

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1045
van **MAARTEN DE VEUSTER**
datum: 19 juni 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Europees mobiliteitspakket - Impact op Vlaanderen

Op 11 december 2019 bereikten het Europees Parlement en de Europese Raad een voorlopig akkoord over het mobiliteitspakket. Dat akkoord is reeds bekrachtigd in de raad.

België heeft zich in de raad finaal onthouden en dit vanwege problemen met de afkoelingsperiode voor cabotage-activiteiten zoals in het akkoord vervat. Bevoegd federaal minister Bellot sloot naar aanleiding van het akkoord gerechtelijke stappen richting het Europees Hof van Justitie zelfs niet uit.

Wat de regels voor vervoersactiviteiten binnen een nationale markt buiten het eigen land van de vervoersondernemer ('cabotage') betreft, blijft het huidige systeem waarmee maximaal drie activiteiten binnen zeven dagen worden uitgevoerd, ongewijzigd. Om systematische cabotage te voorkomen, wordt een afkoelingsperiode van vier dagen ingevoerd voordat verdere cabotageactiviteiten kunnen worden uitgevoerd in hetzelfde land met hetzelfde voertuig. Een lidstaat mag deze regels toepassen op wegtrajecten van gecombineerd vervoer op zijn grondgebied.

1. Kan de minister specifieke cijfers ter beschikking stellen over de impact van deze afkoelingsperiode op Vlaanderen én een geografische verdeling van deze impact binnen Vlaanderen per provincie?
2. Wat is de stand van zaken van de eventuele gerechtelijke procedure die België zou aanspannen?

ANTWOORD

op vraag nr. 1045 van 19 juni 2020

van **MAARTEN DE VEUSTER**

1. Op vraag van de transportfederaties heeft het Instituut Wegtransport and Logistiek België (ITLB) in de zomer van 2019 berekeningen gemaakt over de potentiële impact van deze afkoelingsperiode op de Vlaamse wegtransportsector. Er werd becijferd dat de vaste kosten van één dag stilstand, bij gebrek aan een vervangende rit, €679 per dag, per voertuig zou bedragen. Extrapolatie van de cijfers naar de hele sector gaf in het scenario van drie dagen afkoelingsperiode een totaalkost van meer dan €71 miljoen aan, gesteld dat in die periode geen enkele vervangende nationale of internationale rit gevonden wordt. Een scenario van vier dagen afkoelingsperiode werd toen niet berekend. Op basis van cijfers die ITLB naar voren brengt in het rapport kunnen we afleiden dat een afkoelingsperiode van vier dagen, een totaalkost van meer dan €95 miljoen zou betekenen voor de Belgische vervoersector.

Er zijn geen cijfers per provincie voorhanden. Gelet op het feit dat de helft van alle Vlaamse transportbedrijven gevestigd is in Oost- en West-Vlaanderen en het feit dat deze bedrijven behoorlijk actief zijn op de Franse markt, mogen we aannemen dat de impact het grootst zal zijn in deze twee provincies.

2. De gerechtelijke procedure kan aangespannen worden bij het Europees Hof van Justitie vanaf het moment dat de nieuwe Europese regelgeving officieel gepubliceerd wordt in het Europees Publicatieblad tot maximaal twee maanden na de publicatiedatum.

Voorlopig wordt er nog een juridische analyse van de officiële teksten van het mobiliteitspakket uitgevoerd. Pas wanneer dit is afgerond zal er op basis van die analyse een definitieve beslissing worden genomen door de gewestelijke mobiliteitsministers inzake de mogelijke opstart van een gerechtelijke procedure bij het Europees Hof van Justitie betreffende het afkoelingsartikel in de cabotageregeling van het mobiliteitspakket.