DRUKPROEF - EPREUVE

933/2

BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE

00 maand 2022

VOORSTEL VAN AANBEVELING

Goederenvervoer
per vrachtwagen

(aangenomen ter
plenaire vergadering van)

ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX

00 mois 2022

PROPOSITION DE RECOMMANDATION

Transport de marchandises
par camion

(adoptée en
séance plénière du)

VAST SECRETARIAAT
VAN DE BENELUX INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE – PALEIS DER NATIE – BRUSSEL

SECRETARIAT PERMANENT
DE L'ASSEMBLÉE INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX – PALAIS DE LA NATION – BRUXELLES

BN0756a(933-2)—DP3

De Assemblee,

GELET OP:

de werkzaamheden in de commissie Financiën en Mobiliteit rond het thema “Goederenvervoer per vrachtwagen”, meer bepaald rond vier samenhangende deelthema’s (de digitale vrachtbrief, de langere en zwaardere vrachtwagencombinaties, het tekort aan vrachtwagenbestuurders en de verduurzaming van het vervoer):

A. de gedachtewisselingen met vertegenwoordigers van de Benelux Unie op 28 juni 2019 en 1 oktober 2021;

B. de hoorzittingen met vertegenwoordigers van de sector van het goederenvervoer over de weg uit de drie landen op 29 oktober 2021 (België), 21 januari (Nederland) en 11 maart 2022 (Luxemburg);

C. het werkbezoek dat werd afgelegd bij de logistieke onderneming Fleetpoint in Schijndel (Nederland) op 25 oktober 2019, waar ook de volgende organisaties en ondernemingen hun standpunten hebben toegelicht: Transport & Logistiek Nederland, Beurtvaartadres, HSF Logistics, Van der Slot en Aviko;

wat de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) betreft:

D. het belang van eenvoudige administratie in het goederenvervoer, een bij uitstek grensoverschrijdende sector, in eerste instantie voor ondernemingen, maar ook voor de uitvoering van doeltreffende controles door overheden;

E. de economische en ecologische voordelen die de vervanging van de papieren vrachtbrief door de digitale vrachtbrief oplevert;

F. de succesvolle proefprojecten, die aangetoond hebben dat de e-CMR haalbaar en wenselijk is;

G. het toenemend succes van de e-CMR, die jaar na jaar meer gebruikt wordt (met 400.000 digitale vrachtbrieven in de Benelux in 2020);

L’ Assemblée,

VU:

les travaux de la commission des Finances et de la Mobilité sur le thème du “Transport de marchandises par camion” et plus particulièrement sur les thèmes partiels (la lettre de voiture électronique, les combinaisons de camions longs et lourds, la pénurie de conducteurs de camions et la durabilisation du transport):

A. les échanges de vues avec des représentants de l’Union Benelux des 28 juin 2019 et 1er octobre 2021;

B. les auditions avec des représentants du secteur du transport de marchandises par route des trois pays des 29 octobre 2021 (Belgique), 21 janvier (Pays-Bas) et 11 mars 2022 (Luxembourg);

C. la visite de travail effectuée le 25 octobre 2019 à l’entreprise Fleetpoint, à Schijndel (Pays-Bas), à l’occasion de laquelle les organisations et entreprises suivantes ont présenté leurs points de vue: Transport & Logistiek Nederland, Beurtvaartadres, HSF Logistics, Van der Slot et Aviko;

en ce qui concerne l’élargissement du système de la lettre de voiture électronique (e-CMR):

D. l’importance d’une administration simplifiée dans le domaine du transport de marchandises, un secteur transfrontalier par définition, en ce qui concerne les entreprises en premier lieu mais également la mise en œuvre de contrôles efficaces par les pouvoirs publics;

E. les avantages économiques et écologiques du remplacement de la lettre de voiture sur support papier par la lettre de voiture électronique;

F. la réussite des projets pilotes qui ont montré que le e-CMR est réalisable et souhaitable;

G. le succès croissant du e-CMR dont l’utilisation augmente d’année en année (400.000 lettres de voiture électroniques dans le Benelux en 2020);

H. de onmogelijkheid, als gevolg van technische obstakels, om de e-CMR op korte of middellange termijn binnen de Europese Unie te veralgemenen, terwijl er wel kansen zijn voor een resultaat op het niveau van de Benelux, in het bijzonder omdat 75 % van het goederenvervoer in de Benelux tot het grondgebied van de drie landen beperkt blijft;

I. verordening 2020/1056/EG inzake elektronische informatie over vrachtvervoer (eFTI) en het EU-programma FEDeRATED, waarop een beroep kan worden gedaan voor de financiering van de ontwikkeling van een platform voor de e-CMR;

J. de EU-verplichting om tegen 2025 digitale vrachtinformatie te aanvaarden, waardoor de verdere uitrol van de e-CMR noodzakelijk is;

K. het feit dat België het e-CMR-protocol nog niet geratificeerd heeft;

wat de inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) betreft:

L. de economische en ecologische voordelen en de verbetering van de verkeersveiligheid die uit de toelating van ecocombi's voortvloeien;

M. artikel 4, vierde en vijfde lid, van richtlijn 96/53/EG, op grond waarvan het mogelijk is om te voorzien in uitzonderingen met betrekking tot de maximaal toegelaten maten en gewichten voor vrachtwagens en vrachtwagencombinaties voor nationaal en plaatselijk vervoer, zowel structureel als in het kader van een proefproject;

N. de mogelijkheid om, volgens een interpretatie van de Europese Commissie, ecocombi's in te zetten voor grensoverschrijdend vervoer indien de betrokken landen daarmee instemmen en over de vereiste infrastructuur en veiligheidsvoorzieningen beschikken;

O. de rechtsonzekerheid die deze laatste interpretatie veroorzaakt doordat de Europese Commissie geen wetgevend orgaan van de Europese Unie is;

H. l'impossibilité, en raison d'obstacles techniques, de généraliser à court ou moyen terme le e-CMR au sein de l'Union européenne alors que la possibilité d'engranger un résultat au niveau du Benelux est réelle, plus particulièrement parce que 75 % du transport de marchandises dans le Benelux restent limités au territoire des trois pays;

I. le règlement 2020/1056/CE concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI) et le programme UE FEDeRATED auquel il peut être recouru pour le financement du développement d'une plate-forme pour le e-CMR;

J. l'obligation, dans le cadre de l'UE, d'accepter d'ici à 2025 les informations relatives au transport de marchandises sous la forme numérique qui rend nécessaire le déploiement plus avant du e-CMR;

K. le fait que la Belgique n'a pas encore ratifié le protocole relatif au e-CMR;

en ce qui concerne l'utilisation de combinaisons de camions longs et lourds (ecocombis):

L. les avantages économiques et écologiques et l'amélioration de la sécurité routière qui résultent de l'autorisation d'ecocombis;

M. l'article 4, alinéas 4 et 5, de la directive 96/53/CE qui permet des exceptions concernant les dimensions et le poids des camions et des combinaisons de camions dans le cadre du transport national et local, structurellement comme dans le cadre d'un projet pilote;

N. la possibilité, selon une interprétation de la Commission européenne, de recourir à des ecombis pour le transport transfrontalier si les pays concernés marquent leur accord, disposent de l'infrastructure nécessaire et sont dotés des dispositifs de sécurité requis;

O. l'insécurité juridique qui résulte de cette dernière interprétation parce que la Commission européenne n'est pas un organe législatif de l'Union européenne;

P. beschikking M (2015) 15 van het Benelux Comité van Ministers betreffende proeven met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties waarbij een intra-Benelux grens wordt overschreden, die de juridische basis vormt om grensoverschrijdende proefprojecten met ecocombi's uit te voeren;

Q. de Beneluxbeschikking met betrekking tot de toelating van vrachtwagens van 44 ton, die 10 % meer kunnen vervoeren dan gewone vrachtwagens;

R. de overeenkomst tussen Nederland en Duitsland over de toelating van ecocombi's bij grensoverschrijdend vervoer;

S. de noodzaak van een goede onderlinge afstemming van de keuring van ecocombi's en van een maximale harmonisering van de technische voorwaarden van de voertuigen;

T. het feit dat dit voorstel van aanbeveling enkel betrekking heeft op ecocombi's (maximum 25,25 meter lengte en 60 ton gewicht, met 1 aanhanger en de mogelijkheid om achteruit te rijden) en niet op super ecocombi's/ duo trailers, die langer en zwaarder zijn (maximum 32 meter lengte en 72 ton gewicht);

wat het tekort aan vrachtwagenbestuurders betreft:

U. het steeds aanzienlijkere tekort aan vrachtwagenbestuurders waarmee vervoersondernemingen in de Benelux te kampen hebben;

V. verordening (EG) 883/2004, op grond waarvan een vrachtwagenbestuurder die meer dan 25 % van zijn activiteiten in zijn woonstaat uitoefent onder de socialezekerheidsregels van dat land ressorteert, ook als de zetel van zijn bedrijf in een ander land gevestigd is;

W. de toekenning van Code 95-certificaten voor verplichte bijscholing op nationaal niveau;

wat de verduurzaming van het goederenvervoer betreft:

P. la décision M (2015) 15 du Comité de Ministres Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds qui impliquent le franchissement d'une frontière intra-Benelux, qui constitue le fondement juridique permettant de mener des projets pilotes avec des ecocombis;

Q. la décision Benelux relative à l'admission de camions de 44 tonnes capable de transporter 10 % de plus que les camions ordinaires;

R. la convention entre les Pays-Bas et l'Allemagne relative à l'admission d'ecocombis dans le cadre du transport transfrontalier;

S. la nécessité d'une harmonisation, entre les pays, du contrôle des ecocombis ainsi que d'une harmonisation maximale des conditions techniques applicables aux véhicules;

T. le fait que cette proposition de recommandation ne concerne que les ecocombis (maximum 25,25 m de long et 60 tonnes, avec une remorque et la possibilité de rouler en marche arrière) et non les super-ecocombis/duo trailers qui sont plus longs et plus lourds (maximum 32 m de long et 72 tonnes);

en ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de camions:

U. la pénurie croissante de chauffeurs de camions à laquelle sont confrontée est des le Benelux;

V. le règlement (CE) 883/2004 en vertu duquel un chauffeur de camion qui exerce plus de 25 % de son activité dans le pays où il réside ressortit aux règles de sécurité sociale de ce pays, même si le siège de son entreprise est situé dans un autre pays;

W. l'octroi de certificats Code 95 pour la formation complémentaire obligatoire au niveau national;

en ce qui concerne la durabilisation du transport de marchandises:

X. de klimaat- en energieplannen die in 2019 door België, Luxemburg en Nederland bij de Europese Commissie voor de periode 2021-2030 werden ingediend en alle latere plannen en beslissingen in verband met de Europese *Green Deal*;

Y. de Conferentie van de Verenigde Naties over de klimaatverandering UK 2021 COP 26, waarop de Benelux-landen een digitaal klimaatplatform hebben opgestart met de bedoeling expertise te delen;

Z. de besluiten van het rapport "*Climate Change 2021*" van het *Intergovernmental Panel on Climate Change* (IPCC);

AA. het door de Europese Commissie op 14 juli 2021 aangekondigde pakket van wetgevende maatregelen "*Fit for 55*" en de noodzaak om vanuit de Benelux een antwoord te formuleren op deze strategie van de Europese Unie, ook in de sector van het goederenvervoer over de weg;

BB. de technologische evoluties die de inzet van emissieloze vrachtwagens mogelijk maken;

STELT VAST:

wat de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief betreft:

a) dat er nog veel groeimogelijkheden voor de e-CMR bestaan, met name door een betere afstemming van administratieve regels, zoals certificering en ratificatie, en technische systemen, door verdere digitalisering en door uitbreiding van de e-CMR tot andere landen en vervoersmodi;

b) dat de e-CMR directe efficiëntiewinst genereert, maar ook aanleiding geeft tot nieuwe inzichten over ketendigitalisering en tot een betere handhaving van de reglementering;

c) dat aspecten van authenticiteit, beveiliging en ontwikkeling van software moeten worden uitgeklaard;

X. les plans climat et énergie introduits en 2019 par la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas auprès de la Commission européenne pour la période 2021-2030 et l'ensemble des plans et décisions ultérieurs, en rapport avec le *Green Deal européen*;

Y. la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques UK 2021 'COP26' au cours de laquelle les pays du Benelux ont lancé une plate-forme climat numérique en vue d'un partage de l'expertise;

Z. les conclusions du rapport "*Climate Change 2021*" du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC);

AA. le paquet législatif "Ajustement à l'objectif 55" annoncé par la Commission européenne le 14 juillet 2021 et la nécessité pour le Benelux de formuler une réponse à cette stratégie de l'Union européenne, également dans le secteur du transport de marchandises par la route;

BB. les évolutions technologiques qui rendent possible l'utilisation de camions sans émissions;

CONSTATE*:*

en ce qui concerne l'élargissement du système de la lettre de voiture électronique:

a) que les possibilités de développer l'utilisation du e-CMR sont encore nombreuses, notamment par une meilleure harmonisation des règles administratives, comme la certification et la ratification, et des systèmes techniques, la poursuite de la numérisation et l'élargissement du e-CMR à d'autres pays et moyens de transport;

b) que le e-CMR génère un gain de d'efficacité direct mais donne également lieu à de nouvelles réflexions sur la numérisation en chaîne et sur un contrôle plus efficace de l'application de la réglementation;

c) que les aspects relatifs à l'authenticité, la sécurisation et le développement de logiciels demandent à être précisés;

d) dat belangrijke beslissingen moeten worden genomen over het digitale e-CMR-platform, met inbegrip van de financiering ervan;

e) dat ondernemingen in de Benelux bereid zijn een pioniersrol op te nemen inzake innovatieve digitale oplossingen in het algemeen en de digitale vrachtbrief in het bijzonder;

f) dat de Benelux in het dossier van de digitale vrachtbrief een voortrekkersrol binnen de Europese Unie kan spelen en daardoor impact kan hebben op de vorm van de e-CMR, door de aanneming van een standaardmodel, en op de toekenning van contracten voor de ontwikkeling van een platform voor de e-CMR, waardoor de economische opportuniteiten voor ondernemingen in de Benelux kunnen worden gemaximaliseerd;

wat de inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) betreft:

g) dat de weginfrastructuur niet meer schade ondervindt van ecocombi's dan van andere vrachtwagens;

h) dat Scandinavische landen in dit dossier een pioniersrol hebben gespeeld, terwijl de introductie van ecocombi's in andere landen, waaronder de landen van de Benelux, op problemen stuit door verschillen in regelgeving;

i) dat de proefprojecten met ecocombi's gekenmerkt worden door een lange duurtijd;

j) dat het voor ecocombi's geschikte grondgebied van de Benelux in de praktijk nog niet volledig ontsloten is voor ecocombi's doordat het Groothertogdom Luxemburg en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest deze vrachtwagens niet toelaten op hun grondgebied en doordat het Waals Gewest vergunningen toekent voor specifieke trajecten;

k) dat proefprojecten werden opgestart met toepassing van beschikking M (2015) 15 van het Comité van ministers van de Benelux Unie, vooralsnog enkel in Nederland en België;

d) que d'importantes décisions doivent être prises au sujet de la plate-forme e-CMR numérique, en ce compris son financement;

e) que les entreprises dans le Benelux sont disposées à assumer un rôle de pionnier dans le domaine des solutions numériques innovantes en général et de la lettre de voiture électronique en particulier;

f) que le Benelux peut jouer, dans le dossier de la lettre de voiture électronique, un rôle de précurseur au sein de l'Union européenne et avoir ainsi un impact sur la forme du e-CMR par l'adoption d'un modèle standard, ainsi que sur l'octroi de contrats pour le développement d'une plate-forme pour le e-CMR, de manière telle que les possibilités économiques peuvent être maximisée pour les entreprises dans le Benelux;

en ce qui concerne l'utilisation de combinaisons de camions longs et lourds (ecocombis):

g) que les ecocombis n'endommagent pas plus l'infrastructure routière que les autres camions;

h) que des pays scandinaves ont joué dans ce dossier un rôle de pionniers cependant que dans d'autres pays, dont ceux du Benelux, l'utilisation d'ecocombis se heurte à des obstacles en raison des différences en matière de réglementation;

i) que les projets pilotes concernant les ecocombis se distinguent par leur durée;

j) que, dans la pratique, le territoire du Benelux, qui se prête à l'utilisation d'ecocombis, n'est pas encore totalement ouvert à ces derniers parce que le Grand-Duché de Luxembourg et la Région de Bruxelles-Capitale ne les admettent pas sur leur territoire et parce que la Région wallonne délivre des autorisations pour des trajets spécifiques;

k) que des projets pilotes ont été lancés en application de la décision M (2015) 15 du Comité de ministres de l'Union Benelux mais, provisoirement, seulement aux Pays-Bas et en Belgique;

l) dat Frankrijk de in de Benelux toegelaten vrachtwagens van 44 ton die 10 % meer kunnen vervoeren niet tot zijn grondgebied toelaat;

m) dat de veiligheid voor voetgangers en fietsers niet mag afnemen als gevolg van het toelaten van ecocombi's op bepaalde wegen;

wat het tekort aan vrachtwagenbestuurders betreft:

n) dat het tekort aan chauffeurs leidt tot bevoorradingsproblemen voor winkels en bedrijven en tot economische moeilijkheden voor de vervoersondernemingen in de Benelux;

o) dat het tekort het grootst is in het Verenigd Koninkrijk als gevolg van de Brexit, maar ook in de Europese Unie in het algemeen en de Benelux in het bijzonder aandacht vereist;

p) dat het tekort tijdelijk kleiner was tijdens de COVID-19-lockdowns als gevolg van de verminderde economische activiteit, maar ondertussen weer is toegenomen;

q) dat vervoersondernemingen in de Benelux vroeger eenvoudiger een beroep konden doen op chauffeurs uit Oost-Europa, die nu in hun eigen land onder betere voorwaarden kunnen werken en daarom minder vaak bereid zijn om in West-Europa te werken;

r) dat de leeftijdspiramide in de beroepsgroep ongunstig is, met vooral oudere werknemers, en dat nog te weinig vrouwen vrachtwagenbestuurder worden;

s) dat de hoge loonkosten in de Benelux ongunstig zijn voor de ontwikkeling van de economische activiteit van vervoersondernemingen in de Benelux;

t) dat de job van vrachtwagenbestuurder met een minder goed imago kampt, meer bepaald door de werkuren, de onveiligheid en de slechte materiële voorwaarden;

l) que la France n'admet pas sur son territoire les camions de 44 tonnes autorisés dans le Benelux qui peuvent transporter 10 % de plus;

m) que l'autorisation des ecocombis sur certaines voies ne doit en rien nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes;

en ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de camions:

n) que la pénurie de chauffeurs entraîne des problèmes d'approvisionnement pour les magasins et les entreprises et des difficultés économiques pour les entreprises de transport dans le Benelux;

o) que la pénurie est la plus importante au Royaume Uni à la suite du Brexit mais doit également retenir l'attention dans l'Union européenne en général et dans le Benelux en particulier;

p) que la pénurie a été temporairement moins importante au cours de la crise de la COVID-19 en raison d'une réduction de l'activité économique mais qu'elle s'est à nouveau aggravée depuis;

q) que, par le passé, les entreprises de transport dans le Benelux pouvaient faire appel à des chauffeurs originaires d'Europe de l'Est qui, aujourd'hui, ont toutefois la possibilité de travailler dans leur propre pays à de meilleures conditions et sont dès lors moins souvent enclins à travailler en Europe de l'Ouest;

r) que la pyramide des âges au sein du groupe professionnel, qui compte de nombreux travailleurs âgés, est défavorable et que trop peu de femmes encore embrassent la profession de chauffeur routier;

s) que le coût salarial élevé dans le Benelux y nuit au développement de l'activité économique des entreprises de transport;

t) que l'image du métier de chauffeur routier est défavorable en raison plus particulièrement des horaires de travail, de la sécurité et des mauvaises conditions matérielles;

u) dat de Benelux-landen verschillende regelgevingen en reguleringen hebben voor vrachtwagenchauffeurs, bijvoorbeeld rond de toekenning van het Code 95-certificaat voor verplichte bijscholing voor vakbekwaamheid, dat door de staten nationaal wordt toegekend, en dat deze reguleringsverschillen voor problemen en inefficiënties zorgen;

u) que les pays du Benelux appliquent des réglementations et des régulations différentes aux chauffeurs routiers, par exemple en ce qui concerne le certificat Code 95 pour la formation complémentaire obligatoire en matière d'aptitude professionnelle qui est octroyé au niveau national par les États, et que ces différences au niveau de la régulation entraînent des problèmes et induisent une forme d'inefficacité;

v) dat verordening (EG) 883/2004 vooral tot rechtsonzekerheid leidt bij chauffeurs die werken voor een bedrijf met zetel in het Groothertogdom Luxemburg, maar wonen in een ander land en daar meer dan 25 % van hun activiteiten uitoefenen, met name doordat zij niet altijd onder de socialezekerheidsregels van het land van de zetel van hun onderneming ressorteren;

v) que le règlement (CE) 883/2004 génère essentiellement une insécurité juridique pour les chauffeurs qui travaillent pour une entreprise ayant son siège au Grand-Duché de Luxembourg mais résident dans un autre pays où ils exercent plus de 25 % de leur activité, pour le motif qu'ils ne ressortissent pas toujours aux règles en matière de sécurité sociale du pays où leur entreprise a son siège;

wat de verduurzaming van het goederenvervoer betreft:

en ce qui concerne la durabilisation du transport de marchandises:

w) dat het goederenvervoer een groot aandeel heeft in de CO_2-emissies in de Benelux;

w) que le transport de marchandises est responsable d'une large part des émissions de CO_2 dans le Benelux;

x) dat de vervanging van fossiele brandstoffen voor vrachtwagens door duurzame vormen van hernieuwbare energie noodzakelijk is om de CO_2-emissies te verminderen en daardoor de EU-verplichtingen na te leven en de opwarming van de aarde tegen te gaan;

x) que le remplacement de carburants fossiles pour les camions par des formes durables d'énergies renouvelables est indispensable pour réduire les émissions de CO_2, respecter les obligations UE et lutter contre le réchauffement de la planète;

y) dat de Benelux Unie "Een competitieve en duurzame Benelux – Een sterke en duurzame Benelux interne markt, die bijdraagt aan de digitale en groene relance" heeft aangewezen als een van haar prioriteiten in het gemeenschappelijk werkprogramma 2021-2024;

y) que l'Union Benelux a désigné "Un Benelux compétitif et durable – Un marché intérieur Benelux fort et durable qui contribue à la relance numérique et écologique" comme l'une de ses priorités dans le programme de travail commun 2021-2024;

z) dat de vervoerssector bereid is om mee te werken aan deze transitie, maar bij de omschakeling wel tijdelijk financiële en andere ondersteuning van de overheid vraagt en nood heeft aan een stabiel regelgevend kader waarbinnen investeringsbeslissingen worden genomen;

z) que le secteur du transport est disposé à contribuer à cette transition mais demande temporairement à cet effet des aides, financières et autres, de la part des pouvoirs publics et a besoin d'un cadre réglementaire stable pour prendre des décisions d'investissement;

aa) dat elektrificatie van het wagenpark in beginsel het efficiëntst is, maar voor zwaar vervoer vooralsnog in de meeste gevallen geen haalbare

aa) que l'électrification du parc automobile est en principe le plus efficace mais qu'elle n'est pas réalisable dans la plupart des cas pour le trans-

kaart is, waardoor ook moet worden ingezet op alternatieve energiedragers, zoals bijvoorbeeld waterstof uit hernieuwbare bronnen en waterstof met een lage koolstofuitstoot;

bb) dat emissievrije vrachtwagens in de Benelux nu 46 ton mogen vervoeren, terwijl andere vrachtwagens slechts 44 ton mogen vervoeren;

cc) dat er efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt in het goederenvervoer;

dd) dat andere vervoersmodi een deel van de opdrachten van de vervoerssector kunnen overnemen en dat er ook een plaats is weggelegd voor gecombineerd vervoer, maar dat de *last mile* in de meeste gevallen enkel kan worden uitgevoerd door vrachtwagens en bestelwagens, met leveringen met fietscargo aan particulieren in stedelijke omgevingen als uitzondering;

VERZOEKT DE REGERINGEN OM:

wat de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief betreft:

1. meer proefprojecten op het niveau van de Benelux te organiseren om zo vooruitgang te kunnen boeken bij de ontwikkeling van software en bij het vinden van oplossingen voor aspecten van authenticiteit en beveiliging, in het bijzonder van commerciële gegevens;

2. overleg te faciliteren over de gewenste vorm van het digitale platform en de financiering ervan;

3. de mogelijkheden te onderzoeken voor het ontvangen van financiering voor de ontwikkeling van een e-CMR-platform uit de middelen van het EU-programma FEDeRATED;

4. na te gaan of de controles op de e-CMR door nationale overheden kunnen worden beperkt of vereenvoudigd door de invoering van een reglementair kader dat op het gehele grondgebied van de Benelux van toepassing is;

port lourd de sorte qu'il convient de miser aussi sur des vecteurs énergétiques alternatifs comme par exemple l'hydrogène provenant de ressources renouvelables et l'hydrogène à faibles émissions de carbone;

bb) que les camions sans émissions peuvent actuellement transporter dans le Benelux 46 tonnes contre seulement 44 tonnes pour les autres camions;

cc) que des gains peuvent être réalisés en termes d'efficacité dans le transport de marchandises;

dd) que d'autres moyens de transport peuvent assurer une partie des activités du secteur des transports et qu'il y a également de la place pour un transport combiné mais que, dans la plupart des cas, le dernier kilomètre doit nécessairement être effectué par des camions ou des camionnettes avec, comme exception, les livraisons à des particuliers au moyen de vélos cargos en zone urbaine;

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

en ce qui concerne l'élargissement du système de la lettre de voiture électronique:

1. d'organiser davantage de projets pilotes au niveau du Benelux afin de progresser dans le développement de logiciels et dans la mise au point de solutions pour les aspects liés à l'authenticité et la sécurisation, plus particulièrement de données commerciales;

2. de faciliter la concertation au sujet de la forme souhaitée de la plate-forme numérique et de son financement;

3. d'examiner les possibilités de bénéficier, pour le développement d'une plate-forme e-CRM, de moyens issus du programme UE FEDeRATED;

4. d'examiner si les contrôles du e-CRM par les autorités nationales peuvent être limités ou simplifiés par la création d'un cadre réglementaire applicable sur l'ensemble du territoire du Benelux;

5. technische en administratieve hinderpalen die een efficiënt gebruik van de e-CMR verhinderen te identificeren en oplossingen ervoor aan te reiken, in overleg met de sectorfederaties in de drie landen;

6. het e-CMR-protocol te ratificeren indien dit nog niet gebeurd is;

wat de inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) betreft:

7. te streven naar een inkorting van de duurtijd van de proefprojecten met ecocombi's in de Benelux en versneld over te gaan tot maximale rechtszekerheid via sluitende regelingen op lange termijn;

8. in de proefprojecten rekening te houden met alle relevante elementen, zoals de impact op de verkeersveiligheid, het effect op de aantrekkelijkheid van andere vervoersmodi en de evolutie van de gekozen trajecten;

9. de toekenning van vergunningen voor ecocombi's enkel in overweging te nemen indien de veiligheid van voetgangers en fietsers door de ecocombi's niet afneemt;

10. te streven naar een harmonisatie van normen en modaliteiten;

11. hinderpalen voor de uitbreiding van het netwerk waarop ecocombi's in de Benelux kunnen rijden zo mogelijk weg te werken, in het bijzonder door na te gaan onder welke voorwaarden het Groothertogdom Luxemburg en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest dit voertuigtype willen toelaten, in eerste instantie op zijn minst op autosnelwegen, en of het Waals Gewest bereid is vergunningen voor ecocombi's toe te kennen voor zijn hele netwerk in plaats van voor specifieke trajecten;

12. werk te maken van vergunningen die geldig zijn op het hele netwerk van de Benelux, dat zowel uit autosnelwegen bestaat als uit de trajecten naar autosnelwegen;

13. te streven naar een versnelde toekenning van vergunningen zonder dat daardoor afbreuk wordt gedaan aan opleiding en veiligheid;

5. d'identifier les barrières techniques et administratives qui entravent l'utilisation efficace du e-CRM et de proposer des solutions, en concertation avec les fédérations du secteur des trois pays;

6. de ratifier le protocole e-CRM si cela n'a pas encore été fait;

en ce qui concerne l'utilisation de combinaisons de camions longs et lourds (écocombis):

7. de tendre dans le Benelux vers le raccourcissement de la durée des projets pilotes concernant les ecocombis et de mettre rapidement en place une sécurité juridique maximum par le biais de réglementations cohérentes à long terme;

8. dans le cadre des projets pilotes, de tenir compte de tous les éléments pertinents comme l'impact sur la sécurité routière, les effets sur l'attractivité d'autres modes de transport et l'évolution des trajets retenus;

9. de n'envisager d'autoriser les ecocombis que si la sécurité des piétons et des cyclistes ne s'en trouve pas diminuée;

10. de tendre vers l'harmonisation des normes et modalités;

11. d'éliminer si possible les entraves à l'élargissement du réseau sur lequel les ecocombis peuvent rouler dans le Benelux, plus particulièrement en examinant les conditions auxquelles ce type de véhicule serait autorisé à circuler au Grand-Duché de Luxembourg et dans la Région de Bruxelles-Capitale, en première instance à tout le moins sur les autoroutes, et si la Région wallonne est disposée à octroyer pour les ecocombis des autorisations valable sur l'ensemble de son réseau au lieu de trajets spécifiques;

12. d'octroyer des autorisations valables sur tout le réseau du Benelux, lequel comprend des autoroutes et les trajets menant à celles-ci;

13. d'accélérer l'octroi d'autorisations sans porter préjudice à la formation et à la sécurité;

14. werk te maken van overeenkomsten tussen de Benelux en andere landen, in het bijzonder buurlanden, naar analogie met de recent afgesloten overeenkomst tussen Nederland en Duitsland;

15. te streven naar een aanvaarding in de buurlanden van de Benelux van andere types van "grotere" vrachtwagens, in het bijzonder vrachtwagens van 44 ton die 10 % meer vracht kunnen vervoeren;

16. te streven naar wederzijdse aanvaarding van grensoverschrijdend vervoer tussen die landen die reeds vrachtwagens van 44 ton op hun grondgebied toelaten, en de nood aan rechtszekerheid omtrent dit grensoverschrijdend vervoer mee te nemen bij de nakende wijziging van de Europese richtlijn inzake gewichten en afmetingen (richtlijn 96/53/EG);

17. het vertrouwen in ecocombi's te bevorderen door de inrichting van specifieke opleidingen voor bestuurders en door de organisatie van informatiecampagnes, met aandacht voor de verkeersveiligheid, de economische en ecologische voordelen en voor de vaststelling dat de weginfrastructuur er niet bijkomend door wordt belast;

<u>wat het tekort aan vrachtwagenbestuurders betreft:</u>

18. de reguleringsverschillen binnen de Benelux in kaart te brengen en de regeringen voor te stellen ze weg te werken, onder meer voor de toekenning van het Code 95-certificaat voor verplichte bijscholing;

19. bij de Europese Unie gezamenlijk te pleiten voor een herziening of een versoepeling van verordening (EG) 883/2004, zodat vrachtwagenbestuurders die voor een onderneming in een klein land werken steeds aan de socialezekerheidsregels van het betreffende land kunnen onderworpen blijven en daardoor rechtszekerheid krijgen;

20. te streven naar een grotere instroom in het beroep van vrachtwagenbestuurder door de facilitering van de opleiding, meer bepaald door financiële ondersteuning ervan en door de inrichting van een aanbod op meer locaties (volwassenenonderwijs,

14. de s'atteler à l'élaboration de conventions entre le Benelux et d'autres pays, en particulier des pays voisins, par analogie avec les conventions récemment conclues entre les Pays-Bas et l'Allemagne;

15. de tendre vers l'admission dans les pays voisins du Benelux d'autres types de camions "de plus grande taille", en particulier de camions de 44 tonnes pouvant transporter davantage de marchandises;

16. de tendre vers l'acceptation réciproque de transports transfrontalier entre les pays qui admettent déjà des camions de 44 tonnes sur leur territoire et de tenir compte de la nécessaire sécurité juridique relative à ce transport transfrontalier dans le cadre de la prochaine modification de la directive européenne relative aux poids et dimensions (directive 96/53/CE);

17. de favoriser la confiance dans les ecocombis par l'organisation de formations spécifiques pour les chauffeurs ainsi que de campagnes d'information, mettant en évidence la sécurité routière, les avantages économiques et écologiques et le constat que l'infrastructure routière ne subit pas de dommages supplémentaires;

<u>en ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de camion:</u>

18. de lister les différences au niveau de la régulation dans le Benelux et de proposer aux gouvernements de les supprimer, entre autres pour l'octroi du certificat Code 95 pour la formation complémentaire obligatoire;

19. de plaider ensemble auprès de l'Union européenne pour une révision ou un assouplissement du règlement (CE) 883/2004 afin que les chauffeurs routiers qui travaillent pour une entreprise dans un petit pays puissent toujours rester soumis aux règles de sécurité sociale du pays concerné et bénéficient ainsi de la sécurité juridique;

20. d'accroître le flux d'entrées dans la profession de chauffeur routier en facilitant la formation, plus particulièrement en la soutenant financièrement, et en organisant une offre à davantage de niveau (enseignement pour adultes, enseignement

secundair beroepsonderwijs, het leger, individuele beroepsopleiding met formele rijschool en ervaring bij een vervoersonderneming);

21. na te gaan hoe meer potentiële zij-instromers, die voorheen een andere job uitoefenden, kunnen worden bereikt;

22. campagnes te organiseren om de aantrekkelijkheid van het beroep te benadrukken, om meer jongeren en vrouwen aan te trekken en om te vragen om meer respect van de andere weggebruikers en van de klanten van de vervoersondernemingen;

23. in de toekomst te evalueren of de door de Belgische sociale partners afgesproken nieuwe loonvoorwaarden, die op 1 januari 2023 ingaan en meer rekening houden met de competenties van de bestuurders, tot meer aanwervingen leiden;

24. een kader te maken voor een betere materiele omkadering van vrachtwagenbestuurders, met name door een verbetering van de diensten in de snelwegparkings;

wat de verduurzaming van het goederenvervoer betreft:

25. na te gaan hoe een efficiëntere organisatie van het goederenvervoer een bijdrage kan leveren tot verduurzaming;

26. de concrete mogelijkheden voor de vervanging van fossiele brandstoffen door alternatieve energiedragers te onderzoeken, te stimuleren en er informatie over te verstrekken;

27. alle energiedragers op hun merites te beoordelen en meer in het bijzonder te evalueren onder welke voorwaarden zij een rol kunnen spelen in de noodzakelijke transitie;

28. daarbij binnen het reglementaire kader van de Europese Unie in te zetten op waterstof uit hernieuwbare bronnen als energiedrager met een essentiële rol in de transitie van het goederenvervoer, en daarnaast ook aandacht te besteden aan de mogelijkheden van waterstof met een lage koolstofuitstoot, LNG *(liquid natural gaz)*, HVO *(hydrotreated vegetable oil)*, CNG *(compressed*

secondaire professionnel, armée, formation professionnelle individuelle avec auto-école formelle et expérience dans une entreprise de transport);

21. d'examiner la possibilité de s'adresser à de potentiels entrants latéraux qui exerçaient précédemment un autre métier;

22. d'organiser des campagnes pour souligner l'attractivité de la profession, attirer davantage de jeunes et de femmes et demander davantage de respect des autres usagers de la route et des clients des entreprises de transport;

23. d'évaluer à l'avenir si les nouvelles conditions salariales négociées entre les partenaires sociaux en Belgique, qui entreront en vigueur le 1er janvier 2023 et tiennent davantage compte des compétences des chauffeurs, débouchent sur davantage de recrutements;

24. de mettre en place un cadre pour un meilleur encadrement matériel des chauffeurs routiers, notamment par l'amélioration des services dans les parkings d'autoroute;

en ce qui concerne la durabilisation du transport de marchandises:

25. d'examiner dans quelle mesure une organisation plus efficace du transport de marchandises pourrait contribuer à la durabilisation;

26. de stimuler les possibilités concrètes de remplacement des carburants fossiles par des vecteurs énergétiques alternatifs et de diffuser des informations à ce sujet;

27. de juger tous les vecteurs énergétiques sur leurs mérites et, plus particulièrement, d'évaluer sous quelles conditions ils peuvent jouer un rôle dans la nécessaire transition;

28. de miser à cet égard, dans le cadre réglementaire de l'Union européenne, sur l'hydrogène provenant de ressources renouvelables comme vecteur énergétique, avec un rôle à jouer dans la transition du transport de marchandises, tout en étant attentifs aux possibilités pour l'hydrogène à faible émissions de carbone, le GNL (gaz naturel liquide), le HVO *(hydrotreated vegetable oil)*, le

natural gaz) en de meest recente generatie van biobrandstoffen om in de energiemix tijdelijk een rol te spelen;

29. rechtszekerheid op langere termijn voor vervoersondernemingen na te streven, rekening houdend met de gangbare afschrijvingstermijnen van vrachtwagens en de financiële haalbaarheid van investeringen door de vervoersondernemingen in een concurrentiële sector;

30. te evalueren of er binnen het Europese regelgevend kader voor de overheden binnen de Benelux-mogelijkheden zijn om de transitie, die voor de vervoersondernemingen zeer duur is, in een overgangsfase financieel te ondersteunen, de omslag daardoor te versnellen en tevens het hoofd te bieden aan de concurrentie van andere landen;

31. te onderzoeken waar elektrificatie mogelijk is en een kader te creëren voor de gelijklopende uitrol van laadinfrastructuur in de hele Benelux;

32. te evalueren of het maximumtonnage van 46 ton voor emissievrije vrachtwagens binnen de Benelux verder kan worden opgetrokken en of de verhoging kan worden uitgebreid tot andere landen;

33. de mogelijkheden voor de vervanging van vervoer per vrachtwagen door andere vervoersmodi (spoorverkeer, scheepvaart) en voor gecombineerd vervoer te onderzoeken en die alternatieve modi en het gecombineerd vervoer te stimuleren.

GNC (gaz naturel compressé) et la dernière génération de biocarburants de jouer temporairement un rôle dans le mix énergétique;

29. de tendre à plus long terme vers la sécurité juridique pour les entreprises de transport, compte tenu des délais d'amortissement usuels des camions et de la faisabilité financière des investissements des entreprises de transport dans un secteur concurrentiel;

30. d'examiner s'il existe, dans le cadre réglementaire européen, des possibilités pour les autorités de soutenir financièrement, dans une phase transitoire, la transition très onéreuses pour les entreprises de transport, d'accélérer le changement et de faire face à la concurrence d'autres pays;

31. d'examiner où l'électrification est réalisable et de créer un cadre pour le déploiement parallèle d'infrastructures de recharge dans l'ensemble du Benelux;

32. d'évaluer si le tonnage maximum de 46 tonnes pour les camions sans émissions pourrait être augmenté dans le Benelux et si cette augmentation pourrait être étendue à d'autres pays;

33. d'examiner les possibilités de substituer au transport par camion d'autres modes de transport (chemin de fer, navigation fluviale) et de recourir au transport combiné, et stimuler ces modes alternatifs et le transport combiné.