



FEDERAAL  
MEMORANDUM  
EEN ROUTE  
NAAR DE  
TOEKOMST

OPGEMAAKT DOOR

**FEBETRA**



---

[www.febetra.be](http://www.febetra.be)

# INHOUD

## **Voorwoord**

## **Verduurzamen transportsector**

Ambitieuus bestuurlijk beleid

Green Deal / CO2-taks

Aanzwengelen gecombineerd vervoer

## **Sector wapenen voor de toekomst**

Brexit

Versoepeling patroonchauffeur

Invoeren flexijobs

Verruiming venstertijden

## **Schets van de sector**

## **Behoud van een sociale sector**

Waarborgen professionele diesel

Scholingsbeding voor knelpuntberoepen

Verlaging loonlasten

Bescherming van het beroep

- Betalingstermijn
- Dieselclausule

**Dit document werd opgesteld op basis van een ruime inbreng van onze leden.**



## VOORWOORD

Febetra, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners, vertegenwoordigt een 1800-tal wegtransportondernemingen en logistieke dienstverleners.

Dat de transportsector een belangrijke rol speelt voor België valt te besluiten uit de evolutie van het aantal bedrijven. In vergelijking met 2010 is er namelijk een stijging van 10,68%. De vraag naar transport blijft immers stijgen. De gehele logistieke en transportsector stelt 186.290 personen te werk. We zijn de 5<sup>e</sup> grootste sector op vlak van tewerkstelling. Er kan dus besloten worden dat de sector een belangrijke economische en sociale rol te spelen heeft.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat Febetra vertegenwoordigd is in talrijke lokale, gewestelijke, nationale en internationale instanties. We streven op die manier naar het verbeteren van de situatie van de Belgische transport- en logistieke ondernemingen, maar ijveren ook 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 Europese strijdtoneel. Toch werd de Belgische transportsector zwaar getroffen door de uitbreiding van de EU en de economische crisis van 2008. De cijfergegevens van Eurostat spreken boekdelen. Het Belgisch wegvervoer zit in een neerwaartse spiraal. Op 15 jaar tijd daalde de totale transportactiviteit van de Belgische vloot, uitgedrukt in tonkm, met 27,26%. Op

internationale relaties incasseerden onze vervoerders met een daling van 52,31% 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.

Toch laten onze Belgische vervoerders zich ondanks alles niet uit het lood slaan en zijn zij bereid om hun verantwoordelijkheid op te nemen in zeer heftige omstandigheden. De voorbije maanden waren hiervan een prachtig voorbeeld. Terwijl het coronavirus woekerde in België bleven de transporteurs en vrachtwagenchauffeurs dag en nacht in de weer om onder meer ziekenhuizen en supermarkten te bevoorraden. Toch sloeg de coronacrisis ook hard toe in onze sector. Volgens een bevraging bij onze leden kende de sector een omzetsdaling van maar liefst 48,49%. Als we willen dat onze transporteurs in de toekomst zich opnieuw op zo'n uitzonderlijke wijze kunnen inzetten, is het belangrijk dat wij, als beroepsfederatie en beleidsmakers, samen inzetten op het creëren van een duurzame sector die haar sociaal karakter kan behouden en tegelijkertijd gewapend is voor de uitdagingen van de toekomst.

**Philippe Degraef**

Directeur



## SCHETS VAN DE SECTOR

### 1.1 Geografische demografie – situatie op 1/1/2020

Provincie	Aantal ondernemingen	Totaal aantal motorvoertuigen	Gemiddeld aantal motorvoertuigen per onderneming
Vlaams-Brabant	896	7.010	7,8
West-Vlaanderen	1.799	11.205	6,2
Oost-Vlaanderen	1.686	11.347	6,7
Antwerpen	1.615	13.606	8,4
Limburg	759	6.455	8,5
Totaal	6.755	49.623	7,3
Waals-Brabant	170	1.267	7,5
Henegouwen	757	5.377	7,1
Namen	267	1.395	5,2
Luxemburg	184	734	4,0
Luik	640	4.199	6,6
Totaal	2.018	12.972	6,4
Brussel-Hoofdstad	888	13.030	14,7
België	9.661	75.625	7,8

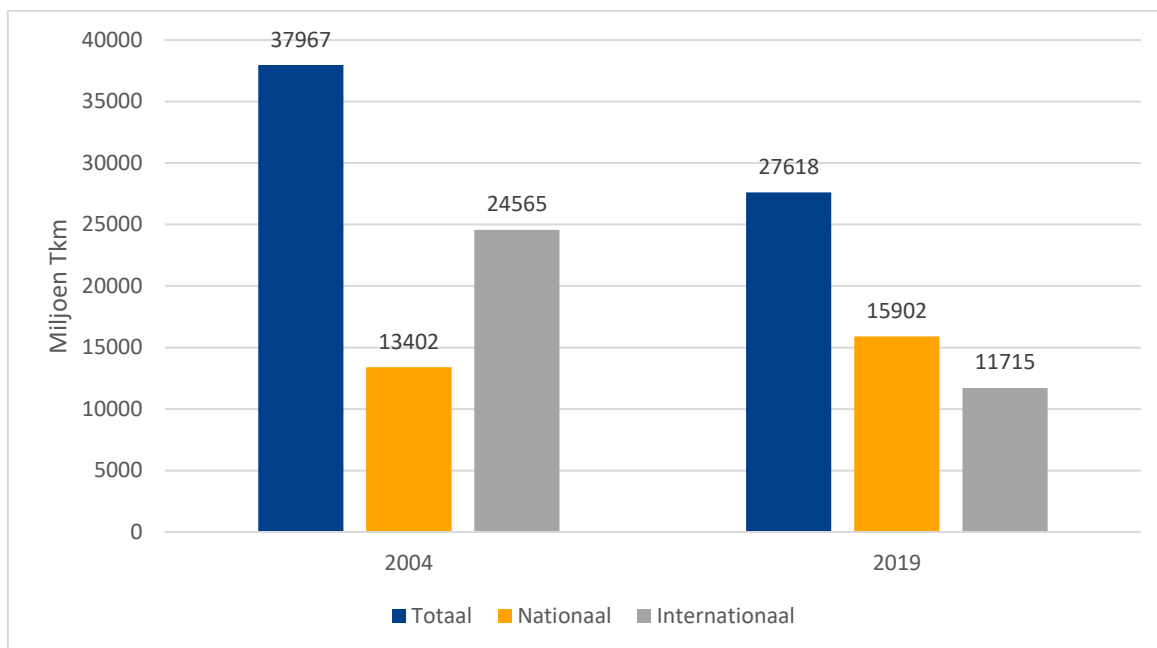
Bron: FOD Mobiliteit en Vervoer

## 1.2 Tewerkstelling

	Arbeiders PC 140.03	Bedienden PC 226	Totaal	% evolutie i.v.m. voorgaand jaar
2007	64.566	27.449	92.015	
2008	64.298	29.344	93.642	1.77%
2009	61.541	28.474	90.015	- 3.87 %
2010	61.632	28.203	89.839	- 0.20%
2011	61.839	28.435	90.274	0.48%
2012	60.623	28.931	89.554	- 0.80%
2013	59.345	<i>Niet beschikbaar</i>	<i>Niet beschikbaar</i>	
2014	59.563	28.464	88.027	
2015	60.732	30.374	91.106	3.50%
2016	62.330	30.067	93.837	3.00%
2017	64.949	34.231	99.180	5.69%
2018	67.709	35.325	103.034	3.89%

Bron: Rijkdienst voor Sociale Zekerheid - Sociaal Fonds - Logos

## 1.3 Activiteit Belgische transportvloot voor rekening van derden



Bron: Eurostat



# 1 VERDUURZAMEN TRANSPORTSECTOR

## Groen, duurzaam en betaalbaar

### 1.1 Ambitieuw bestuurlijk beleid

De Belgische transportsector is een zwaar gereguleerde sector. Van laadtijden tot de maximumhoogtes en gewicht van voertuigen. Alles is in wetten, decreten, besluiten en ordonnanties gegoten. Dit maakt van de overheid een integraal deel van onze sector. Gezien de uitdagingen waarmee we ons geconfronteerd zien in de komende jaren, kijken we dan ook naar de overheid voor ambitieuze doelstellingen én een haalbaar traject ernaar toe.

Als Febetra willen wij graag **uitnodigen tot dialoog en samenwerken aan** een Belgische transportsector die **de uitdagingen van morgen** tegemoet treedt.

### 1.2 Green Deal

De Green Deal stelt duidelijke ambities voorop: klimaatneutraliteit tegen 2050. Hieraan gekoppeld moet er tegen 2030 35% minder schadelijke stoffen uitgestoten worden. Het ambitieuze actieplan van de Europese Commissie behelst enkele potentieel ingrijpende maatregelen voor het vrachtverkeer. Als Febetra kunnen wij **ons principieel vinden in de Green Deal** en kijken uit naar de samenwerking om onze sector nog meer te begeleiden naar verduurzaming.

Zo zijn we tevreden dat er werk wordt gemaakt van het **ontwikkelen van economisch haalbare alternatieven**. Enkel door bijkomend onderzoek, efficiëntiewinsten en opschaling zijn dit technologieën die ook zullen doorbreken. Voor eindgebruikers is het vanzelfsprekend belangrijk dat de alternatieve technologieën niet talloze malen duurder zijn dan de huidige keuze. Febetra vraagt daarom dat er pas een corrigerend beleid wordt geïnitieerd nadat er **economisch haalbare alternatieven** op de markt zijn. Door vervoerders eerst de tijd te geven zich hieraan aan te passen, groeit het engagement voor alternatieve brandstoffen op een organische wijze, wat de aanvaarding van een corrigerend beleid achteraf zal bewerkstelligen.

#### CO<sub>2</sub>-taks

De voorbije jaren komt de invoering van de CO<sub>2</sub>-taks steeds vaker opduiken in discussies. Graag stippen we volgende conclusies aan.

Het spreekt voor zich dat een CO<sub>2</sub>-taks een grote impact zou kunnen hebben op de transportsector, die vandaag quasi voor 100% dieselafhankelijk 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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. Een CO<sub>2</sub>-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.

### 1.3 Aanzwengelen gecombineerd vervoer

België en haar gewesten worden geconfronteerd met een **steeds groeiend congestieprobleem**. Op basis van cijfers van het Federaal Planbureau wordt verwacht dat het vrachtvervoer over de weg zal toenemen tot 235.1 miljoen ton per jaar tegen 2040, in vergelijking met 227.2 miljoen ton in 2015. Bovendien staan er de

volgende jaren steeds meer zwaardere infrastructuurwerken op zich te wachten.

Er bestaat geen wonderoplossing voor de congestie. Er moet gezocht worden naar een mix van verschillende oplossingen.

**Een van de oplossingen is de weg naar modale complementariteit**, het faciliteren van gecombineerd weg- en spoor/binnenvaart-transport. De combinatie van deze vervoersmodi heeft nu, nu het nog in de startblokken staat, enorm veel potentieel, zowel economisch als maatschappelijk. Daar waar in het verleden gecombineerd vervoer vooral op lange afstanden een oplossing bood, is, gezien de congestie, gecombineerd vervoer op afstanden van minder dan 300 km het overwegen waard.

Sommige wegvervoerders maken al gebruik van vervoer per spoor of over de binnenwateren, maar het **wegnemen van een aantal obstakels zou dit aandeel nog kunnen vergroten**. Voor een vervoerder zijn er twee categorieën van kosten die momenteel een obstakel vormen. Enerzijds zijn er de investeringskosten als gevolg van duurdere transportmiddelen, anderzijds zijn er de kosten als gevolg van ladingbreuk (overstappen van de ene naar de andere modus).

Febetra vraagt voor een invoering van **1) investeringssteun in infrastructuur en 2) een overslagcheque** van €40/overslag voor transportbedrijven gevestigd in België **voor het faciliteren van gecombineerd vervoer**. Hoewel mobiliteit een geregionaliseerde bevoegdheid is, bevindt het spoor zich nog steeds binnen de federale bevoegdheden. We verwachten bijgevolg dat de **federale overheid zich engageert** om dit project gerealiseerd te krijgen en dit aan te kaarten bij de gewesten.



## 2 BEHOUD VAN EEN SOCIALE SECTOR

### Nood aan sterke concurrentiepositie

#### 2.1 Waarborgen 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 een deel van de bijzondere accijnzen op diesel terugvorderen in België. Stilaan klinken er steeds meer stemmen om deze terugvordering af te schaffen. Dit wordt zowel aangehaald in de Green Deal als in het Nationaal Energie- en Klimaatplan.

De transport- en logistieke sector leunt echter nog zwaar op deze terugvordering van de bijzondere accijnzen op diesel. Zeker aangezien er momenteel nog geen volwaardige alternatieven op de markt zijn. Inzetten op bijvoorbeeld waterstof of LNG, voertuigen met een hogere aankoopprijs, is voor de klanten van de transporteurs geen argument om uiteindelijk meer te betalen op de transportfactuur.

Bovendien is onze sector een sociale sector. Een sector met zeer veel kleine zelfstandigen en tegelijkertijd een hoge graad aan full-times. Er zijn meer dan 9.000 ondernemingen, met 91.3% full-time contracten. Dit tegenover een Belgisch gemiddelde van zo'n 63% à 64%. De Belgische transport en logistieke sector draagt voor 5.54% bij aan het BBP en is de

zevende grootste industrie op vlak van toegevoegde waarde, goed voor €22 752,7 miljoen in 2018.

Het wegnemen van één van de hoekstenen van onze sector zal ongetwijfeld leiden tot banenverlies in een essentieel deel van onze economie, die ook het land blijft bevoorraden in de meest uitdagende situaties. Febetra dringt er op aan om de professionele diesel te behouden. Dit om deze noodzakelijke sector leefbaar te houden en de tewerkstelling te garanderen.

#### 2.2 Scholingsbeding voor knelpuntberoepen

Een scholingsbeding laat een werknemer, verbonden door een arbeidsovereenkomst, toe om een opleiding te volgen op kosten van de werkgever. De werknemer verbindt zich om (gedeeltelijk) de opleidingskosten terug te betalen, indien de arbeidsovereenkomst wordt verbroken voor het einde van de door de partijen overeengekomen periode. Om geldig te zijn moet het scholingsbeding aan strikte voorwaarden beantwoorden, waaronder nog steeds het feit dat de vorming ofwel ten minste 80 uren dient te bedragen ofwel een waarde te hebben die hoger is dan het dubbel van het gemiddeld minimum maandinkomen.



Omwille van deze **strikte voorwaarden blijven transporteurs nog steeds op hun honger zitten**. In een sector gekenmerkt door een structureel en nijpend tekort aan chauffeurs, zijn vervoerders bereid om hun personeel coachend en financieel bij te staan bij het behalen van een C/CE rijbewijs (een vorming die vereist is voor de uitoefening van het beroep van vrachtwagenchauffeur). Echter, na het behalen van de opleiding heeft de werknemer de mogelijkheid om naar de concurrentie te trekken of aan een onderneming uit een andere sector zijn/haar nieuw verworven competenties ter beschikking te stellen. Werkgevers staan om bovenstaande redenen weigerachtig om in te staan voor de opleiding van hun potentiële chauffeurs. Werknemers van hun kant, zullen niet snel geneigd zijn om de opleiding uit eigen zak te betalen, gezien het prijskaartje dat aan een dergelijke chauffeursopleiding vasthangt.

Febetra is daarom **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 vrachtwagenchauffeurs.

### 2.3 Verlaging loonlasten

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 in actie. Waar in 1990 nog 67.04% van de Belgische voertuigen werd

ingezet voor internationaal vervoer, was dit in 2018 slechts 41.29%. Ze zijn, te wijten aan de torenhoge loonkosten, te duur ten opzichte van de buitenlandse concurrentie. Concurrentie niet alleen uit het nieuwe Europa, maar ook uit onze eigen buurlanden. Een Belgische vrachtwagenchauffeur kost gemiddeld op jaarbasis €55.810, een Bulgaarse collega €15.859. Onze transporteurs hebben dringend nood aan een competitiviteitsschok. Om de competitiviteit van onze Belgische bedrijven te versterken, 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.

Febetra verzoekt de **kwijtschelding van de bedrijfsvoorheffing voor het niet-doorrekenbare maar wel betaalde gedeelte aan niet-productieve uren (beschikbaarheidsuren)**, teneinde onze concurrentiepositie op de Europese markt te verbeteren en de tewerkstelling in België te kunnen behouden. 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.

Febetra vraagt ook voor een optimalisering van de **lastenverlaging op overuren**. Voor werknemers die de 38 uur/week overschrijden, dient de werkgever geen sociale lasten te betalen op de extra gepresteerde uren. Het betalen van de sociale lasten op de normale werkuren blijft behouden net zoals in de andere sectoren.

Wanneer de chauffeur een permanente vorming geniet, moeten deze uren vergoed worden 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**. 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.

Om de congestieproblematiek verder terug te dringen, wordt er steeds meer gedacht aan nachttransport. Momenteel dient er een nachtvergoeding betaald te worden aan chauffeurs die 's nacht rijden. Om nachttransporten aantrekkelijker te maken, stelt Febetra voor om deze **nachtvergoedingen om te zetten in fiscaal vrijgestelde netto premies**. Dezelfde vergoeding voor de chauffeur, een verademing voor de transporteur en een lagere densiteit op het wegennetwerk overdag.

## 2.4 Bescherming van het beroep

### 2.4.1 Betalingstermijn 30 dagen

Uit de cijfers van het Instituut wegTransport en Logistiek België (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.

### 2.4.2 Dieselclausule

Het ITLB becijferde dat **brandstof de tweede grootste kostenpost** is tijdens het uitvoeren van zowel nationale als internationale ritten. Bovendien is de dieselprijs **gekenmerkt door volatiliteit**. Uit voorgaande dieselcrisis is dan ook 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**.



## 3 SECTOR WAPENEN VOOR DE TOEKOMST

### Ademruimte om te investeren

#### 3.1 Brexit

Er valt niet te twijfelen dat Brexit een zware impact zal hebben op België. Des te meer wordt dit onderschreven door diverse studies. Niet alleen de **prijs van de importgoederen** zou stijgen met **4%**, ook de **prijs van de exportgoederen** wordt geschat op een stijging van **5%**. **45%** van alle maritieme logistiek die het Verenigd Koninkrijk binnenkomt is afkomstig uit België en onze buurlanden. Uit een studie van de KU Leuven blijkt dat in **België 1000 jobs zullen verloren gaan in de transportsector**.

Niet alleen deze negatieve vooruitzichten maar ook de **volledige onduidelijkheid** over wat er zal gebeuren na 1 januari 2021 leiden tot frustraties. Als het zelfs nog niet duidelijk is of het Verenigd Koninkrijk een paspoort zal vragen bij binnenkomst van het land, vrezen we dat transportvraagstukken weinig aan bod zullen komen tijdens de onderhandelingen. Ook al wordt er gesteld dat er eind oktober 2020 duidelijkheid zal zijn, oktober is te laat om nog bepaalde procedures op te starten. Als resultaat hiervan moeten vervoerders kosten maken terwijl ze zelfs nog niet weten of de kosten effectief zullen nodig zijn.

Febetra vraagt in eerste instantie een **duidelijk antwoord voor eind september** omtrent de gevolgen van Brexit. Enkel op deze wijze kunnen vervoerders zich goed voorbereiden.

#### 3.2 Versoepeling patroon-chauffeur

Bijna **40%** van de transportondernemingen beschikt slechts over één motorvoertuig. In de transportsector spreekt men van patroonchauffeurs: de verantwoordelijke van de firma is tevens ook de chauffeur van het voertuig. Deze patroonchauffeurs 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 patroonchauffeurs niet toelaten om een voertuig te kopen of te huren bij hun opdrachtgever. Hierdoor liggen de structurele kosten voor patroonchauffeurs zeer hoog en worden van hen grote begininvesteringen gevraagd.

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 een **versoepeling van de regels omtrent schijnzelfstandigheid in het specifieke geval van patroonchauffeurs omdat** deze regels het ondernemerschap fnuiken. Verder vragen we 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.

### 3.3 Invoeren flexijobs

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. Flexijobs zijn voor onze sector een oplossing om het schrijnend chauffeurstekort deels te kunnen opvangen. Bovendien is de sector van het goederenvervoer en de logistiek sterk onderhevig aan pieken en dalen. Flexijobs laten toe dat de pieken van deze plotse stijgingen kunnen worden opgevangen waardoor de distributie kan gegarandeerd blijven, zonder dat de kosten voor de werkgever torenhoog stijgen. Febetra vraagt dat het systeem van **flexijobs wordt uitgebreid naar de transport- en logistieke sector.**

### 3.4 Verruiming venstertijden

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 willen of moeten maken. Daaruit concluderen dat de

vrachtwagens aan de basis van het fileprobleem liggen,

zoals soms wordt beweerd, 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 overheid bereid zijn om het **verruimen van de venstertijden** binnen dewelke geladen en/of gelost kan worden, te **ondersteunen.**

Momenteel kunnen vrachtwagens de goederen op veruit de meeste plaatsen slechts tussen 8u en 16u 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 stimuli voorzien** worden voor verladers die het laden en lossen buiten de klassieke werkuren mogelijk maken.

Febetra vraagt dan ook een **verruiming van de laad- en losuren naar 5u-22u.** Op deze wijze bestaat de mogelijkheid om goederen ook buiten de spitsuren te vervoeren. Een voordeel voor zowel de transporteur en chauffeur, minder in de file staan, als voor de andere weggebruikers, minder voertuigen op de baan tijdens de spits.

### 3.5 Digitalisering 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 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.).

### 3.6 Verplichte bewaring arbeidsreglement

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. In de praktijk biedt deze verplichting echter weinig meerwaarde.

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, raadplegen via zijn of haar 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. Febetra vraagt dan ook dat er geen afschrift van het arbeidsreglement meer verplicht hoeft bijgehouden te worden in de cabine.

### 3.7 Afschaffing 60km/u

De wegcode bepaalt dat de door het artikel 11.3.2<sup>o</sup> 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 bijgevolg de **schrapping van artikel 11.3. 2<sup>o</sup> uit de wegcode.**

# CONTACTGEGEVENS

**PHILIPPE DEGRAEF**

Directeur

[Philippe.degraef@febeta.be](mailto:Philippe.degraef@febeta.be)

+32 2 421 50 30

**ISABELLE DE MAEGT**

Hoofd informatiedienst

[isabelle.de.maegt@febeta.be](mailto:isabelle.de.maegt@febeta.be)

+32 2 421 51 75

**KATHLEEN SPENIK**

Hoofd juridische dienst

[kathleen.spenik@febeta.be](mailto:kathleen.spenik@febeta.be)

+32 2 421 50 36