenigen. Wij gaan dan ook graag dieper in op de meest cruciale problemen waarmee de Belgische transportsector wordt geconfronteerd en formuleren een aantal aanbevelingen die ervoor kunnen zorgen dat onze sector ook naar de toekomst toe nog een bijdrage kan blijven leveren aan de Belgische economie.



KERNCIJFERS VAN HET GOEDERENVERVOER OVER DE WEG

Aantal ondernemingen, totaal aantal motorvoertuigen en het gemiddeld aantal motorvoertuigen per onderneming (situatie op 01/01/2019)

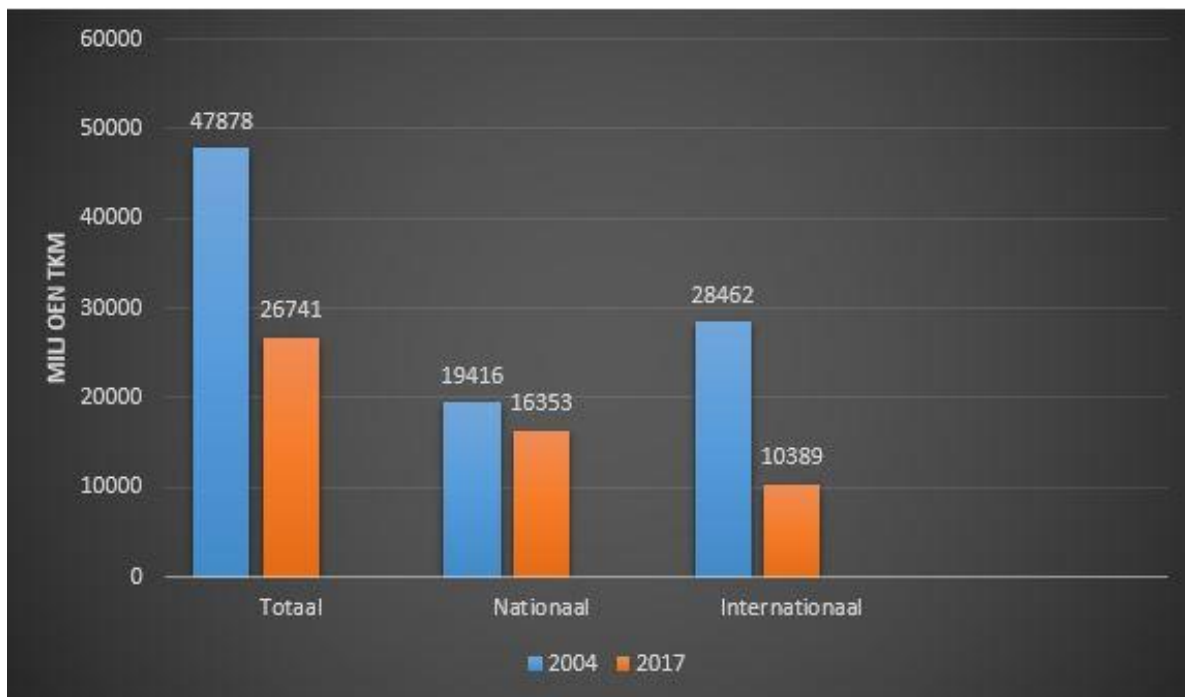
Provincie	Aantal ondernemingen	Totaal aantal motorvoertuigen	Gemiddeld aantal motorvoertuigen per onderneming
Vlaams-Brabant	845	6.773	8,0
West-Vlaanderen	1.772	10.721	6,1
Oost-Vlaanderen	1.624	10.561	6,5
Antwerpen	1.556	12.877	8,3
Limburg	739	6.167	8,3
Totaal	6.536	47.099	7,2
Waals-Brabant	178	1.283	7,2
Henegouwen	730	5.178	7,1
Namen	270	1.375	5,1
Luxemburg	176	660	3,8
Luik	614	4.013	6,5
Totaal	1.968	12.509	6,4
Brussel-Hoofdstad	819	11.709	14,3
België	9.323	71.317	7,6

Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

BELGISCH WEGVERVOER IN EEN NEERWAARTSE SPIRAAL

In een niet zo ver verleden speelden de Belgische wegvervoerders een vooraanstaande rol op het Europees strijdtoneel. Vandaag is dat absoluut niet meer het geval. Sinds de uitbreiding van de EU heeft het Belgisch wegvervoer enorm zware klappen gekregen, zoals blijkt uit de Eurostatgegevens.

Evolutie transportactiviteit Belgische vloot in miljoen tonkilometers



Bron: Eurostat

Opvallend is dat België over gans de lijn aanzienlijk slechter scoort dan het gemiddelde EU 15.

	2004/2017	gemiddelde EU 15
Totaal	min 44,2 %	min 13,3%
Nationaal	min 15,8 %	min 5,5%
Internationaal	min 63,5 %	min 34,6 %
Derdelandenvervoer	min 79,5 %	min 37,2 %
Cabotage	min 43,9 %	min 7,0 %

Bron: Eurostat

ONZE CONCURRENTIEPOSITIE: NOG STEEDS ONDER ZWARE DRUK

De loonkostenhandicap is het probleem bij uitstek waarmee onze Belgische transporteurs te kampen hebben. Het is al lang gekend en wordt door diverse nationale en befaamde internationale instanties, zoals bijvoorbeeld de OESO en het IMF, erkend. Vandaag komen onze Belgische transporteurs op de middellange en de lange afstand nog nauwelijks aan de bak. Ze zijn, vooral omwille van de torenhoge loonkosten, te duur ten opzichte van de buitenlandse concurrentie, niet alleen uit het nieuwe Europa, maar ook uit de buurlanden. Onze transporteurs hebben dringend nood aan een competitiviteitsschok. Om de competitiviteit van onze Belgische bedrijven te versterken, niet alleen ten opzichte van onze Oost-Europese concurrenten maar zeker ook ten opzichte van de ondernemingen uit onze buurlanden, dringen doortastende maatregelen zich op. Van essentieel belang is dat de lagere lasten op arbeid kaderen in een vermindering van de totale belastingdruk. Geen tax shift met andere woorden, maar een lastenverlaging. Wij doen graag enkele voorstellen die onze bedrijven de nodige ademruimte zouden kunnen bieden.

Invoering lastenverlaging bedrijfsvoorheffing voor niet-productieve uren

Onder niet-productieve uren moet men de beschikbaarheidsuren verstaan. Beschikbaarheidsuren zijn hoofdzakelijk wachttijden. Werknemers staan in dienst van hun werkgever, maar ontplooiën op die momenten geen enkele activiteit. Ze zijn niet-productief.

Toch worden deze uren duur betaald, namelijk aan 99 % van het basisuurloon.

Op de internationale transportmarkt kunnen enkel de gereden kilometers aangerekend worden. Dat betekent dat ruim 1/3^{de} van de betaalde uren met de daarbij horende sociale en fiscale lasten in deze kilometerprijs niet kunnen verrekend worden. Onze buitenlandse collega's, die een beduidend lagere sociale en fiscale last hebben, slagen daar nog in. De Belgische transportbedrijven worden door de ver doorgedreven internationalisering volledig weggeconcentreerd.

Febetra vraagt dan ook dat er dringend werk wordt gemaakt van een fiscale tegemoetkoming voor deze niet-productieve uren. Men kan hiervoor inspiratie vinden bij het systeem zoals van toepassing voor de eerste 130 gepresteerde overuren of zoals bij de premies voor ploegen- en nachtarbeid.

De voorgestelde lastenverlaging zou in de bedrijfsvoorheffing en via het Sociaal Fonds Transport en Logistiek gerealiseerd moeten worden. Dit laat controle toe van de sociale partners, zodoende dat de middelen terugvloeien naar de Belgische tewerkstelling.

We verzoeken om een kwijtschelding van de bedrijfsvoorheffing voor dit niet doorrekenbare maar wel betaalde gedeelte aan uren, teneinde onze concurrentiepositie op de Europese markt te verbeteren en de tewerkstelling in België te kunnen behouden. Dit is des te meer nodig daar uit een studie van de Comité national routier¹ nog gebleken is dat de Belgische chauffeur de allerduurste van heel Europa is.

Invoering lastenverlaging sociale lasten : optimalisering lastenverlaging op overuren

Naast de piste van een verlaging van de bedrijfsvoorheffing voor niet-productieve uren, is het verlagen van de sociale bijdragen een voorstel dat de nodige soelaas zou brengen voor de sector. Meer concreet vraagt de sector een afschaffing van de sociale lasten op de uren boven de normale 38 uur/week. Het betalen van de sociale lasten op de normale werkuren blijft behouden net zoals in de andere sectoren. Voor werknemers die deze 38 uur/week overschrijden, dient de werkgever geen sociale lasten te betalen op alle uren die de 38 uren overschrijden.

¹ <http://www.cnr.fr/Publications-CNR/Synthese-sociale-2016-des-etudes-Europe-du-CNR>

Invoering lastenverlaging voor uren opleiding

Chauffeurs zijn sinds september 2009 verplicht om 35 uur opleiding te volgen binnen een periode van vijf jaar. Het doel hiervan is de professionele kwalificaties van de chauffeur te verhogen. Het betreft dus een opleiding waar, in de eerste plaats, de chauffeur zelf een groot persoonlijk voordeel uithaalt en dit op kosten van de werkgever.

Wanneer de chauffeur een permanente vorming geniet, moeten deze uren immers worden betaald als arbeidsuren. Ook wanneer de chauffeur de vorming op een zaterdag volgt, heeft hij recht op een vergoeding, gelijk aan 100 % van het reële uurloon.

Om ook aan de werkgevers, die deze kosten van de permanente vorming dragen, tegemoet te komen, stelt Febetra voor om, net als voor de niet-productieve uren, te voorzien in een lastenverlaging voor de uren permanente vorming.

Ook hier kan inspiratie gevonden worden in het systeem zoals van toepassing voor de eerste 130 gepresteerde overuren en kan de vermindering, voor een bepaald aantal uren vorming, worden doorgevoerd via de personenbelasting en de bedrijfsvoorheffing.

Versoepeling van het systeem van educatief verlof

Werknemers in de privésector kunnen beroep doen op het systeem van educatief verlof wanneer ze een erkende opleiding volgen. De 35 uur opleiding die een chauffeur om de vijf jaar moet volgen en de opleiding die chauffeurs moeten volgen om gevaarlijke stoffen te mogen vervoeren, voldoen aan de voorwaarden voor dit educatief verlof, behalve aan de voorwaarde die bepaalt dat de opleiding minstens 32 uur per jaar moet bedragen. Het overgrote merendeel van de vervoerders spreidt immers de 35 uur opleiding over 5 jaar om te vermijden dat de chauffeur een ganse week afwezig is. Wat de opleiding gevaarlijke stoffen betreft, dient de chauffeur om de vijf jaar minstens één dag opnieuw op de schoolbanken te gaan zitten. Febetra vraagt dat de regels van het educatief verlof worden aangepast zodat educatief verlof ook mogelijk is wanneer er 7 uur opleiding per jaar wordt gevolgd.

Lastenverlaging voor nachtarbeid

Vervoerders worden meer en meer aangespoord om hun transporten te verschuiven naar de nacht. De Antwerpse haven is hier een mooi voorbeeld van. De containerterminals op Linkeroever zijn nu 24/5 open. Een deel van de transporten die in het verleden overdag plaatsvonden, worden nu 's nachts uitgevoerd, wat een positieve impact heeft op het fileleed. Er is nog een groot potentieel van transporten die naar de nacht kunnen worden verschoven mits de hele logistieke keten meewerkt. Een knelpunt blijft echter de nachtvergoeding die een werkgever moet betalen aan chauffeurs die 's nachts rijden. Aangezien de loonkost voor ongeveer 40% meetelt in de kostprijs van een transport, kan die nachtvergoeding het voordeel om buiten de file te rijden, sterk reduceren. Om nachttransporten aantrekkelijker te maken, stelt Febetra voor om deze nachtvergoedingen om te zetten in fiscaal vrijgestelde netto premies. Voor de chauffeur wijzigt er niets, maar voor de werkgever scheelt dat een slok op een borrel.

Flexijobs ook voor de transportsector

Om het zwartwerk tegen te gaan werden eerst voor de horeca en later voor de detailhandel de flexijobs in het leven geroepen. De problematiek van het zwartwerk stelt zich niet voor de transportsector omdat er in onze sector een verplichte registratie via de tachograaf bestaat van de rij- en rusttijden. Het feit dat flexijobs niet mogelijk zijn in onze sector, weerhoudt echter werknemers en gepensioneerden om ook in de transportsector aan de slag te gaan. Maar de sector van het goederenvervoer en de logistiek is ook sterk onderhevig aan pieken en dalen. Je kan als werkgever de pieken slechts invullen met een aantrekkelijk aanbod. Het systeem

van flexijobs zou ons aanbod aantrekkelijk maken voor de werknemer zonder dat voor de werkgever de kosten hoog stijgt. Febetra vraagt dat het systeem van flexijobs wordt uitgebreid naar de transport- en logistieke sector.

Versoepeling statuut patroon-chauffeur en zelfstandige chauffeur

Bijna 40% van de transportondernemingen beschikt slechts over één motorvoertuig. In de transportsector spreekt men van patroon-chauffeurs: de verantwoordelijke van de firma is tevens ook de chauffeur van het voertuig. Deze patroon-chauffeurs rijden in de meeste gevallen in onderaanneming van een andere transportfirma. In de RSZ-wetgeving en de wetgeving "schijnzelfstandigheid" zijn een aantal voorwaarden opgenomen die deze patroon-chauffeur niet toelaten om een voertuig te kopen of te huren bij zijn opdrachtgever. Febetra vraagt een versoepeling van deze regels die ons inziens het ondernemerschap fnuiken.

Verder beschouwt de RSZ-wetgeving chauffeurs die het statuut van zelfstandige hebben maar die zelf niet over een motorvoertuig beschikken, als werknemer i.p.v. zelfstandige indien zij rijden met het motorvoertuig van een andere transportonderneming. Transportondernemingen krijgen nochtans regelmatig de vraag van zelfstandigen die actief zijn in andere sectoren, vb. loonwerk, om in periodes dat er in die sectoren minder activiteit is, als zelfstandige - chauffeur te rijden met een motorvoertuig van de transportonderneming. Febetra vraagt om het mogelijk te maken beroep te kunnen doen op dergelijke zelfstandige chauffeurs, met behoud van hun statuut van zelfstandige en het gebruik van een motorvoertuig dat toebehoort aan de transportfirma.

STRIJDEN MET GELIJKE WAPENS OP EUROPEES VLAK

Het aanpakken van de loonkosthandicap zal de concurrentiepositie van onze Belgische bedrijven ten opzichte van haar concurrenten uit de omliggende landen en Oost-Europa aanzienlijk verbeteren. Naast de loonhandicap, kunnen andere maatregelen een beter level playing field in het leven roepen op Europees vlak.

Toegang tot het beroep/markt ook voor bestelwagens

Uit een studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer² blijkt dat er voor het goederenvervoer een duidelijke tendens waarneembaar is naar het vervoer met bestelwagens. Tussen 2003 en 2016 is het aantal afgelegde kilometers door lichte bedrijfswagens (- 3,5t) gestegen met 40% terwijl vrachtwagens over dezelfde periode 29% minder kilometers aflegden. Er is dus een dringende nood aan professionalisering van deze bestelwagens door middel van gemeenschappelijke regels binnen de Europese Unie. Een Europese wettelijke omkadering is een must geworden.

Voor Febetra dient alle vervoer van goederen voor rekening van derden, onderworpen te worden aan dezelfde regels. Dit betekent dat het vervoer met bedrijfsvoertuigen van -3,5 t zou moeten voldoen aan de eisen rond vakbekwaamheid, betrouwbaarheid, financiële draagkracht en vestiging waarbij er voor vakbekwaamheid en financiële draagkracht eventueel een "light" versie wordt toegepast.

Cabotage

Nationale transporten uitgevoerd door een vervoerder uit een andere lidstaat worden gedefinieerd als cabotage. De huidige regelgeving inzake cabotage beperkt het aantal cabotageritten tot 3 in een periode van 7 dagen.

Cijfers tonen aan dat 1 op 7 nationale transporten een cabotagerit is in België. Een volledige liberalisering van de cabotage terwijl er nog een gebrek is aan sociale harmonisatie en de verschillen in loonkost tussen de lidstaten gigantisch zijn, zou een regelrechte ramp zijn voor de Belgische transportsector.

Febetra pleit met aandrang voor een behoud van de huidige regels inzake cabotage.

Verder dient een nationaal voor- en/of natraject over de weg dat uitgevoerd wordt in het kader van gecombineerd vervoer met een cabotagerit gelijkgeschakeld te worden.

Detachering – lex specialis voor de transportsector

De notie detachering is ook van toepassing op de transportsector. Gezien het zeer mobiel karakter van de werknemers in de transportsector is er nood aan een specifieke regelgeving (lex specialis) die de principes van de detachering vastlegt voor de transportsector. Hierbij pleit Febetra voor het principe van "Gelijk loon voor gelijk werk op dezelfde plaats". Bovendien mag het aspect "efficiënte controles" zeker niet uit het oog verloren worden. Het heeft immers weinig zin om energie te besteden aan nieuwe regels, als achteraf blijkt dat ze oncontroleerbaar of onwerkbaar zijn.

Interoperabele E-CMR

In een wereld van digitalisering, is papierloos transport geen ver-van-mijn-bed-show. In de Benelux loopt momenteel een proefproject met een digitale vrachtbrief. Ook in andere lidstaten vindt de digitale vrachtbrief zijn ingang. Volgens de leveranciers van deze digitale vrachtbrief, betekent deze digitalisering een kostenbesparing voor de vervoerders. Nochtans kent het proefproject bitter weinig succes. De reden hiervoor

² https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/kilometers_2015_nl.pdf

valt niet ver te zoeken. Er zijn tal van leveranciers voor de digitale vrachtbrief op de markt maar er is geen of nauwelijks interoperabiliteit tussen de systemen. De vervoerders wensen in geen geval te investeren in tal van systemen die niet met elkaar kunnen communiceren. Dit betekent enkel een bijkomende kost die gepaard gaat met een bijkomende administratieve last. Febetra pleit voor een verplichte interoperabiliteit tussen de systemen van elektronische vrachtbrieven. Bovendien is het ook wenselijk dat de leveranciers en hun systemen voldoen aan een minimum kwaliteitsstandaard (beveiliging van de data, etc.).

De slimme tachograaf

De « slimme tachograaf » (SM1) van de eerste generatie verdient het predicaat « Slim » duidelijk niet. De technische specificaties voorzien geen “mapping functie”. Om die reden wordt de plaats waar en het moment waarop een vrachtwagen de grens overschrijdt, niet automatisch geregistreerd. Dit zal tot chaotische taferelen leiden op de eerste geschikte parking na de grens waar chauffeurs zullen moeten stoppen om de gegevens manueel in te putten. Uit de contacten die we met de bevoegde instanties op Europees vlak gehad hebben, blijkt duidelijk dat Europa zinnens is om op korte termijn de technische specificaties aan te passen, zodat elke grensoverschrijding automatisch geregistreerd wordt. De fabrikanten van tachografen hebben al laten weten dat de slimme tachograaf van de tweede generatie (SM2) 1 jaar na de publicatie van de nieuwe technische normen beschikbaar zou kunnen zijn.

Krachtens de Europese verordening 165/2014 moeten voertuigen die vanaf 19 juni 2019 nieuw ingeschreven worden verplicht uitgerust zijn met een slimme tachograaf van de eerste generatie (SM1). Voor oudere voertuigen wordt een snelle retrofit overwogen. Vanaf 2021 zou de slimme tachograaf van de tweede generatie (SM2) verplicht worden voor nieuwe voertuigen. Ook hier wordt een snelle retrofit overwogen. Dit betekent dat de transporteurs op nauwelijks enkele jaren tijd met twee verplichte retrofits geconfronteerd zullen worden. De eerste keer om van de digitale tacho naar de slimme tacho van de eerste generatie, die geen enkele toegevoegde waarde heeft, over te stappen en de tweede keer om een SM1 door een SM2 te vervangen. Dit scenario is voor Febetra totaal onaanvaardbaar, zeker als men weet dat de kosten voor een retrofit op minstens 1.300 euro per voertuig geraamd worden.

Rekening houdend met alle bovenstaande elementen vraagt Febetra om de invoering van de SM1 te schrappen en van meet af aan over te gaan tot de SM2.

Medeverantwoordelijkheid

Sinds april 2003 is de medeverantwoordelijkheid een feit in België. Wat houdt die medeverantwoordelijkheid in? Enerzijds kan er in hoofde van de opdrachtgever of tussenpersoon automatisch een proces-verbaal worden opgesteld, indien zij nagelaten hebben zich ervan te vergewissen dat de vereiste kopie van de vervoervergunning werd afgegeven. Dit gebeurt automatisch in hoofde van de verlader indien de vereiste vrachtbrief niet opgemaakt werd. Anderzijds kan ook een proces-verbaal worden opgesteld indien de verbaliserende instanties vaststellen dat de opdrachtgever, de verlader, de vervoercommissionair of de commissionair-expediteur instructies hebben gegeven of daden hebben gesteld die hebben geleid tot een overschrijding van de maximaal toegelaten massa's en afmetingen, tot het niet naleven van de voorschriften betreffende de veiligheid van de lading van de voertuigen, het niet naleven van de rij- en rusttijden of een overschrijding van de toegestane maximumsnelheid.

Gezien de niet te verwaarlozen positieve impact die deze maatregel op de verkeersveiligheid kan hebben, is de medeverantwoordelijkheid binnen alle lidstaten van de Europese Unie een must.

Brexit

Op dit ogenblik is onzekerheid troef wat de Brexit betreft. Niemand weet hoe de handel tussen de VK en de EU in de toekomst zal verlopen. Voor ondernemers/transporteurs is er niets zo vervelend als onzekerheid. Onzekerheid leidt sowieso tot groeivertraging. Wie groeivertraging zegt, zegt minder transport. Economische

groei en transport zijn immers onlosmakelijk met elkaar verbonden. De transportsector heeft momenteel een resem vragen die vandaag onbeantwoord blijven. Keert men terug naar eind jaren 80? Met andere woorden, herinvoering bilaterale vergunningen, douaneformaliteiten, systematische controles aan de grenzen (1 wachttijd kost gemiddeld 79,53 € aan vervoerder)? Voor Febetra moet er gestreefd worden naar een Brexitscenario dat een zo klein mogelijke impact heeft op de handel tussen België en het VK en dat zo weinig mogelijk extra kosten (zie kost wachttijd) en administratieve rompslomp voor de vervoerder met zich meebrengt.

ONDERSTEUNENDE MAATREGELEN VOOR ONZE BEDRIJVEN

Een aantal kleine ingrepen – zonder of met een zeer beperkte budgettaire impact voor de federale en gewestelijke begroting – kunnen een wereld van verschil betekenen voor onze bedrijven.

Invoering betalingstermijn voor transportfacturen van 30 dagen

Uit de cijfers van het ITLB en de Nationale Bank van België blijkt dat de vervoerders gemiddeld 53 dagen na verzending van hun factuur betaald worden. Deze laattijdige betalingen van klanten leiden op hun beurt tot liquiditeitsproblemen bij de transportondernemingen. In dit kader bestaat er een maatregel die voor de overheid geen enkele budgettaire impact heeft, maar die de transportsector ten goede zou komen: de invoering van een wettelijk verplichte betalingstermijn van 30 dagen van de facturen zonder mogelijke afwijking.

Dit kan door een aanpassing van de wet van 2 augustus 2002 betreffende de bestrijding van de betalingsachterstand bij handelstransacties (B.S. 07/08/2002). De recente aanpassing van de wet van 2002 biedt onvoldoende bescherming voor de transportsector.

Frankrijk heeft deze maatregel van dwingend recht, specifiek ter ondersteuning van de transportsector, al doorgevoerd in januari 2006 door een aanpassing van het artikel L441-6 van de Code de Commerce.

Invoering van een verplichte dieselclausule

Uit voorgaande dieselcrisissen is duidelijk gebleken dat vervoerders sterk te lijden hebben onder een dieselprijs die frequente variaties kent. Indien zij hun bedrijf op een rendabele manier willen beheren, dient elke wijziging in dieselprijs aan de klant doorgefactureerd te worden. Omdat de realiteit veel complexer is dan die eruit ziet, pleit Febetra voor de verplichte opname van een dieselclausule in de transportovereenkomsten.

Behoud van de professionele diesel

De Europese richtlijn 2003/96/EG tot herstructurering van de communautaire regeling voor de belasting van energieproducten en elektriciteit voorziet in artikel 7 dat de lidstaten een onderscheid mogen maken tussen commerciële en niet-commerciële aanwending van diesel. Sinds 2004 kunnen vervoerders de bijzondere accijnzen op diesel terugvorderen. Om het dieselgebruik te ontmoedigen, heeft de overheid beslist om de accijnzen op diesel flink te verhogen. Resultaat is dat de verkoop van dieselwagens sterk daalt. Voor zware vrachtwagens zijn er nog geen volwaardige alternatieve brandstoffen voorhanden. Wegvervoerders zijn volkomen bereid gebruik te maken van alternatieve brandstoffen, maar kunnen dit voorlopig niet. Het zou totaal oneerlijk zijn om wegvervoerders, die momenteel, buiten diesel, geen enkel ander alternatief hebben, te bestraffen voor iets waar zijzelf helemaal niets kunnen aan doen. Febetra pleit voor een behoud van de professionele diesel voor onze sector.

Milieudoelstellingen 2030

Wil België de *verplichte reductiedoelstelling van -35%, opgelegd door Europa halen*, staat het als een paal boven water dat iedereen inspanningen zal moeten leveren. Het staat in de sterren geschreven dat er in de toekomst een CO₂ taks geheven zal worden op diesel, benzine, gas en stookolie. Het spreekt voor zich dat een CO₂ taks een grote impact zou kunnen hebben op de transportsector, die vandaag quasi voor 100% dieselfhankelijk is. Febetra benadrukt dat de transportsector zijn verantwoordelijkheid niet uit de weg wil gaan, maar wenst toch volgende bedenkingen te formuleren:

- Werken aan alternatieven is minstens even belangrijk als de CO₂ prijs zelf. Zonder de beschikbaarheid van technisch en functioneel haalbare alternatieven tegen een redelijke prijs kan men geen gedragsverandering verwachten.

- De koolstofprijs moet een duidelijk en vooraf bepaald traject volgen, zodat alle actoren de tijd krijgen om zich terdege voor te bereiden en hun investeringen navenant te plannen.
- De competitiviteit van onze ondernemingen mag niet in het gedrang komen. Het halen van de klimaatdoelstellingen is een globale uitdaging. De CO₂ taks wordt dan ook bij voorkeur minstens op Europees niveau ingevoerd.
- De overheid dient zeer helder te communiceren over het hoe en het waarom van de CO₂ heffing, inclusief over hoe de inkomsten zullen aangewend worden.
- De totale belastingdruk, die in België al veel hoger is dan in het buitenland, mag niet stijgen. CO₂-taks zal de facto niet kunnen aanzetten tot gedragsverandering wegens gebrek aan alternatief, het is dus een lastenverhoging. Een nieuwe taks mag geen excuus zijn om extra belastingen te innen. We moeten gaan voor een taks-shift, geen taks-lift.

Maak spoor en binnenvaart aantrekkelijker voor wegvervoerders

Uit prognoses van o.a. het Planbureau blijkt duidelijk dat de vraag naar transport blijft stijgen. Alles via de weg afhandelen is een onmogelijke taak. Ook wegvervoerders denken in termen van complementariteit van de verschillende transportmodi en maken, daar waar mogelijk, gebruik van binnenvaart en spoor. De first en/of last mile gebeurt nog met de vrachtwagen, maar het hoofdtraject bevindt zich op het spoor of de waterwegen. Dit aandeel zou nog kunnen groeien voor zover het belangrijkste knelpunt, het overladen van de goederen van vrachtwagen naar spoor/binnenvaart en omgekeerd, wordt aangepakt met de hulp van de overheid. Febetra pleit voor subsidies die de kost van het overladen dekken. Aangezien de vervoerder het transport organiseert voor zijn klant, is het logisch dat deze subsidie aan hem wordt uitgekeerd.

Blijvende steun voor vervoerders die investeren in veiligheid en milieu

Vlaanderen en Wallonië geven subsidies aan vervoerders die investeren in voertuiguitrustingen die de veiligheid en/of het milieu ten goede komen of die voertuigen die op CNG/LNG rijden, aankopen. Er bestaan allerlei niet-verplichte uitrustingen op de markt die de veiligheid verhogen of een positieve bijdrage leveren aan het milieu. De meeste constructeurs bieden nu ook voertuigen aan die op CNG of LNG rijden. Toch blijft de meerkost van deze uitrustingen of deze voertuigen een drempel voor onze vervoerders, die dankzij de huidige subsidies quasi wordt weggewerkt. Febetra vraagt om deze subsidies dan ook in de volgende legislatuur verder te zetten en uit te breiden naar het Brussel Gewest.

Scholingsbeding voor knelpuntberoepen

Een scholingsbeding is een beding waarbij een werknemer die tijdens de uitvoering van zijn arbeidsovereenkomst een opleiding op kosten van zijn werkgever volgt, zich ertoe verbindt om aan deze laatste een deel van de opleidingskosten terug te betalen, indien hij de onderneming verlaat voor het einde van de door de partijen overeengekomen periode. Om geldig te zijn moet het scholingsbeding aan strikte voorwaarden beantwoorden, waaronder:

- Het jaarloon van de werknemer op wie het scholingsbeding van toepassing is, moet hoger zijn dan 34.180 €.
- De vorming mag zich niet situeren in het wettelijk of reglementair kader dat vereist is voor de uitoefening van het beroep waarvoor de werknemer aangeworven werd.
- De vorming dient ofwel ten minste 80 uren te bedragen ofwel een waarde te hebben die hoger is dan het dubbel van het gemiddeld minimum maandinkomen

Omwille van die strikte voorwaarden blijven transporteurs op hun honger zitten. Enerzijds willen ze zeker wel chauffeurs opleiden maar anderzijds deinzen ze ervoor terug om de kosten voor het behalen van een C/CE rijbewijs (een vorming die vereist is voor de uitoefening van het beroep van vrachtwagenchauffeur) te betalen, indien de werknemer vervolgens zomaar kan vertrekken om bij een concurrent of een onderneming uit een andere sector zijn nieuw verworven competenties ter beschikking te stellen. Werknemers van hun kant, zullen niet snel geneigd zijn om de opleiding uit eigen zak te betalen, wegens te duur.

Febetra is voorstander van een nieuwe vorm van scholingsbeding, zonder bovengenoemde restricties en voor een voldoende lange geldingsperiode, voor werkgevers die hun werknemers opleiden in een knelpuntberoep, zoals vrachtwagenchauffeur bijvoorbeeld.

VERKEERSVEILIGHEID: OOK VOOR ONZE BEDRIJVEN EEN PRIORITEIT

Onze sector investeert al jarenlang in het verbeteren van de verkeersveiligheid door het voeren van allerlei sensibiliseringscampagnes en ook de individuele transportbedrijven doen hun duit in het zakje met beter, veiliger materiaal, specifieke opleidingen voor de vrachtwagenchauffeurs en investeringen die de verkeersveiligheid ten goede komen, zoals dodehoekcamera's. In onze continue strijd tegen ongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, kunnen wij echter nog enkele duwtjes in de rug gebruiken.

Parkings

Alle studies en prognoses zijn het erover eens: de globale vraag naar goederenvervoer blijft groeien en het efficiënter wegvervoer zal een groot deel van deze groei op zich moeten nemen.

Naast investeringen in ons wegennet, dienen er daarom ook dringend nieuwe, kwaliteitsvolle en veilige parkings met alle vereiste faciliteiten gebouwd te worden langs onze autosnelwegen.

Het wegvervoer is onderworpen aan de communautaire Verordeningen 561/2006 (rij- en rusttijden) en 165/2014 (tachograaf). Eerstgenoemde reglementering verplicht de chauffeur op regelmatige tijdstippen rustpauzes of onderbrekingen in te laten. Wanneer hij op de autosnelwegen rijdt, stopt hij op de parkings die voorzien zijn langs deze wegen. Te vaak blijkt dat deze parkings overvol zijn. De chauffeur is verplicht zijn weg te vervolgen en het sociaal reglement te overtreden. Wanneer hij dan uiteindelijk toch nog een plaatsje vindt, is rust ver te zoeken daar deze rustzones zich over het algemeen aan de rand van de autosnelweg bevinden.

Ladingdiefstallen worden trouwens ook een steeds groter probleem om nog maar te zwijgen over de problematiek van de transmigranten die quasi alle parkings langs de autosnelwegen teistert.

Nieuwe, veilige parkings zijn niet alleen uit economisch maar ook uit sociaal oogpunt een must.

Sanitaire voorzieningen

Vrachtwagenchauffeurs zijn de ganse dag op de baan. Goede sanitaire voorzieningen op parkings en industrieterreinen zijn dus zeker geen luxe. Toch zijn er nog autosnelwegparkings waar elke sanitaire voorziening ontbreekt om maar niet te spreken van de industrieterreinen. Febetra pleit voor verplichte sanitaire installaties op parkings en in industriezones met een concentratie aan vrachtwagens. Dit is geen overbodige luxe.

70 km/u buiten de bebouwde kom

Op wegen buiten de bebouwde kom geldt voor automobilisten een maximum snelheid van 70 km/u behalve indien anders aangeduid. Op diezelfde wegen mogen vrachtwagens echter maar 60 km/u rijden. Dit snelheidsverschil tussen auto's en vrachtwagens werkt files en verkeersonveiligheid in de hand. Wij verwijzen hiervoor naar het principe van het blokrijden dat tot in 2013 werd toegepast en nu wordt vervangen door de elektronische verkeersborden. Om de files naar de kust bij mooi weer te beperken, moeten alle voertuigen met een constante snelheid rijden, waardoor het telkens optrekken en afremmen wordt vermeden. Hierdoor verkleint de kans op ongelukken en zijn de files minder lang.

Om dit effect te bereiken op wegen buiten de bebouwde kom, pleit Febetra voor een maximumsnelheid van 70 km/u voor vrachtwagens op deze wegen.

Verplicht gelijktijdig gebruik 4 richtingaanwijzers bij file

Om een plotse file kenbaar te maken, gebruiken sommige weggebruikers gelijktijdig hun 4 richtingaanwijzers. Elke weggebruiker, wat ook zijn nationaliteit is, weet dat dit duidt op een nakende file en mindert zijn snelheid. De wegcode laat het gelijktijdige gebruik van de vier richtingaanwijzers van een voertuig toe om

onder andere de andere weggebruikers te wijzen op een dreigend gevaar voor een ongeval. Deze regel geldt tevens voor een voertuig in panne of bij verlies van lading op de openbare weg. Wanneer je achteraan een file terechtkomt én er dreigt gevaar voor een ongeval mag men dus de vier richtingaanwijzers gelijktijdig doen branden. Geen beter communicatiemiddel tussen weggebruikers dus. Daarom pleit Febetra voor een verplicht gelijktijdig gebruik van de 4 richtingaanwijzers bij het naderen van een file.

SPECIFIEKE TRANSPORTEN HEBBEN SPECIFIEKE NODEN

Een aantal deelmarkten van de transportbranche, worden geconfronteerd met een aantal problemen die beperkt blijven tot hun specifieke deelmarkt. Ook voor deze bedrijven dienen zich een aantal oplossingen aan.

Aanpassing hoogte autotransport

Conform artikel 31, 4° van het Koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen (B.S. 28.03.1968) mag de hoogte van een autotransport op dit moment 4,0 meter bedragen. Artikel 32bis bepaalt dat voor voertuigen in dienst gesteld vanaf 17 september 1997 een tolerantie van 1% op de hoogte bij het keuren wordt toegepast.

Nieuwe auto's worden alsmaar hoger en langer en daardoor is het onder normale beladingsomstandigheden (8 à 9 auto's) voor autotransporters vrijwel onmogelijk om in België binnen de toegestane hoogte te blijven.

Een situatie die de afgelopen jaren alleen maar is toegenomen. Niet zo vreemd want inmiddels zijn één van de meest geproduceerde en verkochte auto's de SUV's. Daar komt bij dat de meeste modellen ook niet bepaald kleiner zijn geworden.

De enige oplossing om aan de voorschriften te voldoen is minder auto's meenemen. Een oplossing die uit het oogpunt van transportefficiëntie, kosten en milieu onwenselijk is. Het per rit minder meenemen van een auto levert een stijging op van het aantal voertuigbewegingen en kilometers. Daarnaast past een dergelijke toename niet in het overheidsbeleid dat er juist op gericht is om de impact van het wegverkeer op het milieu verder te reduceren.

In België zijn bovendien een aantal grote automobiefabrikanten en Europese distributiecentra gevestigd. Het Europees distributiecentrum van Honda is gevestigd in Gent waar de personenvoertuigen per schip vanuit Japan, Groot-Brittannië en USA toekomen, waaruit ze vervolgens per vrachtwagen over gans Europa worden verdeeld naar de dealers. Toyota distribueert zijn voertuigen vanuit Zeebrugge over het Europees netwerk.

Voldoende reden voor Febetra om te pleiten voor een aanpassing van de hoogte van 4 m naar 4,20 meter.

WEGRUIMEN OBSTAKELS ONDERWEG

Onze ondernemingen doorkruisen niet alleen het hele land, maar het hele Europese grondgebied. Onderweg worden zij met allerlei obstakels geconfronteerd, gaande van wetgeving die niet werd aangepast aan de moderne technologieën, verschillende wetgevingen en interpretaties hiervan door verschillende controlediensten, ... Het wegruimen van deze obstakels zal het werk van onze bedrijven en hun vrachtwagenchauffeurs niet alleen veel eenvoudiger maken maar ook heel wat onnodige irritaties wegnemen.

Milieuzones

Een groot aantal Europese steden heeft milieuzones of lage-emissiezones die tot doel hebben om de meest vervuilende voertuigen ofwel te verbieden in de stadscentra ofwel een taks te laten betalen. Momenteel zijn er al milieuzones in Denemarken, Duitsland, Italië, Nederland, Groot-Brittannië, Zweden, Oostenrijk, Tsjechië, België, Griekenland, Hongarije, Noorwegen, Frankrijk en Portugal. De regels die binnen deze milieuzones gelden, verschillen van land tot land en soms van stad tot stad in eenzelfde lidstaat. Er is dus een totaal gebrek aan harmonisatie. Er dient vanuit Europa een algemeen bindend kader te worden bepaald waaraan steden die milieuzones hebben of milieuzones willen invoeren, moeten voldoen.

Parkeren in de bebouwde kom

Binnen de bebouwde kom mogen voertuigen met een maximaal toegelaten massa van meer dan 7,5 ton slechts 8 uur op de openbare weg parkeren. De Europese wetgeving betreffende de rij- en rusttijden verplicht de vrachtwagenchauffeurs om een dagelijkse rust van 11 ononderbroken uren (tussen 2 wekelijkse rusttijden mag die maximum 3 keer worden ingekort tot 9 ononderbroken uren) in acht te nemen. Febetra vraagt dat beide wetgevingen op elkaar worden afgestemd en dat de parkeerduurtijd wordt opgetrokken naar 12 uur (art. 27.5.2 in de wegcode).

Afschaffing sticker 60 km/u

De wegcode bepaalt dat de door het artikel 11.3.2° toegelaten maximumsnelheid wordt vermeld op het rechtergedeelte van het achtervlak van het voertuig door een snelheidsplaat waarvan het model bepaald is door de bevoegde minister. Concreet betekent dit dat vrachtwagens aan de achterzijde een snelheidsplaat "60 km/u" moeten hebben. Dit artikel heeft geen enkele toegevoegde waarde en men kan niet stellen dat het ontbreken van een dergelijke snelheidsplaat de verkeersveiligheid in het gedrang zou brengen. Toch wordt dit nog steeds beboet. Bovendien is de wegcode ook van toepassing voor buitenlandse voertuigen, wat maakt dat er naargelang de landen die zij doorkruisen, meerdere stickers met telkens een verschillende snelheid aangebracht moeten worden. Febetra vraagt dan ook de schrapping van dit artikel.

Tekort aan bedrijfsterreinen

België is potentieel een heel aantrekkelijk land is op het vlak van logistiek. De centrale ligging van ons land is hier zeker niet vreemd aan. Belgische transportbedrijven breiden trouwens meer en meer hun dienstenpakket uit en bieden naast transporten van A naar B ook bijvoorbeeld opslag, stockbeheer en etikettering aan. Bedrijven die uitbreiden zijn ook bedrijven die jobs creëren, vaak voor laaggeschoolden. Naast de problematiek van de loonkosthandicap met de omringende landen, waardoor de laatste jaren veel activiteit over de grens gevlucht is, vraagt uitbreiden van deze activiteit ruimte en wordt dit vaak belemmerd door het tekort aan bedrijfsterreinen. Willen we dus de bevoorrechte positie van België op het vlak van logistiek terug opwaarderen, dan dient er dringend meer ruimte voor bedrijfsterreinen beschikbaar gemaakt te worden.

EEN KORDATE AANPAK VAN DE CONGESTIEPROBLEMEN

Volgens de laatste becijferingen (februari 2018) van het Instituut Wegtransport en Logistiek België kost 1 uur stilstand in de file van 1 vrachtwagen gemiddeld € 79,53. Deze uren kunnen niet doorgerekend worden aan de klanten, wat tot gevolg heeft dat de al zeer kleine winstmarge van onze bedrijven nog verder de dieperik intuïmeelt. Nochtans kan een aantal geringe maatregelen het fileleed aanzienlijk verzachten.

Verruiming van de laad- en losuren

Ons wegennet is slechts op bepaalde tijdstippen oververzadigd. De structurele files waarmee ons land geplaagd wordt, doen zich elke werkdag op dezelfde tijdstippen voor, omdat zowel het woon-werkverkeer als het vrachtverkeer van dezelfde wegen gebruik wil of moet maken. Daaruit concluderen dat de vrachtwagens aan de basis van het fileprobleem liggen, zou op zijn minst intellectueel oneerlijk zijn. Uit de verkeerstellingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer blijkt immers dat zij op de zogenaamde spitsuren gemiddeld slechts 7 à 9 % van het totale verkeer vertegenwoordigen. Hun aandeel zou nog lager kunnen zijn, mocht de industrie bereid zijn om de uurvensters binnen dewelke geladen en/of gelost kan worden, te verruimen. Momenteel kunnen vrachtwagens de goederen op veruit de meeste plaatsen slechts tussen 8u00 en 16u00 in ontvangst nemen en/of lossen. De industrie is principieel akkoord om geleidelijk naar een 24-uurseconomie te evolueren, maar wenst niet op te draaien voor het prijskaartje dat hieraan vast hangt (extra arbeidskrachten en/of meerkost voor arbeid buiten de klassieke “arbeidsuren”). Wellicht zou de industrie sneller geneigd zijn om haar woorden in daden om te zetten, mochten er door de overheid fiscale stimuli voorzien worden (bijvoorbeeld een lagere werkgeversbijdrage) voor verladers die het laden en lossen buiten de klassieke werkuren mogelijk maken.

Noodzakelijke wegenwerken en een goed onderhouden wegennet

Om in ons land duurzame mobiliteit te creëren, is het nodig een aantal ontbrekende weggedeelten (missing links) te bouwen en reeds bestaande weggedeelten te verbeteren.

Naast ontbrekende weggedeelten, moet er ook gewerkt worden aan de realisatie van nieuwe rondwegen rond agglomeraties, de aanleg van correct berekende rotondes en de constructie van stedelijke tunnels. Verder moet de overheid ervoor zorgen dat uitzonderlijke transporten naar behoren kunnen gebeuren en dat de infrastructuur hieraan is aangepast.

Laten we vooral niet vergeten dat Vlaanderen en Wallonië een prominente rol spelen in het Europees logistiek gebeuren. Onze centrale ligging speelt hier natuurlijk een belangrijke rol, maar een goed uitgebouwde en onderhouden wegeninfrastructuur blijft een essentieel element bij het aantrekken van buitenlandse investeerders.

Langere en zwaardere voertuigen (LZV) ook op de Brusselse Ring

Zowel Wallonië als Vlaanderen hebben een proefproject opgestart met LZV's. LZV's kunnen nu, onder bepaalde voorwaarden, rijden in Vlaanderen en in Wallonië maar ook richting Nederland, waar er reeds meer dan 1500 LZV's rijden. LZV's kunnen ook van Vlaanderen naar Wallonië rijden en omgekeerd, behalve dan op sommige gedeelten van de Brusselse Ring (o.a. ter hoogte van Vorst) die onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen. Ook LZV's zullen bijdragen tot het behalen van de milieudoelstellingen. Om deze LZV's optimaal te kunnen inzetten, vraagt Febetra dat LZV's ook toegelaten worden op de gedeelten van de Brusselse Ring die onder de bevoegdheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest vallen.

Kilometerheffing voor alle weggebruikers

De kilometerheffing in zijn huidige vorm waarbij enkel vrachtwagens worden belast, is geen slimme kilometerheffing want ze heeft geen enkele impact op de congestie. De gemiddelde snelheid van vrachtwagens blijft omwille van de stijgende filezwaarte dalen. De combinatie van rij- en rusttijden en toenemende congestie heeft als gevolg dat er meer vrachtwagens ingezet moeten worden om eenzelfde volume goederen binnen dezelfde tijdspanne te vervoeren.

Febetra vraagt dan ook met aandrang dat er snel werk wordt gemaakt van een kilometerheffing voor alle weggebruikers en dat de inkomsten uit de uitbreiding van het toepassingsgebied integraal wordt gebruikt om de congestie op onze wegen en het gebrek aan (veilige) parkings aan te pakken.

50 ton ook in Vlaanderen

Sinds 1 mei 2018 zijn vrachtwagens met een maximum toegelaten gewicht van 50 ton toegelaten in Wallonië. Technisch is dit geen enkel probleem en het zorgt ervoor dat eenzelfde hoeveelheid goederen met minder vrachtwagens kan worden vervoerd, met alle positieve gevolgen vandien voor de CO₂ uitstoot. De maatregel blijft echter beperkt tot Wallonië. Febetra vraagt dat er in Vlaanderen ook onderzocht wordt of 50 ton kan toegelaten worden.

Grensoverschrijdend vervoer met 44 ton

Zowel Frankrijk als België laten een maximaal toegelaten massa (MTM) van 44 ton toe op hun grondgebied. Het zou dus logisch zijn dat transporten met 44 ton vanuit België richting Frankrijk en omgekeerd toegelaten zijn. Niets is minder waar. Het grensoverschrijdende vervoer tussen België en Frankrijk met een MTM van 44 ton is niet mogelijk. Dit is een absurde situatie die tot gevolg heeft dat duizenden vrachtwagens die rijden tussen Frankrijk en België inefficiënt geladen zijn. Terwijl efficiënt geladen vrachtwagens juist bijdragen tot het verminderen van de congestie en van de emissie van schadelijke stoffen.

Febetra vraagt om na te gaan hoe een einde kan gesteld worden aan deze absurde situatie.

ADMINISTRATIEVE VEREENVOUDIGING: OOK VOOR ONZE BEDRIJVEN EEN MUST

Iedereen heeft de mond vol van administratieve vereenvoudiging, maar op het terrein – of beter gezegd in het kantoor – van onze bedrijven blijft dit nog veelal dode letter. Nochtans kunnen enkele eenvoudige ingrepen al een serieuze tijds- en kostenbesparing opleveren.

Afstemming tussen de gewesten

De zesde staatshervorming heeft ervoor gezorgd dat bijna alle transport gerelateerde materies werden geregionaliseerd. Om de administratieve last bij de vervoerders niet extra te verhogen, pleit Febetra voor een goede afstemming tussen de gewesten.

Toegang tot het beroep/markt: eenvormigheid over de gewesten heen

Ook de toegang tot het beroep/markt zal, na beslissing van de Raad van State, tot de bevoegdheid van de gewesten behoren. O.a. transportvergunningen zullen bij de gewesten moeten aangevraagd worden. Het zijn ook de gewesten die zullen bepalen welke eisen er worden gesteld om toegang tot het beroep/markt te hebben. Hoewel deze regels voornamelijk Europees worden bepaald, kunnen Lidstaten hun eigen accenten leggen. Febetra vraagt niet alleen een klantvriendelijke applicatie maar vraagt ook uniforme eisen en controles over de gewesten heen.

Kilometerheffing: indexering op 1 januari, procedure bij rode OBU en lagere tarieven voor vrachtwagens op alternatieve brandstoffen.

Febetra moet met lede ogen vaststellen dat de kilometerheffing voor vrachtwagens in twee jaar tijd is uitgegroeid tot een systeem met verschillende snelheden naargelang het gewest. De transportsector vraagt rechtszekerheid op lange termijn en een betere samenwerking tussen de gewesten. Indien bijvoorbeeld de tarieven worden geïndexeerd dan vraagt Febetra aan de drie gewesten om alles samen te bundelen op één en dezelfde datum, namelijk 1 januari. Dit laat de vervoerder toe om alle wijzigingen mee te nemen naar de prijsonderhandelingen die gewoonlijk op het eind van het jaar plaatsvinden.

Het systeem van de kilometerheffing legt bovendien nog steeds een zware druk op de schouders van de vrachtwagenchauffeurs die voortdurend moeten waken over het goed functioneren van de “on board unit”. Valt het toestel in panne dan heeft de chauffeur drie uur de tijd om het te vervangen, wat dan ook voor de nodige stress zorgt en boze reacties uitlokt van klanten die niet op tijd werden beleverd. Febetra blijft pleiten voor een oplossing waarbij de chauffeur zijn dagtaak kan afwerken en het toestel slechts hoeft te vervangen bij terugkeer in de onderneming.

Verder pleit Febetra om lagere tarieven toe te passen voor voertuigen op alternatieve brandstoffen. Dit is een maatregel die de aankoop van dergelijke voertuigen, waarvan de prijs toch beduidend hoger ligt dan een klassiek dieselveertuig, zeker kan stimuleren.

Verplichte bewaring arbeidsreglement in vrachtwagencabine

Werkgevers zijn verplicht op iedere plaats waar zij werknemers tewerkstellen een afschrift van het arbeidsreglement bij te houden. Volgens de gangbare interpretatie van de controlediensten houdt dit in dat er in elke vrachtwagencabine een afschrift van het arbeidsreglement moet worden bewaard. Maar wat is de toegevoegde waarde van een dergelijke maatregel? Deze lijkt er niet te zijn.

Het arbeidsreglement kan al worden geraadpleegd op een gemakkelijk toegankelijke plaats, zoals het chauffeurslokaal van de onderneming. Bovendien ontvangt iedere chauffeur een exemplaar van dit

arbeidsreglement bij aanwerving en kan hij dit vaak ook online, op het intranet van het bedrijf raadplegen via zijn smartphone

Uit het al dan niet aanwezig zijn van een arbeidsreglement in het voertuig kan men ook geen mogelijke sociale fraude afleiden. Hiertoe dienen andere instrumenten, zoals Dimona. Het niet moeten bewaren van een arbeidsreglement in de vrachtwagencabine draagt echter wel bij tot de administratieve vereenvoudiging.

CONTACTPERSONEN

Philippe Degraef

Directeur Febetra

philippe.degraef@febetra.be

T +32 2 421 50 30

Isabelle De Maegt

Hoofd informatiedienst

isabelle.de.maegt@febetra.be

T +32_2 421 51 75

Kathleen Spenik

Hoofd juridische dienst

kathleen.spenik@febetra.be

T +32 2 421 50 36