



ADVIES

OMZETTING EUROPEES MOBILITEITSPAKKET

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be – T +32 2 209 01 11 – E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag

Voorontwerp decreet tot wijziging van het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels betreffende de voorwaarden waaraan moet zijn voldaan om het beroep van wegvervoerondernemer uit te oefenen en tot intrekking van Richtlijn 96/26/EG van de Raad en houdende uitvoering van de Verordening (EG) nr. 1073/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006

Adviesvrager

Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Ontvangst adviesvraag

18 juli 2022

Goedkeuring raad

2 september 2022 (via schriftelijke procedure)

Contactpersonen

Hans Bonnarens

hbonnarens@serv.be

Ann Wuyts

awuyts@serv.be

Inhoud

Advies	4
1. Consulteer de sector vóór de omzetting	4
2. Wetgeving omtrent goederenvervoer	4
2.1 Creëer een gelijk speelveld inzake toegang tot het beroep	4
2.2 Pas de definitie van motorvoertuig aan	5
2.3 Vervolledig de omzetting van het Mobiliteitspakket	6
3. Wetgeving omtrent reizigersvervoer	8

Advies

Op maandag 18 juli 2022 ontving de Mobiliteitsraad de adviesvraag over het voorontwerp van decreet dat wijzigingen aanbrengt aan het decreet van 20 april 2001 betreffende de organisatie van het personenvervoer over de weg, de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en de wet van 15 juli 2013 betreffende het reizigersvervoer over de weg. Deze wijzigingen zijn het gevolg van de verplichte omzetting van het Europees Mobiliteitspakket.

In dit advies maakt de Raad een onderscheid tussen bepalingen die een impact hebben op de sector van het goederenvervoer en bepalingen met een impact op de sector van het reizigersvervoer. Er is echter één gemeenschappelijk aandachtspunt dat zowel op de wijzigingen inzake goederenvervoer als reizigersvervoer van toepassing is, namelijk (het gebrek aan) betrokkenheid van de relevante sectororganisaties.

1. Consulteer de sector vóór de omzetting

De MORA vindt het belangrijk om vóór de omzetting van Europese regelgeving de betrokken sectororganisaties te consulteren en hun opmerkingen mee te nemen in het verdere beleidsproces.

Door een voorafgaandelijke consultatie had de Vlaamse Regering kunnen anticiperen op de meeste elementen uit dit advies. De Raad brengt hierna noodzakelijke aanvullingen, praktische onduidelijkheden en ontbrekende elementen aan.

Meer in het algemeen benadrukt de MORA het belang van consultatie en vroegtijdige betrokkenheid van alle relevante stakeholders om draagvlak te creëren over nieuwe regelgeving.

2. Wetgeving omtrent goederenvervoer

Omtrent goederenvervoer adviseert de MORA over de omzetting van het Europees Mobiliteitspakket. Tevens wil de Raad dit moment aangrijpen om de wetgeving die zal gewijzigd worden met het voor advies voorliggende decreet aan te passen aan gewijzigde mobiliteitscontext.

2.1 Creëer een gelijk speelveld inzake toegang tot het beroep

Het Europees Mobiliteitspakket breidt de toegang tot het beroep uit door waardoor voor elk grensoverschrijdend vervoer verricht met een voertuig van 2,5 ton de voorwaarden van toegang

tot het beroep van vervoersondernemer moet voldaan zijn. In België lag de grens al bij voertuigen met een laadvermogen van meer dan 500 kg. In de wetgeving was bovendien voorzien dat een verdere verlaging op een eenvoudige manier kon gebeuren. De Europese verlaging raakt bijgevolg de Belgische wetgeving niet.

De Raad is voorstander van een gelijk speelveld voor alle vormen van goederenvervoer over de weg. Daarom adviseert de MORA om het toepassingsgebied van de vervoerswetgeving uit te breiden, ook voor deze met een laadvermogen van minder dan 500 kg. De MORA acht deze uitbreiding nodig gezien de wijzigende mobiliteitscontext met een opkomst van de e-commerce, de opkomst van nieuwe vormen van logistiek zoals fietslogistiek en negatieve gevolgen van de verdere camionettisering. De uitbreiding van het toepassingsgebied zal zorgen voor minimale kwaliteitsvereisten voor iedereen die aan goederenvervoer over de weg wil doen.

De Raad pleit wel om de voorwaarden te differentiëren volgens laadvermogen. Het Europese Mobiliteitspakket voorziet deze mogelijkheid zodat lidstaten een onderscheid kunnen maken tussen lichte en zware voertuigen bij de vereisten voor de toegang tot het beroep. De Raad benadrukt dat deze vereisten niet even streng moeten zijn voor bijvoorbeeld fietskoeriers als voor zware vrachtwagens.

De Raad roept de Vlaamse minister van mobiliteit op deze differentiatie vorm te geven, in overleg met alle betrokken actoren. Bij dit overleg moeten vertegenwoordigers van alle gewichtsklassen van goederenvervoer over de weg samen geconsulteerd worden.

De Raad adviseert om deze uitbreiding van de toegang tot het beroep samen met de andere gewesten te realiseren en in te voeren om gewestshopping tegen te gaan.

2.2 Pas de definitie van motorvoertuig aan

Om de wetgeving toekomstbestendig te maken, adviseert de MORA om in diverse artikelen van de wetgeving de term “motorvoertuig” te veranderen in “vervoermiddel”. De belangrijkste redenen hiervoor zijn de verwachte decarbonisatie van de sector en de noodzaak om, gezien de mobiliteitsontwikkelingen, de uitzonderingen op de wetgeving te herbekijken. In volgende paragrafen gaat de Raad dieper in op deze onderbouwing. Ook formuleert de Raad een voorstel van definitie.

2.2.1 Anticipeer op decarbonisatie in de transportsector

De komende jaren zal de transportsector moeten vergroenen. De bestaande verbrandingsmotoren zullen vervangen worden door alternatieve aandrijfsystemen. Bij het goederenvervoer is het nog onduidelijk welke technologieën zullen gebruikt worden. Vermoedelijk wordt het een mix van meerdere technologieën afhankelijk van de vervoersafstand waarop de voertuigen zullen ingezet worden. Ook staat nog niet vast of de aandrijving nog zal gebeuren door een “motor”, iets wat bij fietslogistiek al niet meer het geval is.

Om de wetgeving toekomstgericht te maken, stelt de MORA voor om nu al rekening te houden met de decarbonisatie en technologie-neutrale terminologie te hanteren in het decreet. Het kan niet de bedoeling zijn dat voertuigen die niet meer uitgerust zijn met een verbrandingsmotor of geen motor hebben, niet (meer) onder de wetgeving vallen. De Raad adviseert daarom in de definities van het toepassingsgebied een wijziging aan te brengen bij de term “motorvoertuig” en deze term te veranderen in “vervoermiddel”.

2.2.2 Beperk de uitzonderingen op de regelgeving

De huidige wetgeving voorziet een reeks uitzonderingen die vandaag niet meer zo vanzelfsprekend zijn. De uitzonderingen die voorzien zijn bij het KB van 1 december 1975 zijn spoorvoertuigen, bromfietsen, motorfietsen en drie- en vierwielers met motor.

De Raad adviseert om al deze voertuigen, met uitzondering van de spoorvoertuigen, ook onder de wetgeving te laten vallen. De Raad ziet de omzetting van de Europese verordening als het geschikt moment om deze aanpassingen door te voeren. Zoals in een vorige paragraaf gesteld, kan de gezocht worden naar aangepaste voorwaarden volgens de gewichtsklasse van de voertuigen.

2.2.3 Vervang motorvoertuig door vervoermiddel

Concluderend uit de twee bovenstaande paragrafen, adviseert de MORA om de definitie in artikel 5 5° van de Wet, “motorvoertuig” te veranderen in “vervoermiddel”: elk landvoertuig, hetzij met een motor hetzij met een andere aandrijving, bestemd om op eigen kracht te rijden, of aangedreven door mankracht, met uitzondering van spoorvoertuigen.

Ook in de andere artikelen van de bestaande wetgeving dient dan de term “motorvoertuig” vervangen te worden door “vervoermiddel”. Eventuele incongruenties tussen dit woord en het woord vervoermiddel zoals opgenomen in de tekst van de definitie 7° van artikel 5 van de vervoerswet moet weggewerkt worden.

2.3 Vervolledig de omzetting van het Mobiliteitspakket

De MORA stelt vast dat een aantal zaken uit het Europese Mobiliteitspakket niet ten volle omgezet zijn in Vlaamse regelgeving. Aangezien de Vlaamse Regering de wetgeving nu wijzigt, is het zinvol om deze ontbrekende elementen in deze fase mee om te zetten. Het gaat over de vestigingseis, de betrouwbaarheid en de cabotageregels.

2.3.1 Voorzie de mogelijkheid om de vestigingseis te kunnen nagaan

De bestaande transportwetgeving bepaalt dat de vrachtbrieven altijd beschikbaar moeten zijn in de vestiging van de onderneming. Het Mobiliteitspakket breidt deze vestigingseis uit met een aantal voorwaarden die niet zijn opgenomen in het voorontwerp van decreet.

Het is nu onder meer ook verplicht voor voertuigen die gebruikt worden voor internationaal vervoer dat zij na 8 weken naar een exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging terugkeren. De Europese Commissie heeft aangegeven dat elke lidstaat dit kan controleren, dus niet enkel de

lidstaat van vestiging. De terugkeerplicht van de voertuigen is een belangrijk element in de strijd tegen oneerlijke concurrentie, sociale dumping en postbusvennootschappen.

De Raad vraagt om in het voorontwerp van decreet op te nemen dat bij controles naar bewijsstukken dienaangaande kan worden gevraagd. Daarnaast moeten ook de nodige strafsancties worden voorzien.

2.3.2 Neem het verstrengen van betrouwbaarheidseisen mee op

De Belgische wetgeving bepaalt dat een onderneming voldoet aan de voorwaarde van betrouwbaarheid wanneer noch zijzelf, noch de door haar aangewezen vervoersmanager, noch de personen belast met het dagelijks bestuur van de onderneming, in België of in het buitenland welbepaalde inbreuken hebben gepleegd. Het Europees mobiliteitspakket breidt deze inbreukenlijst uit. De Vlaamse Regering neemt deze inbreuken niet over in het voorontwerp van decreet. De MORA vraagt de Vlaamse Regering om dit wel te doen. Het gaat onder meer om inbreuken tegen de detachering van werknemers in het wegvervoer, contractuele bepalingen en cabotage.

De Europese wetgeving voorziet nu een aangepaste administratieve procedure bij veroordeling van de vervoersmanager voor een ernstig strafbaar feit. Deze aangepaste administratieve procedure zou ook moeten opgenomen worden in het voorontwerp van decreet. De Raad is voorstander van de strenge eisen, maar wil ze wel beperken in de tijd.

De Belgische wetgeving bepaalt ook dat transportondernemingen worden gecontroleerd op basis van een risicoclassificatiesysteem waarbij men zich richt op ondernemingen die geclassificeerd zijn als ondernemingen met een verhoogd risico. De nieuwe inbreuken uit het Mobiliteitspakket moeten ook opgenomen te worden in het Vlaams risicoclassificatiesysteem.

De wetgeving over de medeverantwoordelijkheid bepaalt dat de opdrachtgever moet nagaan of de vervoerder beschikt over een transportvergunning. Hiervoor werd de database B-ERRU ontwikkeld. Het Mobiliteitspakket bepaalt nu ook dat de naam van de vervoersmanagers wordt opgenomen in de database. Het voorontwerp van decreet neemt dit niet expliciet op, wat de MORA wel nodig acht.

2.3.3 Vul cabotageregels aan om oneerlijke concurrentie te vermijden

Wat de toegang tot de markt betreft en meer bepaald de regels rond cabotage werd de bepaling en verbalisering van de cooling-offperiode en de controle op de documenten van de laatste vier dagen voor het internationale vervoer dat cabotage toelaat niet opgenomen in het decreet. De Raad vraagt om ook dit element op te nemen.

De MORA vindt het daarnaast belangrijk dat bij gecombineerd vervoer het voor- of natraject over land dat enkel op Belgisch grondgebied plaatsvindt als cabotage wordt beschouwd om oneerlijke concurrentie op onze interne vervoersmarkt te vermijden. Aan artikel 10 van de Verordening 1072/2009 betreffende toegang tot de markt, wordt namelijk een lid 7 toegevoegd dat de lidstaten toelaat om het uitvoeren van begin- en eindtrajecten van gecombineerd vervoer onder de cabotageregels te brengen. Op die manier wordt vermeden dat nationale ritten van en naar onze

havens en spoorterminals gebeuren door chauffeurs uit lageloonlanden, waarmee Vlaamse vervoerders niet kunnen concurreren.

3. Wetgeving omtrent reizigersvervoer

De bepalingen toegang tot het beroep uit het decreet personenvervoer (2001) worden opgeheven door artikels 2 en 3 van het voor advies voorliggend ontwerpdecreet.

De bepalingen in artikels 10 tot 14 zorgen ervoor dat de huidige Vlaamse regelgeving over de toegang tot het beroep vervangen wordt door een aanpassing aan de federale wet reizigersvervoer. Waar de communautaire vergunning momenteel functioneert als bewijs van toegang tot de markt voor het ongeregeld vervoer, zal deze nu ook gebruikt worden als bewijs van toegang tot het beroep voor het geregeld en het bijzonder geregeld vervoer.

De MORA heeft geen feitelijk bezwaar tegen het hanteren van de communautaire vergunning als toegang tot het beroep. Toch vindt de Raad het eigenaardig om dit instrument te hanteren, niet in het minst omdat gebruik gemaakt wordt van federale regelgeving voor een in theorie geregionaliseerde bevoegdheid. Er is echter nog geen politiek akkoord over de regionalisering van deze bevoegdheid. De MORA vindt het een gemiste kans dat deze beleidswijziging niet is aangegrepen om de regionalisering te finaliseren.

Het gebrek aan overgangsmaatregelen toont voor de MORA een gebrekkige omzetting van de Europese regelgeving. Het is onduidelijk wat gebeurt met ondernemingen die nu nog een geldige toegang tot beroep hebben wanneer de oude regelgeving op Vlaams niveau ophoudt te bestaan en de nieuwe regelgeving in werking treedt. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om hiervoor duidelijke overgangsmaatregelen in het leven te roepen zodat ondernemingen op een rechtsgeldige manier kunnen opereren terwijl ze zich in overeenstemming brengen met de nieuwe regelgeving. Eventuele administratieve lasten voor vervoersondernemingen moeten hierbij tot een minimum herleid worden.

Ten slotte wil de MORA van deze adviesvraag gebruik maken om te pleiten voor meer Vlaams initiatief inzake het B-ERRU-register. Het is voor de Raad onduidelijk of de gegevens met betrekking tot het geregeld en bijzonder geregeld vervoer worden opgenomen in het centrale register. Ondanks berichten over Vlaams-federaal overleg hierover, is het onduidelijk wat de huidige stand van zaken is. De MORA vraagt aan de Vlaamse Regering om hier spoedig en grondig werk van te maken.