

ingediend op **1561** (2022-2023) – Nr. 2  
28 februari 2023 (2022-2023)

## Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken  
uitgebracht door Martine Fournier en Sofie Mertens

over het ontwerp van decreet

houdende diverse bepalingen  
tot gedeeltelijke uitvoering  
van verordening (EU) 2020/1055  
van het Europees Parlement  
en de Raad van 15 juli 2020  
houdende wijziging  
van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009,  
(EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012  
teneinde ze aan te passen  
aan ontwikkelingen in de wegvervoersector

Documenten in het dossier:

**1561** (2022-2023) – Nr. 1: Ontwerp van decreet

verzendcode: OPE



---

*Samenstelling van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken:*

*Voorzitter:* Bart Claes.

*Vaste leden:*

Annick De Ridder, Maarten De Veuster, Bert Maertens, Marius Meremans, Rita Moors;

Bart Claes, Carmen Ryheul, Wim Verheyden;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

Marino Keulen, Mercedes Van Volcem;

Imade Annouri, Stijn Bex;

Els Robeyns.

*Plaatsvervangers:*

Arnout Coel, Koen Daniëls, Inez De Coninck, Axel Ronse, Paul Van Miert;

Roosmarijn Beckers, Johan Deckmyn, Leo Pieters;

Karin Brouwers, Joke Schauvliege;

Els Ampe, Stephanie D'Hose;

Björn Rzoska, Jeremie Vaneeckhout;

Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*

Jos D'Haese.

## INHOUD

1. Toelichting door minister Lydia Peeters .....	4
2. Vraag om advies .....	5
3. Bespreking .....	5
3.1. Algemene bespreking .....	5
3.2. Artikelsgewijze bespreking .....	8
4. Stemmingen.....	8
Gebruikte afkortingen .....	9
Bijlage: zie de <a href="#">dossierpagina</a> van dit document op <a href="http://www.vlaamsparlement.be">www.vlaamsparlement.be</a>	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 9 en 16 februari 2023 het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen tot gedeeltelijke uitvoering van verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1561/1).

Na de toelichting vroeg Els Robeyns aan de minister om een advies te vragen aan de vakorganisaties. BTB en ACV-Transcom bezorgden op 16 februari 2023 hun advies dat voor de vergadering werd overgemaakt aan de commissieleden. De adviezen zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op [www.vlaamsparlement.be](http://www.vlaamsparlement.be).

## 1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat het een vrij technisch ontwerp van decreet is. Het gaat om de omzetting van het Europese mobiliteitspakket in Vlaamse regelgeving. Meer specifiek gaat het om een beperkt aantal elementen van verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020. Omdat een EU-verordening een verordenende kracht heeft, zijn vele elementen al rechtstreeks van toepassing en moet hiervoor geen omzetting gebeuren door elke aparte lidstaat. Ze maken dus ook geen deel uit van het ontwerp van decreet. Dat is het geval voor de strengere cabotageregels voor het goederenvervoer met de verplichte cooling-offperiode. België heeft zich onder impuls van Vlaanderen aangesloten bij de rechtszaak van Malta bij het Europese Hof van Justitie tegen de verplichte cooling-offperiode van vier dagen na internationale cabotage. Deze regeling is immers erg nadelig voor de Vlaamse logistieke sector.

Daarnaast zijn er elementen in de verordening (EU) 2020/1055 die geen rechtstreeks verordenende kracht hebben en die wel moeten omgezet worden in de regelgeving van de lidstaten. Sommige elementen zijn al eerder omgezet door oudere verordeningen en daarnaast is er een beperkte vrije beleidsruimte waardoor een aantal specifieke wijzigingen mogelijk zijn.

Het gaat ten eerste over de uitbreiding van de scope goederenvervoer met voertuigen met een maximaal toegelaten massa tussen de 2,5 ton en 3,5 ton (artikel 4, 5 en 9). Initieel was het goederenvervoer gericht op internationale vervoersactiviteiten met motorvoertuigen met maximaal toegelaten massa boven de 3,5 ton. Momenteel worden ook kleinere vracht- en bestelwagens gebruikt. Er bestond eerder al een optie voor de lidstaten om regels op te leggen voor motorvoertuigen onder de 3,5 ton. Met de verordening (EU) 2020/1055 wil de Europese Unie uniforme regels opleggen voor motorvoertuigen tussen de 2,5 en 3,5 ton maximaal toegelaten massa. De mogelijkheid blijft bestaan om dit ook te doen voor motorvoertuigen onder de 2,5 ton. België had echter eerder al met artikel 2 van de wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg toegang tot het goederenvervoer toegestaan voor alle motorvoertuigen en slepen ongeacht hun gewichtsklasse. Dit blijft onveranderd.

Een tweede wijziging gaat over de financiële draagkracht (artikel 7 en 15). Transportondernemingen moeten aantonen dat ze over voldoende financiële draagkracht beschikken. Initieel was het bedrag 9000 euro voor het eerste voertuig en 5000 euro voor elk bijkomend voertuig. Ook België hanteerde deze bedragen. Door de uitbreiding van het toepassingsgebied met motorvoertuigen met een maximaal toelaatbare massa tussen 2,5 en 3,5 ton, werd de verordening op dit vlak aangepast. Voortaan is er een gradatie, rekening houdend met de maximaal toelaatbare massa. Concreet geldt nu 9000 euro voor het eerste motorvoertuig, 5000 euro voor elk bijkomend motorvoertuig met een MTM boven de 3,5 ton, en 900 euro voor elk bijkomend motorvoertuig met een MTM tussen de 2,5 en 3,5 ton. De minister verwijst naar artikel 7 voor het goederenvervoer en artikel 15 voor het reizigersvervoer. Ook Nederland heeft een gelijkaardige regeling uitgewerkt.

Voor het reizigersvervoer blijven enkele elementen soepeler dan voor het goederenvervoer. Dit is te verantwoorden omdat de sector van het reizigersvervoer doorgaans een meer stabiele sector is met minder faillissementen en kredietwaardigheidsproblemen.

Een derde wijziging gaat over de rehabilitatie van de vervoersmanager na het verlies van de betrouwbaarheid. De verordening introduceert een wachtperiode voor de rehabilitatie. De betrouwbaarheid kan ten vroegste een jaar na het verlies worden hersteld door te slagen voor het examen vakbekwaamheid. Dat geldt zowel voor het goederenvervoer (artikel 6) als voor het reizigersvervoer (artikel 14).

## 2. Vraag om advies

*Els Robeyns* vraagt aan de minister of er aan de vakorganisaties advies werd gevraagd over het ontwerp van decreet.

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat dit niet is gebeurd maar dat zij hen alsnog om een advies zal vragen.

## 3. Bespreking

### 3.1. Algemene bespreking

#### 3.1.1. Vragen en opmerkingen van de leden

*Wim Verheyden* wijst op het advies van de MORA die onder meer wijst op het belang van consultatie en vroegtijdige betrokkenheid van stakeholders om draagvlak te creëren. Die betrokkenheid ontbrak. De MORA is voorstander van een gelijk speelveld voor alle vormen van goederenvervoer over de weg. De raad vraagt om het toepassingsgebied van de vervoerswetgeving uit te breiden zodat ze ook van toepassing is voor een laadvermogen van minder dan 500 kilogram. Dat is nodig door de gewijzigde mobiliteitscontext en zal zorgen voor minimale kwaliteitsvereisten voor alle spelers.

Door de toekomstige decarbonisatie in de transportsector vraagt de MORA verder om de term 'motorvoertuig' te wijzigen in 'vervoermiddel' zodat de wetgeving toekomstbestendig is.

Verder stelt de MORA vast dat een aantal zaken uit het Europese mobiliteitspakket niet volledig zijn omgezet. Het gaat onder meer om het nagaan van de vestigings-eis (zie punt 2.3.1) en de cabotageregels (zie punt 2.3.3) (*Parl.St.* VI.Parl. 2022-23, nr. 1561/1, p. 35-37). Men zou het uitvoeren van begin- en eindtrajecten van gecombineerd vervoer onder de cabotageregels moeten brengen.

Tot slot vraagt de MORA aan de Vlaamse overheid om meer initiatiefzin aan de dag te leggen over het opnemen van de gegevens over het geregeld en bijzonder geregeld vervoer in het centrale B-ERRU-register. *Wim Verheyden* vraagt een antwoord van de minister op deze opmerkingen van de MORA en op de opmerkingen uit het advies van vakorganisatie BTB.

*Els Robeyns* dankt minister *Peeters* voor het overmaken van het ontwerp van decreet aan de vakorganisaties na haar vraag naar hun advies hierover.

Het Europese mobiliteitspakket is belangrijk voor een betere sociale bescherming en voor het tegengaan van sociale dumping. Ze heeft vooral vragen over waarom bepaalde delen van de verordening niet werden omgezet, zoals onder meer ten eerste de controles naar bewijsstukken aangaande de verplichte terugkeer na acht weken naar een exploitatievestiging in de lidstaat van vestiging voor voertuigen

die gebruikt worden voor internationaal vervoer (zie opmerking van de MORA onder punt 2.3.1). Volgens het antwoord van de Vlaamse Regering in de memorie van toelichting moet door de directe werking van de EU-wetgeving niets aangepast worden en is er zelfs een overschrijfverbod. Kan de minister dit bevestigen? Zal er gecontroleerd worden op de terugkeerverplichting?

Ten tweede is er de verstrenging van de betrouwbaarheidsvereiste. Het Europese mobiliteitspakket voorziet de mogelijkheid om bepaalde inbreuken uit te breiden, zoals inbreuken tegen detachering van werknemers in het wegvervoer, contractuele bepalingen en cabotage. De Vlaamse Regering is van mening dat ook hier geen omzetting nodig is door de directe werking. Ze vraagt de minister te bevestigen dat de Europese lijst met inbreuken dan automatisch geldt in Vlaanderen.

Ten derde werd rond cabotage 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 ontwerp van decreet. Volgens Vooruit blijven die afkoelingsperiode en die controle daardoor dode letter. Op welke manier zullen deze regels in Vlaanderen worden gecontroleerd en bevat het ontwerp van decreet daarvoor voldoende garanties?

Ten slotte verwijst Els Robeyns naar het laatste element uit het advies van BTB die het betreurt dat in het kader van een gelijk speelveld en de strijd tegen sociale dumping en uitbuiting de Vlaamse Regering niet heeft gekozen om ook het gecombineerde vervoer onder de cabotageregels te laten vallen.

*Marino Keulen* vindt het goed dat Vlaanderen zich met de EU-regels concordeert. Voor de werkgevers in de vervoerssector in Vlaanderen, dat een transitregio is met veel buurlanden, is het belangrijk dat er zoveel mogelijk uniformiteit is in de regelgeving voor de verschillende landen. Hij benadrukt het belang van handhaving van de regels van welzijn op het werk zoals de rij- en rusttijden. Hij waarschuwt de minister voor het ideaal dat de vijand is van het goede en voor 'goldplating'. In Vlaanderen bestaat de neiging om bovenop de Europese regels nog extra regelgeving op te leggen. Wantrouwen mag niet het uitgangspunt zijn. Hij is voorstander van Europese uniformiteit in dit geval.

*Stijn Bex* beaamt dat het goed is dat er uniforme Europese regels zijn. Maar hij wil daaruit niet concluderen dat in Vlaanderen de minst beperkende regels moeten gelden. Een evenwicht is nodig. Hij sluit zich aan bij de vragen van Els Robeyns. Verder wil hij weten waarom motorvoertuigen onder de 500 kilogram niet onder de regels vallen. Waarom valt gecombineerd vervoer niet onder de cabotageregels? Waarom heeft de minister de suggestie van de MORA niet gevolgd om in de regelgeving 'motorvoertuig' te vervangen door het meer toekomstbestendige 'vervoermiddel'?

### 3.1.2. *Antwoorden van de minister*

Minister *Lydia Peeters* zegt vooraf dat ze zoals gevraagd een advies heeft ingewonnen bij de drie vakorganisaties. ACV-Transcom deelde mee dat het geen opmerkingen had; het advies van BTB werd overgemaakt (zie bijlage). Van ACLVB ontving ze geen reactie.

De voorliggende regels hebben verordenende kracht in de EU-lidstaten en mogen niet overgeschreven worden in de eigen regelgeving. Een beperkt deel moet wel omgezet worden in de nationale wetgeving. Daarbij is er maar een beperkte vrije beleidsruimte. Men moet een goed evenwicht zoeken maar het zichzelf ook niet onmogelijk maken door goldplating. Een voorbeeld van regelgeving met directe werking is de vestigingseis waardoor de Vlaamse Regering hiervoor dus geen wijzigingen in de wetgeving zal inschrijven. Er werd voor gekozen om de bestaande

regelgeving zoveel mogelijk voort te zetten. Daarvoor werd gekozen na het overleg met de andere gewesten. De minister wil eerst de lopende inkanteling van de toegang tot de markt en de toegang tot het beroep afwachten. Hierover moet nog een politiek akkoord worden gesloten. Ook over de overdracht van het personeel en de bijkomende taken moet er nog overleg plaatshebben. Momenteel verzorgt de FOD Mobiliteit en Vervoer nog de dienstverlening.

Vervolgens antwoordt de minister op de aangehaalde opmerkingen van de MORA. Op de opmerking over het ontbrekende overleg verzekert ze dat er veelvuldig overleg is met de sector. Het Departement MOW heeft ook het voorontwerp van decreet toegelicht aan de MORA en er werd grondig van gedachten gewisseld.

In verband met de opmerkingen van de MORA over het gelijk speelveld en de differentiatie op basis van gewichtsklassen zegt de minister dat de verordening en de onderliggende richtlijnen al differentiatie toelaten zoals de financiële vereisten naargelang de gewichtsklasse. Net omwille van de toegenomen camionettisering wordt ervoor gekozen om de gedifferentieerde voorwaarden volgens het laadvermogen niet mee te nemen. Het probleem van de camionettisering wordt, binnen de mogelijkheden van de verordening en de onderliggende richtlijn, opgelost door de initiële keuzes rond het toepassingsgebied van de wet Goederenvervoer te bewaren en aan te scherpen.

De geldende veiligheidsmaatregelen die in de verordening zijn opgenomen, zoals de MTM, de ladingszekerheid en de veiligheidssystemen, uitbreiden naar de bestelwagens zou de omzetting contraproductief maken. Het zou de bestaande vereisten die kwaliteitsvol en verantwoord ondernemen moeten garanderen, afzwakken.

Verder adviseert de MORA om de term 'motorvoertuig' te vervangen door 'vervoermiddel'. De term motorvoertuig is echter gedefinieerd in de verordening en kan dus niet aangepast worden. De verordening heeft bovendien alleen betrekking op motorvoertuigen, en fietslogistiek valt buiten de scope van de verordening, net zoals bromfietsen, motorfietsen, drie- en vierwielers.

De uitzonderingen zijn reeds voorzien in de wet Goederenvervoer in artikel 3, 6 en 55. Deze keuzes worden niet aangepast in het voorliggende ontwerp van decreet. Een lijst van niet-onderworpen transporten werd bepaald zoals vormen van nationaal vervoer die, gezien de aard van de vervoerde goederen of de geringe afstand, geacht werden slechts een kleine weerslag te hebben op de vervoersmarkt. Deze lijst is uitbreidbaar maar enkel voor types van transporten met motorvoertuigen of slepen met een nuttig laadvermogen van minder dan 500 kilogram. De mogelijkheid werd voorzien in artikel 6 van de wet Goederenvervoer, maar tot op heden niet benut, om de toegangsvoorwaarden tot het beroep van de vervoerder van goederen over de weg soepeler te maken wanneer dit verricht wordt met een motorvoertuig of een sleep met een nuttig laadvermogen tot 500 kilogram. Het vervoer met motorvoertuigen of slepen waarvan het nuttig laadvermogen niet meer dan 500 kilogram bedraagt, werd tot een nader te bepalen datum onttrokken aan het toepassingsgebied (artikel 55 van de wet Goederenvervoer).

Een andere opmerking is dat de omzetting van het Europese mobiliteitspakket niet volledig zou zijn. De verordening geeft de mogelijkheid om een aantal zaken bijkomend te regelen. Maar er is voor gekozen om nu nog geen ingrijpende wijzigingen aan te brengen in het beleid, gelet op het feit dat de gewesten pas sinds de zesde staatshervorming bevoegd zijn en de inkanteling nog niet is afgerond. De federale overheid voorziet momenteel nog de dienstverlening. In het ontwerp van decreet werd voorrang gegeven aan het optimaliseren van eerder gemaakte beleidskeuzes. Ook de andere gewesten delen dit standpunt.

De verordening biedt de lidstaten de mogelijkheid om te bepalen dat de cabotage-regels eveneens van toepassing zijn op het begin- en eindtraject van het gecombineerd vervoer. Er werd bewust voor gekozen om deze mogelijkheid nog niet op te nemen in het ontwerp van decreet. Die beslissing volgde na ambtelijk overleg met de andere gewesten ter voorbereiding van het ontwerp van decreet. Zij zitten op dezelfde golflengte.

Wat de communautaire vergunning betreft, verwijst de minister naar een arrest van 2 april 2019 van de Raad van State. Sindsdien is er geen juridische onduidelijkheid meer voor wie bevoegd is voor de toegang tot het beroep en de markt (zie *Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1561/1, p. 10*). Dat is meteen een antwoord op de opmerkingen van BTB.

Wat volgens de MORA het gebrek aan overgangsmaatregelen betreft, merkt de minister op dat het ontwerp van decreet ingaat op de mogelijkheid die wordt voorzien in de verordening om strengere eisen te stellen in verband met de financiële draagkracht. Op die manier worden de vereisten zoals vervat in de wet Reizigersvervoer bestendigd. De ondernemingen die al beschikken over een vergunning zullen geen negatieve gevolgen ondervinden van de nieuwe regelgeving (zie *Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 1561/1, p. 10*).

Tot slot, met betrekking tot de opmerkingen over het centraal register, zegt de minister dat de lidstaten verplicht zijn om een aantal gegevens op te nemen in het Belgische IT-platform B-ERRU voor het beheer van de vergunningen voor het goederen- en reizigersvervoer, in het geval van internationaal vervoer over de weg. Deze verplichting is er niet voor niet-grensoverschrijdend geregeld vervoer en de bijzondere vormen van geregeld vervoer.

De Belgische transportsector vroeg in verband met de cabotage aan de Belgische overheid om de maatregelen aan te vechten en de afkoelingsperiode te laten schrappen. Argumenten pro zijn de evenredigheid en de eenmaking van de interne markt en de EU-klimaatdoelstellingen. De zaak werd aanhangig gemaakt door Malta in februari 2021 en de Vlaamse overheid heeft zich hierbij aangesloten, tegen de verplichting van de afkoelingsperiode van vier dagen na de internationale cabotage. De minister wacht op de uitspraak van het Europese Hof van Justitie.

### 3.2. Artikelsgewijze bespreking

Er werden geen specifieke opmerkingen over de artikelen gemaakt.

## 4. Stemmingen

Artikel 1 tot en met 16 en het geheel van het ontwerp van decreet houdende diverse bepalingen tot gedeeltelijke uitvoering van verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector, worden aangenomen met 7 stemmen bij 5 onthoudingen.

Bart CLAES,  
voorzitter

Martine FOURNIER  
Sofie MERTENS,  
verslaggevers



**Gebruikte afkortingen**

ACLVB	Algemene Centrale der Liberale Vakbonden van België
ACV	Algemeen Christelijk Vakverbond
B-ERRU	België – European Register of Road Transport Undertakings
BTB	Belgische Transportarbeidersbond
EG	Europese Gemeenschap
EU	Europese Unie
FOD	federale overheidsdienst
IT	informatietechnologie
MORA	Mobiliteitsraad van Vlaanderen
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
MTM	maximaal toegelaten massa