

**BENELUX  
INTERPARLEMENTAIRE  
ASSEMBLEE**

---

18 juni 2022

**Goederenvervoer  
per vrachtwagen**

**VERSLAG**

NAMENS DE COMMISSIE  
VOOR FINANCIËN EN MOBILITEIT

UITGEBRACHT DOOR  
MEVROUW Patricia CREUTZ  
EN DE HEER Jef VAN DEN BERGH

**ASSEMBLÉE  
INTERPARLEMENTAIRE  
BENELUX**

---

18 juin 2022

**Transport de marchandises  
par camion**

**RAPPORT**

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION  
DES FINANCES ET DE LA MOBILITÉ

PAR  
MME Patricia CREUTZ ET  
M. Jef VAN DEN BERGH

Dames en Heren,

Uw commissie heeft haar vergaderingen van 28 juni en 4 oktober 2019, 1 en 29 oktober 2021 en 21 januari, 11 maart, 20 mei en 3 juni 2022 gewijd aan een aantal samenhangende thema's met betrekking tot "Goederenvervoer per vrachtwagen", meer bepaald:

- de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) in het goederenvervoer;
- de invoering van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) in de Benelux;
- het tekort aan vrachtwagenbestuurders;
- de vervanging van fossiele brandstoffen voor vrachtwagens door vormen van hernieuwbare energie.

Op 25 oktober 2019 bracht de commissie een werkbezoek aan de logistieke onderneming *Fleetpoint* in Schijndel.

## **I. — SITUERING VAN HET SYSTEEM VAN DE DIGITALE VRACHTBRIEF (28 JUNI 2019)**

### **A. Inleidende uiteenzetting door een vertegenwoordiger van de Benelux Unie**

*De heer Luuk Blom, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie*, benadrukt de aanzienlijke meerwaarde van de digitale vrachtbrief (e-CMR), die zich nog maar in een testfase bevindt. Hij kost weinig en levert veel op voor de ondernemingen en het leefmilieu. De introductie ervan bewijst dat de Benelux Unie, die de belastingbetaler weinig kost, een positieve rol kan spelen ten gunste van de economie en de samenleving.

In de meeste gevallen moet in het vrachtvervoer momenteel nog een papieren vrachtbrief worden uitgereikt. Een papieren vrachtbrief kost ongeveer 4,50 euro, wat op jaarbasis 65 miljoen euro aan directe lasten voor de bedrijven teweegbrengt. Omdat er nog andere voordelen voortvloeien uit de e-CMR (met name tijdwinst en dus minder werkuren voor medewerkers van de bedrijven),

Mesdames et Messieurs,

Votre commission a consacré ses réunions des 28 juin et 4 octobre 2019, des 1<sup>er</sup> et 29 octobre 2021 et des 21 janvier, 11 mars, 20 mai et 3 juin 2022 à un certain nombre de thèmes connexes relatifs au "Transport de marchandises par camion", à savoir:

- l'extension du système de la lettre de voiture numérique (e-CMR) dans le cadre du transport de marchandises;
- l'introduction de combinaisons de camions plus longs et plus lourds (écocombis) dans le Benelux;
- la pénurie de chauffeurs routiers;
- le remplacement des carburants fossiles utilisés par les camions par des formes d'énergie renouvelable.

Le 25 octobre 2019, la commission a consacré une visite de travail à l'entreprise de logistique *Fleetpoint* à Schijndel.

## **I. — LA LETTRE DE VOITURE NUMÉRIQUE DANS SON CONTEXTE (28 JUIN 2019)**

### **A. Exposé introductif par un représentant de l'Union Benelux**

*M. Luuk Blom, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux*, souligne la valeur ajoutée considérable de la lettre de voiture numérique (e-CMR) qui est encore en phase de test. Elle est peu coûteuse et est très bénéfique pour les entreprises et l'environnement. Son instauration prouve que l'Union Benelux, qui ne coûte pas cher au contribuable, peut jouer un rôle positif en faveur de l'économie et de la société.

Dans la plupart des cas, le transport de marchandises requiert encore une lettre de voiture papier. Une lettre de voiture papier coûte quelque 4,50 euros, ce qui représente pour les entreprises une charge directe de 65 millions d'euros sur une base annuelle. Dès lors que l'e-CMR génère aussi d'autres avantages (notamment un gain de temps et donc moins d'heures de travail pour les

zorgt de digitalisering van de vrachtbrief voor een totale besparing van 300 miljoen euro aan administratieve lasten.

De doelstelling van een veralgemeende digitalisering is nog lang niet bereikt: de meeste uitgereikte vrachtbrieven zijn nog in papieren vorm. Enkele belangrijke voorwaarden moeten worden vervuld om het project te doen slagen:

— hetzelfde technische systeem moet worden ingevoerd in de drie landen;

— een verruiming naar andere landen is zeker wenselijk, in het bijzonder naar Duitsland en Frankrijk, maar liefst naar het geheel van de Europese Unie;

— niet enkel het wegvervoer is gebaat bij de e-CMR: ook in de binnenvaart, de internationale scheepvaart, het spoorwegvervoer en het vervoer per vliegtuig kan de digitalisering een meerwaarde hebben;

— er is ook nood aan een digitale communautaire vergunning, wat een exclusieve bevoegdheid van de Europese Unie is.

## B. Gedachtewisseling

*De heer Erik Ronnes* is ervan overtuigd dat het project van de e-CMR positieve gevolgen zal hebben omdat de afstemming tussen verschillende landen in het goederenvervoer vooralsnog problematisch is, vooral door technische obstakels en uiteenlopende administratieve regels. Het project van de e-CMR bewijst dat afstemming tussen landen over het principe en de technische standaarden vruchten afwerpt. Lopen er in de drie landen van de Benelux al proefprojecten met de digitale vrachtbrief? Heeft reeds een evaluatie plaatsgevonden?

*De heer Ton van Kesteren* is pleitbezorger van verregaande digitalisering. Als de e-CMR in het geheel van de Europese Unie wordt ingevoerd, kan de toepassing ervan dan geen problemen ondervinden in landen die technologisch minder geavanceerd zijn, bijvoorbeeld in Oost-Europa?

*De heer Luuk Blom* verduidelijkt dat in het kader van de proefprojecten al enkele tientallen digitale

travailleurs des entreprises), la numérisation de la lettre de voiture se traduit par une économie totale de 300 millions d'euros de charges administratives.

L'objectif d'une numérisation généralisée est encore loin d'être atteint: la plupart des lettres de voiture émises le sont toujours sous forme papier. Certaines conditions importantes doivent être remplies pour que le projet aboutisse:

— le même système technique doit être appliqué dans les trois pays;

— une extension à d'autres pays est en tout état de cause souhaitable, en particulier à l'Allemagne et à la France, mais de préférence à l'ensemble de l'Union européenne;

— le transport routier n'est pas le seul à bénéficier de l'e-CMR: la numérisation peut également apporter une valeur ajoutée dans les secteurs de la navigation intérieure, de la navigation internationale, du transport ferroviaire et du transport aérien;

— il faut également une licence communautaire numérique, qui est une compétence exclusive de l'Union européenne.

## B. Échange de vues

*M. Erik Ronnes* se dit convaincu que le projet e-CMR aura des effets positifs car la coordination entre les différents pays en matière de transport de marchandises reste problématique, principalement en raison d'obstacles techniques et de règles administratives différentes. Le projet e-CMR prouve que la coordination entre les pays sur le principe et les normes techniques porte ses fruits. Des projets pilotes sont-ils déjà menés avec la lettre de voiture numérique dans les trois pays du Benelux? A-t-il déjà été procédé à une évaluation?

*M. Ton van Kesteren* est partisan de la numérisation à grande échelle. Si l'e-CMR est instauré dans toute l'Union européenne, son application ne rencontrera-t-elle pas des problèmes dans les pays technologiquement moins avancés, comme ceux d'Europe de l'Est?

*M. Luuk Blom* précise que quelques dizaines de lettres de voiture numériques ont déjà été émises

vrachtbrieven werden uitgereikt. De aangekondigde en lopende pilootprojecten in de drie landen van de Benelux Unie zullen tegen het einde van 2019 aan een evaluatie worden onderworpen. De proefprojecten blijven niet beperkt tot België en Nederland, maar betreffen ook Luxemburg.

De veralgemening van de digitale vrachtbrief in de Europese Unie is op korte en zelfs middellange termijn wellicht niet haalbaar wegens de verschillen tussen de landen op technologisch vlak, maar de uitbreiding tot buurlanden van de Benelux zal wel mogelijk zijn. 75 % van het goederenvervoer in de Benelux blijft binnen het grondgebied van de Benelux, zodat de vooruitgang in de drie landen alleen ook al betekenisvol is.

De pilootprojecten in de binnenvaart zijn gericht op Rotterdam en Antwerpen. Ook havenstad Amsterdam vraagt om erbij te worden betrokken. Als de digitale vrachtbrief in de Benelux Unie wordt veralgemeend, wordt al 75 % van het goederenvervoer erdoor in positieve zin geraakt.

*De commissie* beslist over te gaan tot een werkbezoek, waarin het vraagstuk van de digitale vrachtbrief op het terrein wordt onderzocht.

## II. — SITUERING VAN DE INVOERING VAN LANGERE EN ZWAARDERE VRACHTWAGENCOMBINATIES (ECOCOMBI'S) IN DE BENELUX (28 JUNI 2019)

*De heer Luuk Blom, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie*, verduidelijkt dat EU-richtlijn 96/53/EG regels bevat over de maximaal toegestane maten en gewichten voor vrachtwagens en vrachtwagencombinaties.

Langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV's of ecocombi's) zijn voertuigen of voertuigcombinaties die buiten de voorschriften van richtlijn 96/53/EG vallen, een maximale lengte van 25,25 m hebben en een maximaal gewicht van 60 ton. Artikel 4, vierde en vijfde lid, van de Richtlijn creëert een mogelijkheid voor uitzonderingen op de voorschriften van de Richtlijn voor nationaal of

dans le cadre des projets pilotes. Les projets pilotes annoncés et en cours dans les trois pays de l'Union Benelux seront évalués d'ici fin 2019. Les projets pilotes ne se limitent pas à la Belgique et aux Pays-Bas, mais couvrent également le Luxembourg.

La généralisation de la lettre de voiture numérique dans l'Union européenne n'est sans doute pas réalisable à court, voire à moyen terme en raison des différences sur le plan de la technologie entre les pays mais l'extension aux pays voisins du Benelux sera possible. 75 % du transport de marchandises dans le Benelux restent sur le territoire du Benelux, de sorte que les progrès réalisés dans les trois pays seuls sont importants.

Les projets pilotes dans le domaine de la navigation intérieure se concentrent sur Rotterdam et Anvers. La ville portuaire d'Amsterdam souhaite également y être associée. Si la lettre de voiture numérique est généralisée dans l'Union Benelux, 75 % du transport de marchandises seront déjà positivement impactés.

*La commission* décide d'effectuer à une visite de travail dans le cadre de laquelle la question de la lettre de voiture numérique sera examinée sur le terrain.

## II. — L'INTRODUCTION DES COMBINAISONS DE CAMIONS PLUS LONGS ET PLUS LOURDS (ÉCOCOMBI'S) DANS LE BENELUX (28 JUIN 2019) DANS SON CONTEXTE

*M. Luuk Blom, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux*, précise que la directive 96/53/CE de l'UE comporte des règles relatives aux mesures et poids maximums autorisés pour les camions et les combinaisons de camions.

Les combinaisons de camions plus longs et plus lourds (CLL ou ecocombis) sont des véhicules ou des combinaisons de véhicules qui ne relèvent pas des dispositions de la directive 96/53/CE; ils ont une longueur maximale de 25,25 m et un poids maximum de 60 tonnes. L'article 4, alinéas 4 et 5, de la directive prévoit une possible dérogation aux exigences de la directive pour les transports

plaatselijk vervoer, structureel of in het kader van een proefproject.

De interpretatie van dat artikel 4 heeft aanleiding gegeven tot een zekere polemiek met betrekking tot het al dan niet toelaatbare karakter van grensoverschrijdende – en dus niet louter binnenlandse – vervoersverrichtingen met ecocombi's. In 2014 heeft de Europese Commissie middels een schriftelijke verklaring haar interpretatie van richtlijn 96/53/EG met betrekking tot grensoverschrijdend vervoer met langere vrachtwagens opnieuw bevestigd. Deze interpretatie houdt in dat dit soort grensoverschrijdend vervoer toegestaan is indien het beperkt blijft tussen twee lidstaten die ermee instemmen en op voorwaarde dat de aanwezige infrastructuur en veiligheidsvoorzieningen dit mogelijk maken.

De Europese Commissie is echter geen wetgevend orgaan en de Beneluxlanden, alsook de bedrijfsweld, waren daarom de mening toegedaan dat er nog een grijze zone bleef bestaan, die niet de nodige rechtszekerheid bood om grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's officieel toe te laten of er effectief in te investeren. Tegen die achtergrond kwam in 2015 een Beneluxregeling tot stand ("Beschikking M (2015) 15 van het Benelux Comité van ministers betreffende proeven met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties waarbij een intra-Beneluxgrens wordt overschreden"), die de juridische basis creëert om grensoverschrijdende proefprojecten met ecocombi's binnen de Benelux uit te voeren. Luxemburg heeft bij de totstandkoming van die Beneluxbeschikking wel aangegeven dat het geen ecocombi's op zijn grondgebied wenst toe te laten.

### **III. — WERKBEZOEK AAN DE LOGISTIEKE ONDERNEMING *Fleetpoint* IN SCHIJNDEL (25 OKTOBER 2019)**

Tijdens dit werkbezoek aan Schijndel werden twee thema's met betrekking tot het goederenvervoer per vrachtwagen onderzocht: de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) en de invoering van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) in de Benelux.

De logistieke onderneming Fleetpoint was gastheer van het werkbezoek. Behalve Fleetpoint

nationaux ou locaux, structurellement ou dans le cadre d'un projet pilote.

L'interprétation de cet article 4 a donné lieu à une certaine controverse à propos de la question de savoir si les opérations de transport transfrontalières - et donc non purement nationales - au moyen d'écocombis sont ou non autorisées. En 2014, la Commission européenne a confirmé dans une déclaration écrite son interprétation de la directive 96/53/CE en ce qui concerne les opérations de transport transfrontalier impliquant des camions plus longs. Aux termes de cette interprétation, ce type de transport transfrontalier est autorisé s'il reste limité à deux États membres qui l'acceptent et à condition que les infrastructures et les dispositifs de sécurité en place le permettent.

La Commission européenne n'est toutefois pas un organe législatif et les pays du Benelux, ainsi que le monde des entreprises, estimaient dès lors qu'il subsistait encore une zone grise n'offrant pas la sécurité juridique nécessaire pour autoriser officiellement le transport transfrontalier au moyen d'écocombis ou y investir de manière effective. Un règlement Benelux a vu le jour dans ce contexte en 2015 ("Décision M (2015) 15 du Comité de Ministres Benelux relative à des essais effectués avec des ensembles de camions plus longs et plus lourds impliquant le franchissement d'une frontière intra-Benelux"), qui crée la base juridique pour la réalisation de projets pilotes transfrontaliers avec des écocombis dans le Benelux. Le Luxembourg a toutefois indiqué, lors de la rédaction de cette décision Benelux, qu'il ne souhaitait pas autoriser les écocombis sur son territoire.

### **III. — VISITE DE TRAVAIL À L'ENTREPRISE DE LOGISTIQUE FLEETPOINT, À SCHIJNDEL (25 OCTOBRE 2019)**

Au cours de cette visite de travail à Schijndel, deux sujets liés au transport de marchandises par camion ont été examinés: l'élargissement du système de lettre de voiture numérique (e-CMR) et l'introduction de combinaisons de camions plus longs et plus lourds (ecocombi's) dans le Benelux.

La société de logistique Fleetpoint a accueilli la visite de travail. Outre Fleetpoint, d'autres

gaven ook andere organisaties en bedrijven hun visie op de beide onderwerpen: Transport & Logistiek Nederland, Beurtvaartadres, HSF Logistics, Van der Slot (actief in de logistiek van de sierteelt) en Aviko (actief in de logistiek van de voedingsnijverheid).

### A. Inleidende uiteenzettingen

De eerste spreker was *de heer Frank Schuermans*, vervoersmanager bij de onderneming Fleetpoint. Hij gaf een introductie tot zijn bedrijf, dat activiteiten ontplooit vanuit twee sites, Schijndel en Vlissingen. De werking van de onderneming blijft niet beperkt tot vervoer, maar strekt zich ook uit tot opslag en re-marketing. Omdat het bedrijf de implementatie van verbetertrajecten als een prioritaire uitdaging beschouwt, heeft het beslist om een pioniersrol te spelen in het dossier van de introductie van de digitale vrachtbrief. De spreker benadrukte dat de vrachtsector bij uitstek grensoverschrijdend is, waardoor efficiëntiewinsten niet alleen afhangen van digitalisering en automatisering, maar ook van de mate waarin landen hun respectieve systemen en hervormingen coördineren. Dat geldt in het bijzonder voor een klein grondgebied als de Benelux.

Vervolgens kwam de Nederlandse organisatie Beurtvaartadres aan bod, die als missie heeft om de *supply chain* van Nederlandse ondernemingen te verbinden met innovatieve digitale oplossingen en dienstverlening door specialisten. *De heer Sebastiaan Vlaming* somde de voordelen van de digitalisering van vrachtbrieven op: kostenbesparingen, een efficiëntere organisatie en doeltreffendere controles. Hij overliep het traject van het dossier, dat reeds in 2012 is gestart en nu in volle expansie is. Hij maakte ook een projectie over de nabije toekomst, waarin de e-CMR naar hij hoopt een veralgemeende toepassing zal kennen.

*De heer Ambro Smit* sprak als vertegenwoordiger van Transport en Logistiek Nederland, de belangrijkste ondernemersorganisatie voor wegtransportbedrijven en logistieke dienstverleners in Nederland. Hij omschreef eerst de kenmerken en mogelijke configuraties van ecocombi's en schetste de wetgevende kaders, zowel op Europees niveau als binnen individuele landen. De Scandinavische landen hebben bij de introductie van ecocombi's

organisations et entreprises ont exprimé leur avis sur les deux sujets: Transport & Logistiek Nederland, Beurtvaartadres, HSF Logistics, Van der Slot (actif dans la logistique de l'horticulture) et Aviko (actif dans la logistique de l'industrie alimentaire).

### A. Exposés introductifs

Le premier intervenant était *M. Frank Schuermans*, responsable du transport au sein de la société Fleetpoint. Il a présenté son entreprise, qui opère à partir de deux sites, Schijndel et Vlissingen. Les activités de l'entreprise ne se limitent pas au transport mais portent également sur le stockage et le re-marketing. Considérant la mise en place de processus d'amélioration comme un défi prioritaire, l'entreprise a décidé de jouer un rôle de pionnier dans le dossier de l'introduction de la lettre de voiture numérique. L'orateur a souligné que le secteur du fret est avant tout transfrontalier, de sorte que les gains d'efficacité dépendent non seulement de la numérisation et de l'automatisation, mais encore de la mesure dans laquelle les pays coordonnent leurs systèmes et réformes respectifs. C'est particulièrement vrai pour un petit territoire comme le Benelux.

L'organisation néerlandaise *Beurtvaartadres* a quant à elle pour mission de connecter la chaîne d'approvisionnement des entreprises néerlandaises avec des solutions numériques innovantes et des services spécialisés. *M. Sebastiaan Vlaming* a énuméré les avantages de la numérisation de la lettre de voiture: économies de coûts, organisation plus efficace et contrôles plus performants. Il a passé en revue le parcours du dossier, qui avait été entamé dès 2012 et est désormais en pleine phase d'expansion. Il a également fait une projection concernant l'avenir proche, formant le vœu que l'e-CMR fasse l'objet d'une application généralisée.

*M. Ambro Smit* s'est exprimé en tant que représentant de *Transport en Logistiek Nederland*, la principale association professionnelle d'entreprises de transport routier et de prestataires de services logistiques aux Pays-Bas. Il a commencé par décrire les caractéristiques et les configurations possibles des ecocombis et en a présenté le cadre législatif, tant au niveau européen que dans les différents pays. Les pays scandinaves ont joué un

een pioniersrol gespeeld, waarna andere landen zijn gevolgd. De spreker maakte de vaststelling dat grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's op problemen stuit door uiteenlopende grote en kleine verschillen op het vlak van regelgeving, maar hij wees ook op de vooruitgang ter zake binnen de Benelux: op grond van Beneluxbeschikking M(2015) 15 kregen de landen en gewesten binnen de Benelux de mogelijkheid om proeven met grensoverschrijdend vervoer van ecocombi's op te starten. Op basis daarvan werden ecocombi's gefaciliteerd in Nederland en België (vooral in Vlaanderen), maar vooralsnog niet in Luxemburg.

Na Transport en Logistiek Nederland kwamen verschillende ondernemingen aan het woord die nu al met ecocombi's werken: HSF Logistics, Van der Slot (actief in de logistiek van de sierteelt) en Aviko (actief in de logistiek van de voedingsnijverheid). De sprekers benadrukten de grote voordelen van ecocombi's: enerzijds economische efficiëntiewinst door grotere volumes per chauffeur en brandstofbesparingen, anderzijds een kleinere impact van de vervoerssector op het leefmilieu en het klimaat door onder meer CO<sub>2</sub>-reductie. De economische optimalisering kan de concurrentiekracht van onze ondernemingen versterken, wat in onze geglobaliseerde wereld noodzakelijk is. Ecocombi's hebben niettemin ook een nadeel: door de grotere volumes zijn er minder vertrekmomenten, waardoor de afstemming op de wensen van de klant een iets grotere uitdaging vormt; dat beperkte nadeel weegt echter niet op tegen de voordelen. Vaak wordt aangenomen dat ecocombi's ook een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid, maar dat vermoeden wordt door de feiten niet bevestigd: door de vermindering van het aantal afgelegde kilometers, door de concentratie van de voertuigbewegingen op het hoofdwegennet en door de bijkomende inspanningen voor specifieke opleidingen, coaching van rijgedrag en gebruik van camera's is de impact van ecocombi's op het ongevalsrisico en de veiligheid juist positief.

## B. Tussenkomsten van de leden

Tijdens het vragenmoment stipte *mevrouw Patricia Creutz* aan dat het belangrijkste probleem

rôle de pionnier dans l'introduction des écocombis, suivis par d'autres pays. L'orateur a formulé le constat que le transport transfrontalier au moyen d'écocombis rencontre des problèmes en raison de diverses différences réglementaires majeures et mineures, soulignant également les progrès réalisés dans ce domaine au sein du Benelux: en vertu de la décision Benelux M (2015) 15, les pays et régions du Benelux ont eu la possibilité de procéder à des tests de transport transfrontalier au moyen d'écocombis. Sur cette base, l'utilisation d'écocombis a été facilitée aux Pays-Bas et en Belgique (principalement en Flandre), mais pas encore au Luxembourg.

Après *Transport en Logistiek Nederland*, l'occasion a été donnée à diverses entreprises qui utilisent déjà des écocombis de s'exprimer: *HSF Logistics*, *Van der Slot* (actif dans la logistique de l'horticulture) et *Aviko* (actif dans la logistique de l'industrie alimentaire). Les intervenants ont souligné les avantages majeurs des écocombis: gains d'efficacité économique grâce à des volumes plus importants par conducteur et économies de carburant, impact réduit du secteur des transports sur l'environnement et le climat par la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, entre autres. L'optimisation économique peut renforcer la compétitivité de nos entreprises, ce qui constitue une nécessité dans notre monde globalisé. Les écocombis présentent toutefois aussi un inconvénient: en raison des volumes transportés plus importants, les départs sont moins nombreux, ce qui rend quelque peu plus difficile l'adaptation aux souhaits du client; cet inconvénient est néanmoins limité et ne l'emporte pas sur les avantages. De même, on a souvent tendance à considérer que les écocombis ont un impact négatif sur la sécurité routière, une hypothèse que ne confirment pas les faits: l'impact des écocombis sur le risque d'accident est en réalité favorable, grâce à la réduction du nombre de kilomètres parcourus, à la concentration des mouvements de véhicules sur le réseau routier principal et aux efforts supplémentaires déployés en matière de formation spécifique, de coaching du comportement au volant et d'utilisation de caméras.

## B. Interventions des membres

Lors de la séquence réservée aux questions, Mme *Patricia Creutz* a souligné que le principal

het gebrek aan harmonisering van de technische normen en voorwaarden van ecocombi's is. Die moeilijkheid werd binnen de Benelux reeds gedeeltelijk aangepakt, maar ook tussen de drie landen blijven er nog obstakels, die zo snel mogelijk moeten worden weggewerkt. Als het dossier op een omvattende wijze kan worden geregeld binnen de Benelux, zal de Europese Unie wellicht spoedig volgen, zodat de Benelux haar rol als proeftuin van Europees beleid opnieuw kan waarmaken.

*De heer Peter Ester* hield een pleidooi voor een betere onderlinge afstemming van het keuringsproces van ecocombi's en voor een maximale harmonisering van de technische voorwaarden waaraan de voertuigen moeten voldoen. De spreker vond het opvallend dat er niet alleen verschillen tussen de drie lidstaten van de Benelux zijn, maar dat de gewesten binnen één land, België, ook uiteenlopende regels toepassen.

### C. Terreinbezoek

Naast de goed gestoffeerde analyses kregen de leden van de commissie ook de kans om in de praktijk kennis te maken met een van de besproken thema's: zij konden op de site van Fleetpoint enkele moduleerbare ecocombi's bekijken, die in aanwezigheid van de leden ook in werking werden gesteld door een ervaren chauffeur.

## IV. — GEDACHTEWISSELING (1 OKTOBER 2021)

### A. Het systeem van de digitale vrachtbrief

#### 1. Inleidende uiteenzettingen van vertegenwoordigers van de Benelux Unie

*De heer Frans Weekers, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie*, benadrukt dat de Benelux in dit dossier een voorloper binnen de Europese Unie is.

Het project van de e-CMR loopt al enkele jaren, maar heeft recent een nieuwe impuls gekregen. Het is belangrijk dat andere landen volgen om de e-CMR nog interessanter te maken voor vervoersondernemingen binnen en buiten de Benelux. De

problème est le manque d'harmonisation des normes et conditions techniques pour les écocombis. Cette difficulté a déjà été en partie abordée dans le cadre du Benelux mais il subsiste même entre les trois pays des obstacles qui demandent à être levés le plus rapidement possible. Si la question peut être réglée de manière globale dans le Benelux, l'Union européenne suivra sans doute rapidement, de sorte que le Benelux aura à nouveau joué son rôle de laboratoire de la politique européenne.

*M. Peter Ester* a plaidé pour une meilleure harmonisation mutuelle du processus d'inspection des écocombis et une harmonisation maximum des conditions techniques auxquelles doivent répondre les véhicules. L'orateur a été frappé par les différences qui existent non seulement entre les trois États membres du Benelux mais aussi entre les régions d'un même pays, la Belgique en l'occurrence, qui appliquent elles aussi des règles différentes.

### C. Visite du site

Outre les analyses dûment documentées, les membres de la commission ont également eu l'occasion de s'informer sur l'un des sujets abordés: ils ont pu voir sur le site de Fleetpoint plusieurs écocombis modulaires qu'un conducteur expérimenté a fait évoluer en leur présence.

## IV. — ÉCHANGE DE VUES (1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2021)

### A. Le système de la lettre de voiture numérique

#### 1. Exposés introductifs de représentants de l'Union Benelux

*M. Frans Weekers, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux*, souligne que le Benelux est un précurseur dans ce dossier au sein de l'Union européenne.

Si le projet e-CMR a été lancé il y a plusieurs années, il a récemment reçu une nouvelle impulsion. Il est important que d'autres pays emboîtent le pas pour rendre l'e-CMR plus intéressant encore pour les entreprises de transport dans le Benelux et



Benelux kan wel reeds een standaardmodel aannemen, dat dan veel kans maakt om te worden overgenomen in landen die in een latere fase de e-CMR zullen moeten invoeren (ten laatste in 2025).

*De heer Jan Molema, directeur Economie en Duurzaamheid bij de Benelux Unie, wijst eerst op het feit dat de e-CMR reeds sinds 2008 kan worden gebruikt voor grensoverschrijdende trajecten als landen daar op bilateraal niveau overeenstemming over bereiken. De optie om het project op het niveau van de Benelux te faciliteren, was logisch en bood ook het voordeel dat een juridisch instrument van de Benelux, de beschikking, kan worden aangewend om rechtszekerheid te bieden en dat een proef op kleine schaal mogelijk wordt gemaakt alvorens een systeem in de hele Europese Unie in te voeren. Zeker in het licht van de regels voor databescherming is een intensieve testfase van groot belang.*

De Europese regelgeving reikt mogelijkheden voor proefprojecten aan, wat nuttig is omdat bepaalde punten moesten of nog moeten worden uitgeklaard: authenticiteit, beveiliging en ontwikkeling van software door bedrijven op grond van een marktbevraging. In een volgende fase dient de controle op de e-CMR door nationale overheden te worden beperkt. Er is ook nog overleg nodig over hoe het digitale platform er uit moet zien en wie voor de (omvangrijke) financiering dient in te staan. Binnen de Europese Unie kan er voor het project financiering worden gevonden, eventueel gelinkt met het project FEDeRATED, dat kadert binnen verordening (EG) 2020/1056 inzake elektronische informatie over vrachtovervoer (*Electronic Freight Transport Information, eFTI*). Reeds tegen 2025 moeten alle lidstaten van de EU klaar zijn om digitale vrachtinformatie te aanvaarden; de e-CMR in de Benelux zorgt ervoor dat onze landen ter zake hun EU-verplichtingen nakomen.

Het succes van de e-CMR wordt door de cijfers bewezen: terwijl er in het eerste jaar 100.000 digitale vrachtbrieven werden aangeboden, lag dat aantal in 2020 reeds op 400.000 en gaat het in 2021 nog verder in stijgende lijn. Dit bewijst dat er interesse voor is binnen de ondernemingen. Het verdere succes zal mede afhangen van de uitbreiding van de e-CMR buiten de Beneluxgrenzen, met

à l'extérieur de celui-ci. Le Benelux peut d'ores et déjà adopter un modèle standard qui aura alors de bonnes chances de l'être par des pays qui seront amenés à instaurer l'e-CMR dans une phase ultérieure (au plus tard en 2025).

*M. Jan Molema, directeur Économie et Durabilité à l'Union Benelux, souligne tout d'abord que l'e-CMR peut être utilisé pour les trajets transfrontaliers depuis 2008 déjà si les pays s'entendent à ce propos au niveau bilatéral. L'option consistant à faciliter le projet au niveau du Benelux était logique et offrait de surcroît l'avantage de mettre en œuvre un instrument juridique Benelux – à savoir la décision – pour assurer la sécurité juridique et permettre un essai à petite échelle avant l'instauration d'un système dans toute l'Union européenne. Eu égard aux règles de protection des données, une phase de test intensive revêt une grande importance.*

La réglementation européenne permet de mener des projets pilotes, ce qui est utile dans la mesure où certains points devaient ou doivent encore être clarifiés: l'authenticité, la sécurité et le développement de logiciels par des entreprises sur la base d'une étude de marché. Dans une phase ultérieure, le contrôle de l'e-CMR par les autorités nationales devra être limité. Il faudra également discuter de la forme que devrait adopter la plateforme numérique et déterminer qui devra assumer le financement (important). Le financement du projet peut être trouvé au sein de l'Union européenne, éventuellement en lien avec le projet FEDeRATED, lequel s'inscrit dans le cadre du règlement (CE) 2020/1056 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI). Tous les États membres de l'UE devront être prêts dès 2025 à accepter les informations numériques sur le fret; l'e-CMR garantit que les pays du Benelux respectent leurs obligations communautaires à cet égard.

Les chiffres attestent du succès de l'e-CMR: alors que 100.000 lettres de voiture numériques avaient été utilisées la première année, ce nombre a grimpé à 400.000 en 2020 et la hausse se poursuivra en 2021, preuve qu'elle suscite l'intérêt parmi les entreprises. La poursuite du succès dépendra en partie de l'élargissement de l'e-CMR au-delà des frontières du Benelux avec, à terme,

op termijn een veralgemening in de Europese Unie. Het voordeel van de pioniersrol die de Benelux in het dossier opneemt, is dat onze landen invloed kunnen uitoefenen op de vorm en het platform van de e-CMR.

## 2. Gedachtewisseling

*De heer Jef Van den Bergh* heeft recent een onderhoud gehad met vertegenwoordigers van Febetra, de grootste federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners. Tijdens dat gesprek bleek dat er op het terrein nog veel hinderpalen zijn om tot een efficiënt gebruik van de e-CMR te komen. Hij stelt voor om de transportfederaties van de Beneluxlanden uit te nodigen voor een hoorzitting, waarin de knelpunten worden toegelicht en oplossingen kunnen worden verkend.

*De heer Yves Evrard* wijst op het belang van het digitale platform ter ondersteuning van de e-CMR. Werden daarvoor reeds financiële middelen gevonden? Aangezien de Benelux in het dossier voorloper is, kan het interessant zijn om de vorm van dat platform vanuit de Benelux te bepalen, met aandacht voor de bezorgdheden van de bedrijven in de Benelux.

*De heer Jan Molema* wijst op het bestaan van een vervoersoverleg op het niveau van de Benelux. De commissie zou kunnen beslissen om leden van dit overleg uit de drie landen van de Benelux voor een hoorzitting uit te nodigen.

De spreker wijst op het bestaan van proefprojecten voor de uitbouw van platformen, met name binnen het kader van het EU-budget voor FEDeERATED. Het strekt zeker tot aanbeveling dat het Beneluxparlement een aanbeveling formuleert om die ontwikkeling te ondersteunen.

## **B. De invoering van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (LZV's of ecocombi's) in de Benelux**

### 1. Inleidende uiteenzettingen van vertegenwoordigers van de Benelux Unie

*De heer Frans Weekers, adjunct-secretaris-generaal van de Benelux Unie*, merkt op dat het project van de ecocombi's al een tijd loopt. De

une généralisation dans l'Union européenne. Le rôle de pionnier joué par le Benelux dans ce dossier a l'avantage de permettre à nos pays d'influer sur la forme et la plateforme de l'e-CMR.

## 2. Échange de vues

*M. Jef Van den Bergh* a récemment rencontré des représentants de Febetra, la plus grande fédération de transporteurs et de prestataires de services logistiques belges. Il est clairement apparu au cours de cet entretien qu'il subsiste encore sur le terrain de nombreux obstacles à une mise en œuvre efficace de l'e-CMR. Il suggère de convier les fédérations de transport des pays du Benelux à une audition à l'occasion de laquelle pourraient être explicitées les entraves et explorées des solutions.

*M. Yves Evrard* souligne l'importance que revêt la plateforme numérique pour soutenir l'e-CMR. Des moyens financiers ont-ils déjà été dégagés à cet effet? Le Benelux étant un précurseur dans ce dossier, il pourrait être intéressant de déterminer la forme de cette plate-forme sous l'angle du Benelux, en tenant compte des préoccupations exprimées par les entreprises du Benelux.

*M. Jan Molema* évoque l'existence d'une concertation sur les transports au niveau du Benelux. La commission pourrait décider d'inviter les participants des trois pays du Benelux à une audition.

L'orateur rappelle l'existence de projets pilotes pour le développement de plateformes, notamment dans le cadre du budget de l'UE pour FEDeERATED. Il se recommande indiscutablement que le Parlement Benelux formule une recommandation pour soutenir un tel développement.

## **B. L'introduction de combinaisons de camions plus longs et plus lourds (CLL ou écomobis) dans le Benelux**

### 1. Exposés introductifs de représentants de l'Union Benelux

*M. Frans Weekers, secrétaire général adjoint de l'Union Benelux*, fait observer que le projet relatif

wederzijdse erkenning van normen voor ecocombi's in de Europese Unie is geen evidentie omdat landen geneigd zijn om vast te houden aan de eigen nationale normen. Niettemin is er vooruitgang op het terrein: de ecocombi's hebben recent een nieuwe impuls gekregen door de afsluiting van een overeenkomst in dit dossier tussen Nederland en Duitsland, waarbij ecocombi's nu ook vanuit de Benelux over de grens naar Duitsland kunnen rijden.

Naast de ecocombi's is er ook een Benelux-beschikking met betrekking tot vrachtwagens van 44 ton, die 10 % meer kunnen vervoeren dan gewone vrachtwagens, maar wel minder capaciteit hebben dan de ecocombi's van 60 ton. Deze vrachtwagens krijgen vanuit de Benelux geen toegang tot het Franse grondgebied, ook al erkent Frankrijk wel dit type van vrachtwagens voor Franse vervoerders op Frans grondgebied. Recentelijk heeft de Franse wetgever de strafbaarheid van grenspassage vanuit de Benelux met vrachtwagens van 44 ton geformaliseerd, in de praktijk een niet-toepassing van de principes van de interne markt. Er is dus nog werk aan de winkel om de Europese interne markt voor vrij verkeer van vervoer verder uit te bouwen.

De ontwikkeling van emissieloze vrachtwagens kan in de toekomst een belangrijk thema worden. Er lopen proefprojecten met vrachtwagens zonder uitstoot met steeds hogere tonnages.

Grotere vrachtwagens vergen minder vrachtwagenchauffeurs, wat in het licht van de recent naar voor gekomen tekorten in deze beroepsgroep ook positieve effecten kan genereren.

*De heer Jan Molema, directeur Economie en Duurzaamheid bij de Benelux Unie, wijst eerst op het feit dat binnen de Benelux reeds lang een officiële werkgroep "maten en gewichten" met vertegenwoordigers van de drie landen en gewesten actief is. De resultaten die door die werkgroep worden geboekt, zoals voor de containers van 45 voet*

aux écocombis a été lancé il y a un certain temps. La reconnaissance mutuelle des normes relatives aux écocombis dans l'Union européenne ne va pas de soi car les pays sont enclins à s'en tenir à leurs propres normes nationales. Des progrès n'en ont pas moins été enregistrés sur le terrain: une nouvelle impulsion a été donnée récemment aux écocombis sous la forme de la conclusion en cette matière entre les Pays-Bas et l'Allemagne d'un accord prévoyant que les écocombis sont désormais autorisés à traverser la frontière allemande depuis le Benelux.

Outre les écocombis, une décision Benelux a été prise concernant les camions de 44 tonnes capables de transporter 10 % de plus que les camions ordinaires mais dont la capacité est néanmoins inférieure à celle des écocombis de 60 tonnes. Ces camions ne sont pas autorisés à entrer sur le territoire français depuis le Benelux, même si la France reconnaît ce type de camion pour les transporteurs français sur le territoire national. Le législateur français a récemment officialisé la possibilité de sanctionner le franchissement des frontières du Benelux par des camions de 44 tonnes, ce qui revient dans la pratique à ne pas appliquer les principes du marché intérieur. Il reste donc beaucoup à faire pour développer plus avant le marché intérieur européen de la libre circulation en matière de transport.

Le développement de camions zéro émissions pourrait devenir un thème important à l'avenir. Des projets pilotes avec des camions zéro émissions de tonnages de plus en plus élevés sont actuellement en cours.

Les camions plus grands nécessitent moins de chauffeurs routiers, ce qui pourrait également avoir des effets positifs, compte tenu des pénuries récemment révélées au sein de cette profession.

*M. Jan Molema, directeur Économie et Durabilité à l'Union Benelux, commence par rappeler qu'un groupe de travail officiel "poids et mesures" comportant des représentants des trois pays et des régions travaille depuis longtemps au sein du Benelux. Les résultats obtenus par ce groupe de travail en ce qui concerne les conteneurs de 45*

en de ecocombi's van 44 ton, laten de rol van de Benelux als voorloper in Europa duidelijk zien.

Langere en zwaardere vrachtwagencombinaties worden trouwens meestal ecocombi's genoemd omdat zij een positieve impact hebben op zowel economische efficiëntie als de bescherming van het leefmilieu: twee langere en zwaardere vrachtwagens vervangen immers drie gewone vrachtwagens, wat tot lagere kosten en minder uitstoot leidt.

In de Europese Unie kon geen overeenstemming worden bereikt over dit dossier. Het hoogst haalbare was de beslissing dat landen op basis van bilaterale overeenkomsten ecocombi's op hun grondgebied kunnen toelaten. In de Benelux was er vraag naar, in het bijzonder vanuit de vervoersorganisaties, omdat er in onze landen een grote concentratie van vrachtwagens is en er zeker nog efficiëntiewinsten te behalen zijn. Daarom heeft de Benelux in 2015 een beschikking in die zin genomen, waarbij Luxemburg er wel voor gekozen heeft om niet deel te nemen, onder meer wegens de kleinere afritten op de snelwegen. In Nederland, Vlaanderen en Wallonië werd een kader uitgewerkt met technische voertuigvoorwaarden en specifieke, op veiligheid en zuinigheid gerichte opleidingen voor de bestuurders van ecocombi's, wat mede heeft bijgedragen aan de aanvaarding van ecocombi's uit andere landen.

Onderzoek heeft aangetoond dat ecocombi's niet meer schade aan de weginfrastructuur veroorzaken dan andere vrachtwagens. Het aantal ecocombi's op onze wegen neemt toe: de groei ligt in de orde van 10 tot 15 % per jaar. De proefperiode loopt af in 2024, dus dat lijkt een goed moment om de ecocombi's verder structureel uit te bouwen.

## 2. Gedachtewisseling

*De heer Jef Van den Bergh* stelt voor de transportfederaties van de Beneluxlanden uit te nodigen voor een hoorzitting over de ecocombi's.

pieds et les écocombis de 44 tonnes illustrent clairement le rôle de pionnier que joue le Benelux en Europe.

Les combinaisons de camions plus longs et plus lourds sont du reste généralement dénommées écocombis parce qu'elles ont une incidence positive sur l'efficacité économique comme sur la protection de l'environnement: deux camions plus longs et plus lourds remplacent trois camions ordinaires, ce qui se traduit par une réduction des coûts et des émissions.

L'unanimité n'a pas pu être obtenue au sein de l'Union européenne dans ce dossier. La seule décision qui a pu être obtenue est que les pays puissent autoriser les écocombis sur leur territoire sur la base d'accords bilatéraux. La demande existait dans le Benelux, notamment de la part des organisations de transport parce que nos pays comptent une forte concentration de camions et qu'il doit certainement encore être possible de réaliser des gains d'efficacité supplémentaires. Aussi le Benelux a-t-il pris en 2015 une décision en ce sens, le Luxembourg choisissant quant à lui de ne pas participer, notamment en raison des bretelles d'autoroute plus petites sur son territoire. Les Pays-Bas, la Flandre et la Wallonie ont défini un cadre prévoyant des conditions techniques pour les véhicules et une formation spécifique à la sécurité et à l'efficacité énergétique pour les conducteurs d'écocombis, ce qui a contribué à accepter des écocombis en provenance d'autres pays.

Des recherches ont montré que les écocombis ne causent pas plus de dommages aux infrastructures routières que les autres camions. Le nombre d'écocombis sur nos routes est en augmentation, avec une croissance de l'ordre de 10 à 15 % par an. La période d'essai prendra fin en 2024, ce qui paraît constituer le moment opportun pour poursuivre le développement structurel des écocombis.

## 2. Échange de vues

*M. Jef Van den Bergh* suggère de convier les fédérations de transport des pays du Benelux à une audition sur les écocombis.

## V. — BESLISSING TOT VERRUIMING VAN DE BESPREKING (1 OKTOBER 2021)

*De heer Jef Van den Bergh* stelt voor om enkele bijkomende actuele thema's die samenhangen met het goederenvervoer per vrachtwagen in de bespreking te integreren, met name het tekort aan vrachtwagenbestuurders en de ambitie om te evolueren naar CO<sub>2</sub>-arme vrachtwagens (met een bijhorend fiscaal beleid, zoals de stopzetting van de subsidiëring van diesel in de transportsector).

*De heer Yves Evrard, voorzitter*, steunt het voorstel tot verruiming van de bespreking. Hij stelt voor om hoorzittingen te organiseren met vertegenwoordigers van de transportsector uit de drie landen van de Benelux over de volgende samenhangende onderwerpen:

1) de uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) in het goederenvervoer;

2) de inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) in de Benelux;

3) het tekort aan vrachtwagenbestuurders, een vraagstuk dat momenteel in het Verenigd Koninkrijk aan de orde van de dag is, maar ook in de Benelux voor (weliswaar voorlopig beperktere) problemen zorgt;

4) de ecologische transitie, met name de vervanging van fossiele brandstoffen voor vrachtwagens door vormen van hernieuwbare energie, zoals elektriciteit en waterstof.

*De commissie* stemt met dit voorstel in.

## VI. — HOORZITTING MET MEVROUW ISABELLE DE MAEGT, VERTEGENWOORDIGER VAN FEBETRA, BEROEPSVERENIGING VAN DE BELGISCHE SECTOR VAN HET VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE WEG (29 OKTOBER 2021)

### A. Inleidende uiteenzetting

*Mevrouw Isabelle De Maegt* stelt Febetra voor: het is de grootste federatie van Belgische

## V.— DÉCISION D'ÉLARGISSEMENT DE LA DISCUSSION (1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2021)

*M. Jef Van den Bergh* propose d'inclure à la discussion d'autres thèmes d'actualité liés au transport de marchandises par camion, comme la pénurie de chauffeurs routiers et l'ambition d'évoluer vers des camions à faibles émissions de CO<sub>2</sub> (moyennant une politique fiscale correspondante prévoyant entre autres la fin du subventionnement du diesel dans le secteur des transports).

*M. Yves Evrard, président*, soutient la proposition d'élargir le débat. Il propose d'organiser des auditions avec des représentants du secteur des transports des trois pays du Benelux sur les sujets connexes suivants:

1) l'élargissement du système de la lettre de voiture numérique (e-CMR) dans le secteur du transport de marchandises;

2) l'utilisation de combinaisons de camions plus longs et plus lourds (écocombis) dans le Benelux;

3) la pénurie de chauffeurs routiers, un problème auquel est actuellement confronté le Royaume-Uni mais qui pose également problème (quoique dans une mesure plus restreinte pour l'instant) dans le Benelux;

4) la transition écologique, notamment le remplacement des carburants fossiles pour les camions par des formes d'énergie renouvelable comme l'électricité et l'hydrogène.

La commission approuve cette proposition.

## VI. — AUDITION DE MME ISABELLE DE MAEGT, REPRÉSENTANTE DE FEBETRA, ASSOCIATION PROFESSIONNELLE DU SECTEUR BELGE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES (29 OCTOBRE 2021)

### A. Exposé introductif

*Mme Isabelle De Maegt* présente Febetra, la plus grande fédération de transporteurs et de

transporteurs en logistieke dienstverleners. De federatie is een werkgeversorganisatie die zich inlaat met de verdediging van de sector en die advies en informatie verzamelt en doorgeeft. De leden van Febetra zijn enerzijds transportbedrijven, die instaan voor goederenvervoer voor rekening van derden, en anderzijds logistieke bedrijven.

De spreekster overloopt de vier thema's die ter bespreking voorliggen.

#### 1. *Het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) in het goederenvervoer*

Het Benelux-proefproject is nog onvoldoende succesvol: het telt momenteel 118 deelnemers. Hoewel het aantal gebruikte e-CMR's jaar na jaar stijgt, blijft het aantal in relatieve cijfers zeer klein: slechts 0,3 % van de in België uitgeschreven e-CMR's zijn momenteel elektronisch.

#### **Waarom kent de e-CMR nog te weinig succes?**

1) De geografische reikwijdte van het proefproject blijft beperkt tot de Benelux. Twee van de drie belangrijkste partnerlanden van de Belgische transporteurs, Frankrijk en Duitsland, nemen niet deel aan het proefproject. De e-CMR kan slechts worden gebruikt voor ongeveer 25 % van alle internationale transportopdrachten die door Belgische vervoerders worden uitgevoerd.

2) Het is mogelijk om een e-CMR te gebruiken voor een transport naar Frankrijk, maar die moet nog altijd vergezeld zijn van een papieren vrachtbrief.

3) De systemen van de diverse providers (er zijn er 13 erkend) zijn niet interoperabel. Transporteurs zijn wegens de kosten niet bereid om in functie van hun klanten te investeren in verschillende systemen.

4) De transportsector is een typische kmo-sector. Het gebrek aan interoperabiliteit verhoogt de financiële impact van de e-CMR voor kmo's, die zouden moeten overgaan tot ondraaglijk zware investeringen.

prestataires de services logistiques en Belgique. La fédération est une organisation d'employeurs qui défend le secteur et recueille et transmet des conseils et des informations. Les membres de Febetra sont des entreprises de transport de marchandises pour le compte de tiers, d'une part, et des entreprises de logistique, d'autre part.

L'oratrice passe en revue les quatre sujets de discussion.

#### 1. *Le système de la lettre de voiture numérique (e-CMR) dans le secteur du transport de marchandises*

Le projet pilote Benelux ne rencontre pas encore un succès suffisant: il compte actuellement 118 participants. Bien que le nombre d'e-CMR utilisés augmente d'année en année, il reste très faible en termes relatifs puisque 0,3 % seulement des e-CMR émis en Belgique sont actuellement électroniques.

#### **Pourquoi le succès du e-CMR n'est-il pas encore suffisant?**

1) La portée géographique du projet pilote se limite au Benelux. La France et l'Allemagne, deux des trois principaux pays partenaires des transporteurs belges, ne participent pas au projet pilote. L'e-CMR ne peut être utilisé que pour environ 25 % de l'ensemble des demandes en matière de transport international assurées par les transporteurs belges.

2) L'e-CMR peut être utilisé pour un transport vers la France mais doit toujours être accompagné d'une lettre de voiture papier.

3) Il n'y a pas d'interopérabilité entre les systèmes des différents fournisseurs (13 sont agréés). Pour une question de coût, les transporteurs ne sont pas disposés à investir dans différents systèmes en fonction de leurs clients.

4) Le secteur des transports est par définition un secteur de PME. Le manque d'interopérabilité accroît l'impact financier de l'e-CMR pour les PME qui devraient réaliser des investissements beaucoup trop importants.

5) De e-CMR bevat commercieel gevoelige informatie. De vrees bestaat dat die informatie niet voldoende is beveiligd.

### Hoe kan in het dossier van de e-CMR vooruitgang worden geboekt?

1) interoperabele systemen: een verplichte interoperabiliteit moet vanuit de overheid worden opgelegd.

2) de uitbreiding van de reikwijdte van de e-CMR: de e-CMR moet niet alleen binnen de Benelux kunnen worden gebruikt, maar ook binnen een bredere geografische regio.

#### 2. De inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) in de Benelux

In navolging van Nederland startte Vlaanderen in 2014 met een eerste proefproject. Gezien de zeer strenge regels werden slechts weinig vergunningen afgeleverd. In 2018 startte een tweede, meer succesvol proefproject met iets soepelere regels:

— de voertuigen worden onderworpen aan bijkomende technische eisen;

— de chauffeur heeft een bijkomend vormingsattest nodig;

— een vergunning is geldig op het hele netwerk, dat bestaat uit autosnelwegen en de trajecten naar autosnelwegen.

Wallonië startte in 2016 met een proefproject. De voorwaarden voor de toekenning van een vergunning zijn nagenoeg gelijk, maar er is ook een belangrijk verschil met Vlaanderen: de vergunning is slechts geldig voor een specifiek traject, niet op het hele netwerk.

Vlaanderen heeft 113 vergunningen uitgereikt aan 52 ondernemingen (13 Belgische ondernemingen en 39 ondernemingen uit Nederland, dat tien jaar voorsprong heeft op België). In Wallonië werden 31 vergunningen uitgereikt aan 10 ondernemingen. In Vlaanderen loopt het proefproject af in 2024, in Wallonië in 2025; hopelijk kunnen de

5) L'e-CMR contient des informations commercielement sensibles. La crainte existe que ces informations soient insuffisamment protégées.

### Comment progresser dans le dossier e-CMR?

1) systèmes interoperables: une interoperabilité doit être imposée par les autorités.

2) l'extension du champ d'application de l'e-CMR: l'e-CMR doit pouvoir être utilisé dans la Benelux mais encore au sein d'une région géographique plus large.

#### 2. L'utilisation de combinaisons de camions plus longs et plus lourds (écocombis) dans le Benelux

Dans la foulée de ce qui s'est fait aux Pays-Bas, la Flandre a lancé un premier projet pilote en 2014. Compte tenu des règles très strictes, quelques permis seulement ont été délivrés. Un deuxième projet pilote, plus abouti et assorti de règles un peu plus souples, a été lancé en 2018:

— les véhicules sont soumis à des exigences techniques supplémentaires;

— le conducteur il doit être porteur d'un certificat de formation complémentaire;

— une autorisation est valable sur l'ensemble du réseau, qui comprend les autoroutes et les voies d'accès à celles-ci.

La Wallonie a lancé un projet pilote en 2016. Les conditions d'octroi d'une autorisation sont quasiment identiques à celles de la Flandre, à une différence importante près: l'autorisation n'est valable que pour un tronçon spécifique et non pour l'ensemble du réseau.

La Flandre a délivré 113 autorisations à 52 entreprises (13 entreprises belges et 39 entreprises néerlandaises, les Pays-Bas comptant dix ans d'avance sur la Belgique). En Wallonie, 31 autorisations ont été délivrées à 10 entreprises. Le projet pilote prendra fin en 2024 en Flandre et en 2025 en Wallonie, dans l'espoir qu'une réglementation

proefprojecten tegen dan vervangen worden door een permanente regeling.

Grensoverschrijdend vervoer met Nederland is ondertussen ook mogelijk dankzij een Benelux-akkoord. Recent heeft Nederland ook een bilateraal akkoord afgesloten met Duitsland.

### **Hoe kan in het dossier van de ecocombi's vooruitgang worden geboekt?**

1) Momenteel is het grootste struikelblok het feit dat het Brussels Gewest geen ecocombi's op haar grondgebied toelaat. Dit veroorzaakt vooral moeilijkheden door een stukje van de Brusselse Ring ter hoogte van Anderlecht, waardoor sommige logische trajecten niet mogelijk zijn.

2) Het Benelux-vervoersoverleg, dat de transportfederaties uit de Benelux verenigt, heeft aan de Benelux Unie gevraagd om werk te maken van in de hele Benelux toepasselijke overeenkomsten met Duitsland over de toelating van grensoverschrijdend vervoer met ecocombi's. Hopelijk kunnen dus gelijke regels voor goederenvervoer naar Duitsland gelden in de hele Benelux.

3) Op termijn is het wenselijk dat er binnen de Benelux een harmonisatie van normen en modaliteiten tot stand komt.

### *3. Het tekort aan vrachtwagenbestuurders*

Het beroep van vrachtwagenbestuurder is al vele jaren een knelpuntberoep in België. Veel vrachtwagenbestuurders behaalden vroeger een rijbewijs tijdens hun legerdienst en gingen na die legerdienst in de transportsector werken; door de afschaffing van de legerdienst viel die groep weg.

Momenteel wordt het tekort aan bestuurders binnen de Belgische transportsector geraamd op 5.000. Tijdens de COVID-19-lockdown was het tekort minder acuut doordat de economische activiteit op een lager peil stond, maar door de heropleving van de economie is het tekort acuut geworden. Veel vervoerders hebben voertuigen die stilstaan doordat ze geen nieuwe chauffeurs vinden. Ook

permanente aura entre-temps été substituée aux projets pilotes.

Entre temps, un accord Benelux a également permis le transport frontalier avec les Pays-Bas. Ces derniers ont récemment conclu un accord bilatéral avec l'Allemagne.

### **Comment progresser dans le dossier des écocombis?**

1) Le fait que la Région bruxelloise n'autorise pas les écocombis sur son territoire constitue actuellement la principale pierre d'achoppement. Les difficultés sont principalement dues à un tronçon du périphérique de Bruxelles situé près d'Anderlecht qui rend impossibles certains itinéraires logiques.

2) La concertation Benelux en matière de transport, qui regroupe les fédérations du secteur des transports du Benelux, a demandé à l'Union Benelux d'œuvrer avec l'Allemagne à la conclusion d'accords concernant l'autorisation de transports transfrontaliers au moyen d'écocombis, applicables dans tout le Benelux. Il est à espérer que, de la sorte, des règles équivalentes applicables pour le transport vers l'Allemagne vaudront dans tout le Benelux.

3) Il conviendrait à terme d'en arriver à une harmonisation des normes et modalités au sein du Benelux.

### *3. La pénurie de chauffeurs routiers*

La profession de chauffeur routier est depuis de nombreuses années un métier en pénurie en Belgique. Par le passé, de nombreux chauffeurs routiers obtenaient un permis de conduire pendant leur service militaire et travaillaient ensuite dans le secteur des transports; cette catégorie a disparu avec la suppression du service militaire.

La pénurie de chauffeurs dans le secteur du transport est actuellement estimée en Belgique à 5.000. Elle était moins forte pendant le confinement consécutif à la COVID-19 dans la mesure où le niveau de l'activité économique était plus bas. La pénurie s'est accentuée avec la reprise de l'activité économique. De nombreux transporteurs ont des véhicules à l'arrêt parce qu'ils ne trouvent pas de



in andere landen is het bestuurderstekort groot. Belgische bedrijven vonden in het verleden gemakkelijk chauffeurs in het buitenland, maar ondertussen zijn de werkomstandigheden in Oost-Europa aanzienlijk verbeterd en kiezen vele bestuurders uit die regio ervoor om in hun eigen regio te werken.

Vandaag is bovendien 42 % van de Belgische vrachtwagenbestuurders ouder dan vijftig, terwijl dit percentage drie jaar geleden maar 35 % was. Vier op de tien chauffeurs gaan binnen een termijn van vijftien jaar met pensioen.

### **Welke maatregelen zijn nodig om het tekort aan chauffeurs op te lossen?**

1) Om in het beroep van chauffeur in te stromen, zijn er verschillende mogelijkheden, die moeten worden ondersteund.

Het rijbewijs of het bewijs van vakbekwaamheid kan via diverse kanalen worden behaald:

— de rijkschool, waar een hoge financiële drempel geldt (+/- 6000 euro): de transportsector heeft een aantal steunmaatregelen ontwikkeld;

— de VDAB/ Forem/ Bruxelles Formation: de sector stelt de opleidingsvoertuigen ter beschikking;

— het volwassenonderwijs: de sector stelt de opleidingsvoertuigen ter beschikking;

— het secundair beroepsonderwijs, meer bepaald de opleiding tot vrachtwagenchauffeur in het vijfde en zesde jaar: de sector stelt de opleidingsvoertuigen ter beschikking en betaalt de brandstof;

— vrije begeleiding binnen een transportonderneming: de sector voorziet in financiële steun;

— de individuele beroepsopleiding, waarbij de kandidaat-werkzoekende een opleiding volgt bij een rijkschool en een transporteur: de transporteur engageert zich ertoe om hem aan te werven en de kandidaat krijgt gedurende zijn opleiding een productiviteitspremie.

nouveaux chauffeurs. D'autres pays aussi sont confrontés à une grave pénurie de chauffeurs. Par le passé, les entreprises belges trouvaient facilement des chauffeurs à l'étranger mais les conditions de travail en Europe de l'Est se sont entre-temps nettement améliorées de sorte que de nombreux chauffeurs des régions concernées choisissent d'y rester pour travailler.

Par ailleurs, 42 % des chauffeurs routiers belges ont aujourd'hui plus de 50 ans, contre seulement 35 % il y a trois ans. Quatre conducteurs sur dix partiront à la retraite dans un délai de 15 ans.

### **Quelles mesures sont nécessaires pour résoudre le problème de la pénurie de chauffeurs?**

1) Pour accéder à la profession de chauffeur, il existe plusieurs possibilités qui demandent à être soutenues.

Le permis de conduire ou le certificat d'aptitude professionnelle peuvent être obtenus par différents biais:

— l'auto-école, pour laquelle le seuil financier est important (+/- 6000 euros): le secteur des transports a pris un certain nombre de mesures de soutien;

— VDAB/ Forem/ Bruxelles Formation: le secteur fournit les véhicules de formation;

— l'enseignements à destination des adultes: le secteur fournit les véhicules de formation;

— l'enseignement secondaire professionnel, plus précisément la formation au métier de chauffeur routier en cinquième et sixième années: le secteur fournit les véhicules de formation et paie le carburant;

— la filière gratuite au sein d'une entreprise de transport: le secteur apporte un soutien financier;

— la formation professionnelle individuelle dans le cadre de laquelle le candidat demandeur d'emploi suit une formation dans une auto-école et au sein d'une entreprise de transport: l'entreprise de transport s'engage à le recruter et le candidat reçoit une prime de productivité pendant sa formation.

Daarnaast bestaat er ook een zij-instroom van personen die uit andere sectoren komen. Zo is er het project *Fast Track 2.0* in Limburg.

Deze verschillende opleidingstrajecten leveren ongeveer 1.000 vrachtwagenchauffeurs per jaar op, wat de uitstroom door de vergrijzing evenwel niet compenseert.

2) Er is nood aan campagnes om meer kandidaten aan te trekken, bijvoorbeeld de lopende campagne “Avontuurlijke jobs”, die zich richt op potentieel geïnteresseerden die nu nog in andere sectoren werken.

3) De loonvoorwaarden moeten worden verbeterd: naast een verhoging van de reële lonen en een COVID-19-premie hebben de sociale partners ook afgesproken om een functieclassificatie in te voeren, waardoor het loon van de chauffeurs niet meer afhangt van het gewicht van het voertuig, maar van de competenties van de bestuurder. De sociale partners zijn ervan overtuigd dat de sector zo opnieuw aantrekkelijk kan worden. De nieuwe functieclassificatie met de daaraan gekoppelde lonen gaat in op 1 januari 2023.

De loonkostenhandicap beperkt evenwel de financiële marge waarover de Belgische transporteurs beschikken: de Belgische bestuurders behoren tot de duurste in de Europese Unie. Om de competitiviteit van onze Belgische bedrijven te versterken en chauffeurs een nog beter loon te betalen, dringen doortastende maatregelen zich op. Van essentieel belang is dat de lagere lasten op arbeid kaderen in een vermindering van de totale belastingdruk. Er is dus geen nood aan een taxshift, maar aan een lastenverlaging.

4) De vrachtwagenbestuurders moeten meer gewaardeerd worden. In een bevraging blijkt wel dat chauffeurs de job nog steeds een mooi beroep vinden: 9 op de 10 bestuurders geven aan veel verantwoordelijkheid te hebben, 82 % van de chauffeurs vinden dat zij een zinvolle job hebben, 3 op de 4 professionele chauffeurs zijn trots op hun vak. Niettemin leren de cijfers ook iets anders: amper 18 % geeft aan dat zij waardering krijgen tijdens de werkuren (bij de laad- en loskaaien, in de omgang

Il existe également un flux latéral de personnes issues d’autres secteurs. L’on peut citer le projet *Fast Track 2.0* dans le Limbourg.

Ces différentes filières de formation permettent de former quelque 1.000 chauffeurs routiers par an, ce qui ne compense toutefois pas les départs consécutifs au vieillissement de la population.

2) Il y a lieu de mener des campagnes pour attirer davantage de candidats, comme la campagne en cours “Emplois aventureux” qui s’adresse à des personnes potentiellement intéressées actuellement employées dans d’autres secteurs.

3) Les conditions salariales doivent être améliorées: outre une majoration des salaires réels et une prime COVID-19, les partenaires sociaux ont également convenu d’instaurer une classification des emplois en vertu de laquelle le salaire des chauffeurs ne dépendra plus du poids du véhicule mais de leurs compétences. Les partenaires sociaux sont convaincus que cela permettra au secteur de retrouver son attractivité. La nouvelle classification des emplois et les salaires qui y sont associés seront d’application au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Le handicap que constituent les coûts salariaux limite toutefois la marge financière dont disposent les transporteurs belges: les chauffeurs belges sont parmi les plus chers de l’Union européenne. Des mesures draconiennes s’imposent pour renforcer la compétitivité des entreprises belges et payer encore mieux les chauffeurs. Il est essentiel que l’abaissement des charges sur le travail s’accompagne d’une réduction de la charge fiscale globale. Il n’est donc pas nécessaire de procéder à un transfert fiscal (taxshift) mais seulement à une réduction des charges.

4) Les chauffeurs routiers doivent être davantage valorisés. Il ressort d’un sondage que les chauffeurs aiment toujours leur travail: 9 chauffeurs sur 10 disent se sentir investis de nombreuses responsabilités, 82 % pensent que leur travail a du sens, 3 chauffeurs professionnels sur 4 sont fiers de leur profession. Mais les chiffres montrent aussi une autre réalité: 18 % seulement répondent qu’ils sont appréciés pendant les heures de travail (sur les quais de chargement et de déchargement,

met klanten of weggebruikers, door de gebrekkige uitrusting van de parkings, ...). Door de organisatie van de “Dag van de Vrachtwagenchauffeur” op 9 december hoopt Febetra het gevoel van waardering te verhogen.

#### 4. De vervanging van fossiele brandstoffen voor vrachtwagens door vormen van hernieuwbare energie

Vrachtwagens op fossiele diesel zullen op termijn verdwijnen omdat het uitgesloten is om de ambitieuze klimaatdoelstellingen die Europa oplegt te halen zonder de vervanging van diesel als dominante brandstof. Koolstofarmere en koolstofvrije energiebronnen, zoals HVO (*Hydrotreated Vegetable Oil*, diesel gemaakt van restafval), elektriciteit en waterstof, zullen de plaats innemen van diesel, maar zover is het nog lang niet.

Transporteurs zijn zeker bereid om hun verantwoordelijkheid op te nemen in de strijd tegen de klimaatopwarming, maar blijven op dit moment nog voor 98 % afhankelijk van diesel. Dat is niet zo omdat ze van slechte wil zijn en weigeren om in waterstofvoertuigen of elektrische vrachtwagens te investeren, wel omdat die voertuigen nog niet gecommmercialiseerd worden of op operationeel, technisch en vooral financieel vlak vooralsnog geen haalbare alternatieven zijn. Elektrische vrachtwagens bestaan vandaag dan wel, maar zij zijn vier maal duurder dan vrachtwagens op diesel. De verwachting is dat tegen 2030 betaalbare zero-emissievrachtwagens in het zwaardere gamma beschikbaar zullen zijn; emissievrije voertuigen voor korte afstanden en stadsdistributie kunnen sneller worden gecommmercialiseerd.

#### Wat is er nodig om emissievrije vrachtwagens op de weg te krijgen?

1) een duidelijk wettelijk kader: vervoerders vragen rechtszekerheid en een duidelijk en voorspelbaar pad dat rekening houdt met de gangbare afschrijvingstermijnen;

2) laadinfrastructuur: wat zero-emissie-voertuigen betreft, mag het zeker geen “kip of het ei”-verhaal worden, zoals bij vrachtwagens op aardgas

dans leurs relations avec les clients ou les usagers de la route, en raison de l'équipement insuffisant des aires de stationnement, etc.) En organisant la “Journée du chauffeur routier” le 9 décembre, Febetra espère renforcer le sentiment d'appréciation positive.

#### 4. Le remplacement des combustibles fossiles pour les camions par des formes d'énergie renouvelable.

Les camions fonctionnant au diesel fossile disparaîtront à terme car les objectifs climatiques ambitieux imposés par l'Europe sont irréalisables sans le remplacement du diesel comme carburant dominant. Les sources d'énergie à faible teneur en carbone et sans carbone, telles que l'HVO (huile végétale hydrotraitée), l'électricité et l'hydrogène, remplaceront le diesel mais l'on en est encore loin.

Si les transporteurs sont incontestablement disposés à assumer leur responsabilité dans la lutte contre le réchauffement climatique, ils dépendent actuellement encore à 98 % du diesel. Ce n'est pas parce qu'ils sont réticents et refusent d'investir dans des véhicules à hydrogène ou des camions électriques, mais parce que ces véhicules ne sont pas encore commercialisés ou ne constituent pas opérationnellement, techniquement et surtout financièrement une alternative viable. Il existe aujourd'hui des camions électriques mais ils sont quatre fois plus chers que les camions diesel. D'ici à 2030, des camions zéro émissions abordables devraient être disponibles dans la gamme des véhicules lourds; des véhicules zéro émissions appropriés pour les courtes distances et la distribution urbaine pourront être commercialisés plus rapidement.

#### Que faut-il faire pour mettre en circulation des camions zéro émissions?

1) un cadre juridique clair: les transporteurs demandent la sécurité juridique et un trajet clair et prévisible qui tienne compte des périodes d'amortissement usuelles;

2) l'infrastructure de recharge: il ne faut en aucun cas, pour ce qui est des véhicules zéro émissions, verser dans le débat sur la poule ou l'œuf, comme

het geval was. Vervoerders zullen investeren in elektrische voertuigen en/of voertuigen op waterstof als de laadinfrastructuur op de route van de vrachtwagen aanwezig is. Een belangrijke vraag die vooralsnog onbeantwoord is gebleven, luidt als volgt: kan ons elektriciteitsnetwerk de elektrificatie van het goederenvervoer per vrachtwagen aan?;

3) financiële ondersteuning: momenteel zijn zero-emissie-voertuigen vier maal duurder dan dieselveertuigen. Dat verschil zal geleidelijk kleiner worden, maar financiële overheidssteun kan ervoor zorgen dat de overgang naar emissievrije voertuigen wordt versneld. Om de concurrentiepositie van de Belgische vervoerders te vrijwaren, dient die financiële ondersteuning zo veel mogelijk gelijklopend te zijn met de financiële stimulansen in andere landen.

### B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Alexander van Hattem* is verbaasd dat Febetra de digitale vrachtbrief niet als een succes beschouwt. Is de e-CMR in de drie landen geen succes of zijn er op dat vlak verschillen tussen de landen van de Benelux?

Wordt werk gemaakt van de veiligheid van chauffeurs? De problematiek van transmigranten, die illegaal proberen mee te liften met vrachtwagens, draagt wellicht niet bij tot de aantrekkelijkheid van de job van vrachtwagenbestuurder.

Zijn de Europese proefprojecten met vrachtwagens op waterstof nog in de testfase? Dat energietype zou voor de toekomst veelbelovend kunnen zijn.

*De heer Nicolas Parent* begrijpt de vraag naar een harmonisering van de regels voor ecocombi's. Op welke wijze dient de harmonisering volgens Febetra te gebeuren? Is een toegang tot het volledige netwerk, zoals in Vlaanderen, beter dan een vergunning voor een specifiek traject, zoals in Wallonië? Is er een verband tussen de ingebruikname van ecocombi's en het tekort aan bestuurders, in die zin dat ecocombi's ervoor zorgen dat minder bestuurders nodig zijn om dezelfde hoeveelheid goederen te vervoeren?

pour les camions roulant au gaz naturel. Les transporteurs investiront dans des véhicules électriques et/ou à hydrogène si l'infrastructure de recharge est disponible sur le trajet du camion. Une question importante à laquelle il n'a pas encore été répondu est de savoir si notre réseau électrique pourra supporter l'électrification du transport de marchandises par camion.

3) soutien financier: actuellement, les véhicules zéro émission sont quatre fois plus onéreux que les véhicules diesel. Cette différence va se réduire progressivement mais le soutien financier des pouvoirs publics est de nature à accélérer la transition vers des véhicules zéro émissions. Pour préserver la compétitivité des transporteurs belges, ce soutien financier devrait autant que possible être similaire aux incitants financiers mis en œuvre dans d'autres pays.

### B. Questions et observations des membres

*M. Alexander van Hattem* s'étonne que Febetra ne considère pas la lettre de voiture numérique comme un succès. L'e-CMR ne rencontre-t-il pas le succès dans les trois pays ou existe-t-il des différences à cet égard entre les pays du Benelux?

Se préoccupe-t-on de la sécurité des chauffeurs? Sans doute le problème des transmigrants, qui cherchent à monter illégalement dans les camions, ne favorise-t-il pas l'attractivité du métier de chauffeur routier.

Les projets pilotes européens de camions à hydrogène sont-ils encore dans la phase d'essai? Ce type d'énergie pourrait s'avérer prometteur dans une perspective d'avenir.

*M. Nicolas Parent* comprend la demande d'harmonisation des règles applicables aux écocombis. Comment Febetra conçoit-elle l'harmonisation? L'accès à l'ensemble du réseau, comme en Flandre, est-il préférable à une autorisation valable pour un trajet spécifique, comme en Wallonie? Y a-t-il un lien entre l'introduction des écocombis et la pénurie de chauffeurs, dans la mesure où les écocombis permettent de réduire le nombre de chauffeurs nécessaires pour transporter une même quantité de marchandises?

Zal de elektrificatie van het vrachtwagenpark sneller financieel haalbaar zijn voor kleine dan voor grote vrachtwagens? Wordt in de stelling dat elektrische vrachtwagens nu nog vier maal duurder zijn dan vrachtwagens op diesel rekening gehouden met het verbruik van energie, of wordt daarbij enkel de aankoopprijs in rekening gebracht?

*De heer Yves Evrard* heeft de indruk dat ondernemingen die gebruik willen maken van de digitale vrachtbrief te veel aan hun lot worden overgelaten. Is er al zicht op de administratieve lasten die door dit instrument worden uitgespaard?

Bestaan er wetenschappelijke studies over de impact van het gebruik van ecocombi's op het leefmilieu en op de staat van de weginfrastructuur?

Leidt de vaststelling dat de laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen minder ontwikkeld is in Wallonië dan in Vlaanderen tot een tragere evolutie naar elektrificatie van het voertuigpark?

Hoer verhoudt het goederenvervoer over de weg zich tot het goederenvervoer per spoor? Zal de spoormodus in de toekomst een belangrijkere plaats innemen?

*De heer Bob van Pareren* vraagt of de spoorwegen een concurrent zijn voor het goederenvervoer per vrachtwagen.

Is de sector van het goederenvervoer over de weg winstgevend of hebben de betrokken bedrijven moeite om financieel het hoofd boven water te houden?

Waarom duren de proefprojecten met ecocombi's zo lang? Kunnen niet sneller conclusies worden getrokken, waardoor rechtszekerheid ontstaat voor de ondernemingen die er interesse voor hebben?

*De heer Jef Van den Bergh* vraagt wat in het dossier van de ecocombi's de stand van zaken in Duitsland is. Bevindt dit type van vervoer zich daar ook nog in een proeffase of werd er reeds een permanent juridisch kader ingevoerd?

L'électrification de la flotte de camions sera-t-elle financièrement plus rapidement viable pour les petits camions que pour les gros? L'affirmation selon laquelle les camions électriques sont actuellement quatre fois plus chers que les camions diesel tient-elle compte de la consommation d'énergie, ou seul le prix d'achat est-il pris en considération?

*M. Yves Evrard* a le sentiment que les entreprises désireuses d'utiliser la lettre de voiture numérique sont trop abandonnées à elles-mêmes. A-t-on déjà une idée de la charge administrative que cet outil permettra d'éviter?

L'impact de l'utilisation des écocombis sur l'environnement et sur l'état des infrastructures routières a-t-il déjà fait l'objet d'études scientifiques?

Le constat que l'infrastructure de recharge pour les véhicules électriques est moins développée en Wallonie qu'en Flandre se traduit-il par une évolution plus lente vers l'électrification du parc automobile?

Où le transport de marchandises par route se situe-t-il par rapport au transport de marchandises par rail? Le chemin de fer jouera-t-il un rôle plus important à l'avenir?

*M. Bob van Pareren* demande si le chemin de fer est un concurrent du transport de marchandises par camion.

Le secteur du transport routier de marchandises est-il rentable ou les entreprises concernées connaissent-elles des difficultés financières?

Pourquoi la durée des projets pilotes en matière d'écocombis est-elle si longue? Des conclusions ne pourraient-elles pas être tirées plus rapidement, ce qui permettrait d'éviter l'insécurité juridique?

*M. Jef Van den Bergh* demande quel est en Allemagne l'état de la situation concernant les écocombis. Ce type de transport s'y trouve-t-il également encore dans une phase expérimentale ou un cadre juridique permanent a-t-il déjà été mis en place?

De spreker wijst op de urgentie van het probleem van het tekort aan vrachtwagenbestuurders. Het vraagstuk komt sterk naar voor in het Verenigd Koninkrijk, maar levert ook in ons land steeds meer moeilijkheden op. Probeert Duitsland vrachtwagenbestuurders aan te trekken door de transportbedrijven te laten werken binnen een fiscaal gunstiger regime?

Welk energietype zal door zware vrachtwagens worden gebruikt na de verdwijning van fossiele brandstoffen? Gaat het om waterstof, elektriciteit, een combinatie van beide of nog een andere technologie?

De uitrol van laadinfrastructuur is bij uitstek een thema waarin de Benelux verantwoordelijkheid moet opnemen.

De spreker heeft vernomen dat Delhaize investeert in hybride vrachtwagens, die op diesel en waterstof rijden.

*De heer Jan Molema, directeur Economie en Duurzaamheid bij de Benelux Unie, gaat in op de stelling van Febetra dat de digitale vrachtbrief percentagegewijs slechts beperkt wordt gebruikt. Allereerst betreft het een proefproject in het licht van de Europese ambitie om in 2025 met een oplossing voor de hele Europese Unie te komen. Bovendien is de absolute groei van enkele tienduizenden uitgegeven digitale vrachtbrieven bij de lancering in 2017 naar meer dan 800.000 vrachtbrieven in 2020 een duidelijk teken dat de *early adopters* mee zijn. Kmo's zullen logischerwijs afwachten tot de e-CMR in heel Europa kan worden gebruikt alvorens investeringen in software en hardware te doen; dat was ook verwacht. De heer Molema stelt dan ook dat het glas vanuit beleidsperspectief en strategisch perspectief halfvol is en dat de digitale vrachtbrief in die zin een succes is voor de Benelux, die trekker is van het dossier en daardoor een impact kan hebben op de toekomstige Europese regelgeving. Als de regelgeving van de Europese Unie er zal zijn, zal de Benelux een strategische voorsprong blijken te hebben. Het project is vooralsnog beperkt tot het grondgebied van de Benelux, maar dat zal niet zo blijven.*

L'orateur souligne l'urgence que revêt le problème de la pénurie de chauffeurs routiers. Si le problème est particulièrement aigu au Royaume-Uni, la situation est également de plus en plus délicate dans notre pays. L'Allemagne cherche-t-elle à attirer des chauffeurs routiers en faisant en sorte que les entreprises de transport travaillent sous un régime fiscal plus favorable?

Quel type d'énergie sera utilisé pour faire rouler les poids lourds après la disparition des combustibles fossiles? S'agira-t-il de l'hydrogène, de l'électricité, d'une combinaison des deux ou d'une autre technologie?

Le déploiement de l'infrastructure de recharge est par définition un thème dans le cadre duquel il appartient au Benelux de prendre ses responsabilités.

L'orateur a appris que Delhaize investit dans des camions hybrides fonctionnant au diesel et à l'hydrogène.

*M. Jan Molema, directeur Économie et Durabilité de l'Union Benelux, réagit à propos de la déclaration de Febetra selon laquelle la lettre de voiture numérique n'est utilisée que dans une mesure limitée. Il s'agit tout d'abord d'un projet pilote au regard de l'ambition européenne de trouver une solution pour l'ensemble de l'Union européenne en 2025. Par ailleurs, la croissance en termes absolus du nombre de lettres de voiture de quelques milliers lors du lancement en 2017 à plus de 800.000 en 2020 indique clairement que les premiers à l'adopter sont de la partie. Les PME attendront logiquement que l'e-CMR puisse être utilisé dans toute l'Europe avant d'investir dans les logiciels et le matériel requis, ce qui était également prévu. M. Molema considère donc que, d'un point de vue politique et stratégique, le verre est à moitié plein et que la lettre de voiture numérique constitue un succès pour le Benelux, qui joue un rôle moteur dans ce dossier et peut donc influencer sur la future législation européenne. Lorsque les réglementations de l'Union européenne auront été mises en place, le Benelux détiendra un avantage stratégique. Pour l'heure, le projet se limite au territoire du Benelux mais il n'en sera pas toujours ainsi.*

Tijdens een recent strategisch overleg van de directeurs-generaal bevoegd voor mobiliteit van de drie landen van de Benelux kwamen onder meer de volgende onderwerpen aan bod:

— het zogenaamd dynamisch laden, waarbij een batterij kan worden opgeladen tijdens de rit, lijkt een groot potentieel te hebben. Duitsland investeert er nu al in;

— de uitrol van laadinfrastructuur in algemene zin is essentieel voor de mobiliteit in de Benelux in het licht van de beoogde CO<sub>2</sub>-reductie;

— een impuls voor emissiearme vrachtwagens wordt gegeven: zij zullen voortaan 46 ton over de grens mogen vervoeren, terwijl het vervoer van gewone vrachtwagens beperkt blijft tot 44 ton;

— de Benelux kan een rol spelen bij het maken van afspraken met Duitsland over de toelating van ecocombi's tot het wegennet. De recente bilaterale overeenkomst tussen Nederland en Duitsland heeft als gevolg dat Nederlandse ecocombi's op het Duitse grondgebied mogen rijden als zij aan de Duitse normen (onder meer een maximaal tonnage van 40 ton) voldoen. Het is belangrijk dat België dezelfde overeenkomst sluit met Duitsland. De Europese Unie legt op dit vlak weliswaar bilaterale overeenkomsten op, maar de Benelux kan de rol van facilitator op zich nemen om een gelijkheid van de normen te waarborgen.

### C. Antwoorden van de genodigde

*Mevrouw Isabelle De Maegt* beantwoordt de vragen.

#### *De digitale vrachtbrief*

Transportbedrijven investeren wegens de aan-gehaalde redenen nog niet massaal in de e-CMR. Die vaststelling kan zowel voor België als voor Nederland worden gemaakt.

De winst die de digitale vrachtbrief genereert, is reëel, maar de e-CMR kan enkel worden ingezet op trajecten door landen die het systeem aanvaarden

Les sujets suivants, entre autres, ont été abordés lors d'une récente concertation stratégique entre les directeurs généraux responsables de la mobilité des trois pays du Benelux:

— la charge dynamique qui permet de charger une batterie pendant la conduite semble présenter un grand potentiel. L'Allemagne investit déjà dans ce domaine;

— le déploiement de l'infrastructure de recharge en général est essentiel pour la mobilité dans le Benelux, compte tenu de la réduction envisagée des émissions de CO<sub>2</sub>;

— une impulsion est donnée en faveur des camions à faibles émissions: ils seront désormais autorisés à transporter 46 tonnes au-delà de la frontière, cependant que les camions ordinaires seront limités à 44 tonnes;

— le Benelux peut jouer un rôle dans la conclusion d'accords avec l'Allemagne à propos de l'autorisation des écocombis sur le réseau routier. Le récent accord bilatéral entre les Pays-Bas et l'Allemagne implique que les écocombis néerlandais sont autorisés à circuler sur le territoire allemand moyennant le respect des normes allemandes (entre autres un tonnage maximum de 40 tonnes). Il est important pour la Belgique de conclure le même accord avec l'Allemagne. Bien que l'Union européenne impose des accords bilatéraux dans ce domaine, le Benelux peut assumer un rôle de facilitateur pour garantir l'égalité des normes.

### C. Réponses de l'oratrice invitée

*Mme Isabelle De Maegt* répond aux questions.

#### *La lettre de voiture numérique*

Les entreprises de transport n'investissent pas encore massivement dans l'e-CMR pour les raisons évoquées précédemment. Cette conclusion vaut tant pour la Belgique que pour les Pays-Bas.

L'avantage généré par la lettre de voiture numérique est bien réel mais l'e-CMR ne peut être utilisé que sur le réseau routier des pays qui acceptent

en het voordeel neemt af door het ontbreken van interoperabiliteit tussen de verschillende systemen.

### *Ecocombi's*

De uitreiking van vergunningen voor een volledig netwerk geniet de voorkeur: zo kunnen transportbedrijven flexibeler inspelen op de veranderende wensen van de klanten.

De overheid heeft de duurtijd van de proefprojecten vastgesteld. De lange duur valt te verklaren door de wens om een grondige evaluatie te maken van verschillende aspecten, zoals de impact op de verkeersveiligheid, het effect op de aantrekkelijkheid van andere vervoersmodi en de evolutie van de gekozen trajecten.

De effecten van ecocombi's voor de staat van het wegdek hangen vooraf af van het gewicht van de vracht aan boord. Doordat de ecocombi's tot minder vrachtwagens op de weg leiden, zijn de effecten positief.

In Duitsland zijn de regels voor ecocombi's eenvoudig: een vergunning voor het voertuig en een bijkomende opleiding voor de chauffeur volstaan. Wel geldt een bijkomende regel voor het gewicht van de vracht: die mag maximaal 40 ton bedragen, waardoor ecocombi's er enkel interessant zijn voor het vervoer van lichte en volumineuze goederen.

### *Het tekort aan vrachtwagenbestuurders*

Het tekort aan bestuurders is een Europees fenomeen. Omdat de Belgische chauffeurs tot de duurste van de Europese Unie behoren, is hun actieradius voornamelijk beperkt tot België en zijn buurlanden. Vanuit die vaststelling en in het licht van het feit dat de Belgische transportsector kleine winstmarges heeft, zou een financiële tussenkomst van de overheid welkom zijn (bijvoorbeeld door een gerichte lastenverlaging, die dan wel in overeenstemming moet zijn met het Europese verbod op staatssteun).

Het Verenigd Koninkrijk is de vierde belangrijkste bestemming van Belgische transportbedrijven.

le système et le manque d'interopérabilité entre les différents systèmes contribue à en réduire les avantages.

### *Ecocombis*

La délivrance d'autorisations pour un réseau complet est privilégiée: de la sorte, les entreprises de transport pourront répondre avec davantage de souplesse à l'évolution des besoins de la clientèle.

Les autorités ont fixé la durée des projets pilotes. Cette durée – longue - s'explique par la volonté de procéder à une évaluation minutieuse de différents aspects, tels que l'impact sur la sécurité du trafic, l'effet sur l'attractivité des autres modes de transport et l'évolution des trajets retenus.

Les effets de la circulation d'écocombis sur l'état de la chaussée dépendent préalablement du poids du fret embarqué. Les écocombis contribuant à réduire le nombre de camions sur les routes, les effets sont positifs.

En Allemagne, les règles applicables aux écocombis sont simples: une autorisation pour le véhicule et une formation complémentaire pour le chauffeur suffisent. Une règle supplémentaire concerne toutefois le poids du fret qui ne peut pas dépasser les 40 tonnes; en d'autres termes, les écocombis ne sont intéressants que pour le transport de marchandises légères et volumineuses.

### *La pénurie de chauffeurs routiers*

La pénurie de chauffeurs est un phénomène européen. Les chauffeurs belges étant parmi les plus chers de l'Union européenne, leur rayon d'action se limite principalement à la Belgique et aux pays voisins de celle-ci. Sur la base de ce constat et compte tenu du fait que le secteur du transport belge présente de faibles marges bénéficiaires, une intervention financière des pouvoirs publics serait la bienvenue (par exemple par le biais d'une réduction ciblée des charges, dans le respect bien évidemment de l'interdiction européenne des aides d'État).

Le Royaume-Uni est la quatrième destination la plus importante pour les entreprises de transport



Ondernemingen en bestuurders zijn niet altijd vragende partij om naar dit land te rijden: zij riskeren immers boetes voor transmigranten die heimelijk meeliften en worden sinds de Brexit geconfronteerd met zwaardere administratieve verplichtingen.

Omdat twee ecocombi's de capaciteit van drie gewone vrachtwagens hebben, kunnen zij een gedeeltelijke oplossing aanreiken voor het tekort aan chauffeurs, maar ze zijn geen wonderoplossing: zij worden immers enkel ingezet op snelwegen en een beperkt aantal trajecten van en naar die snelwegen, terwijl ook een voor- en natraject moet worden afgelegd met gewone vrachtwagens of bestelwagens.

De spreekster heeft geen weet van het aantrekken van Belgische bestuurders door Duitse transportbedrijven. Het *mobility package* van de EU bepaalt wel dat vrachtwagens om de acht weken moeten terugkeren naar hun officiële zetel, wat als gevolg heeft dat Oost-Europese bedrijven vestigingen oprichten in West-Europa, vooral in Duitsland.

#### *Vrachtwagens op hernieuwbare energie*

Er zijn nu al bestelwagens die op elektriciteit rijden. Wellicht kan de elektrificatie van bestelwagens eenvoudiger worden gerealiseerd dan voor grote vrachtwagens. Wat de kostprijs van de elektrificatie van het vrachtovervoer betreft, moet ook de levensduur van de batterij en de doorverkoopprijs op de tweedehands markt in rekening worden gebracht; dat zijn nu nog onbekende factoren in de kostprijsberekening.

De laadinfrastructuur is momenteel beter uitgebouwd in Vlaanderen dan in Wallonië. De verdere uitrol is essentieel, met name omdat het praktisch en economisch niet haalbaar is om voor een laadbeurt een omweg te maken.

In Duitsland is LNG (*liquid natural gas*) als brandstof interessant omdat voertuigen met LNG geen kilometerheffing betalen. Dat verklaart waarom sommige Belgische vervoerders die veel in Duitsland werken in LNG-voertuigen hebben geïnvesteerd. De hoge gasprijzen vormen voor die bedrijven nu echter een probleem.

belges. Les entreprises et les chauffeurs ne sont pas toujours désireux de desservir ce pays: ils s'exposent à des amendes lorsque des migrants montent clandestinement à bord et sont confrontés à des obligations administratives plus lourdes depuis le Brexit.

Dès lors que deux écocombis ont une capacité d'emport correspondant à celle de trois camions ordinaires, ils peuvent constituer une solution partielle à la pénurie de chauffeurs sans pour autant constituer une solution miracle: ils ne sont en effet utilisés que sur les autoroutes et sur un nombre restreint de trajets vers et depuis celles-ci, les trajets antérieurs et postérieurs devant être assurés par des camions ou des camionnettes ordinaires.

L'oratrice n'a pas connaissance de l'embauche de chauffeurs belges par des entreprises de transport allemandes. Le *mobility package* de l'UE disposant que les camions doivent regagner leur siège officiel toutes les huit semaines, des entreprises d'Europe de l'Est créent des succursales en Europe occidentale, notamment en Allemagne.

#### *Camions fonctionnant au moyen de carburants renouvelables*

Il existe déjà des camionnettes fonctionnant à l'électricité. L'électrification des camionnettes pourrait être plus facile à réaliser que pour les gros camions. En ce qui concerne le coût de l'électrification du transport de marchandises, il faut également tenir compte de la durée de vie des batteries et du prix de revente sur le marché de l'occasion, des facteurs qui interviennent dans le calcul des coûts et ne sont actuellement pas encore connus.

L'infrastructure de recharge est actuellement mieux développée en Flandre qu'en Wallonie. Il est essentiel d'en poursuivre le déploiement parce qu'il n'est pas envisageable, d'un point de vue pratique ou économique, de faire un détour pour recharger.

En Allemagne, le GNL (gaz naturel liquide) est un carburant intéressant car les véhicules fonctionnant au GNL sont exonérés de la taxe de circulation. C'est la raison pour laquelle des transporteurs belges qui travaillent beaucoup en Allemagne ont investi dans des véhicules GNL. Le prix élevé du gaz constitue toutefois aujourd'hui un problème pour ces entreprises.

Op basis van de huidige stand van de technologie lijkt elektriciteit de geschikte energie te zullen zijn voor ritten op korte afstand, terwijl waterstof vooral interessant zal worden voor ritten op lange afstand. Waterstof bevindt zich nog maar in de fase van proefprojecten. Momenteel kunnen gewone vrachtwagens op elektriciteit 200 kilometer afleggen vooraleer de batterij opnieuw moet worden opgeladen. De batterijtechnologie evolueert snel, zowel inzake capaciteit als levensduur, dus op termijn kan de situatie nog evolueren.

Op het huidige prijsniveau zijn alternatieven voor diesel financieel niet interessant. Sommige klanten met een ecologische insteek zijn wel bereid er voor te betalen, maar dat betreft momenteel slechts een heel kleine niche.

#### *Gecombineerd vervoer*

Zowel de spoorweg als de scheepvaart zijn partners voor het vervoer over de weg. Er bestaat al gecombineerd vervoer, tot nu toe vooral op lange afstand, maar in de toekomst wellicht ook meer op korte afstand als gevolg van grote wegenwerken, die goederenvervoer per vrachtwagen bemoeilijken. Omdat de kostprijs van de overlading tussen twee vervoersmodi op 40 euro wordt geraamd, kan de overheid gecombineerd vervoer stimuleren door gerichte subsidies, met name door de betaling van een zogenaamde overslagcheque of door de ondersteuning van de aankoop van het vereiste materieel.

### **VII. — HOORZITTING MET MEVROUW WILLEMIJN WESTERLAKEN, VERTEGENWOORDIGER VAN TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND, DE ONDERNEMERSFEDERATIE VAN DE TRANSPORT- EN LOGISTIEKSECTOR IN NEDERLAND (21 JANUARI 2022)**

#### **A. Inleidende uiteenzetting**

*Mevrouw Willemijn Westerlaken* geeft eerst toelichting bij haar organisatie: Transport en Logistiek Nederland (TLN) ondersteunt als sectorfederatie haar leden bij het organiseren en uitvoeren van hun logistieke dienstverlening en transport en helpt hen om nu en in de toekomst het beste uit hun onderneming te halen. De organisatie is actief in

Dans l'état actuel de la technologie, il semble que l'électricité sera l'énergie appropriée pour les trajets courts tandis que l'hydrogène s'avérera particulièrement intéressant pour les trajets longs. L'hydrogène n'en est encore qu'au stade de projet pilote. Actuellement, les camions ordinaires peuvent parcourir 200 kilomètres à l'électricité avant que la batterie ne doive être rechargée. La technologie des batteries évolue rapidement, en termes tant de capacité que de durée de vie, de sorte que la situation peut encore évoluer à terme.

Au niveau de prix actuel, les alternatives au diesel ne sont pas financièrement intéressantes. Certains clients soucieux de l'écologie sont disposés à payer pour ces produits, mais il ne s'agit pour l'instant que d'une toute petite niche.

#### *Transport combiné*

Le train comme le bateau sont des partenaires du transport routier. Le transport combiné existe déjà, essentiellement sur de longues distances actuellement, mais il se développera sans doute également à l'avenir sur de courtes distances à la suite de grands travaux routiers qui entravent le transport de marchandises par camion. Le coût du transbordement entre deux modes de transport étant estimé à 40 euros, les autorités peuvent encourager le transport combiné par des subventions ciblées, notamment le versement d'un chèque transbordement ou un soutien à l'achat des équipements requis.

### **VII. — AUDITION DE MME WILLEMIJN WESTERLAKEN, REPRÉSENTANTE DE TRANSPORT EN LOGISTIEK NEDERLAND, LA FÉDÉRATION DES ENTREPRENEURS DU SECTEUR DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE AUX PAYS-BAS (21 JANVIER 2022)**

#### **A. Exposé introductif**

*Mme Willemijn Westerlaken* commence par présenter son organisation: en tant que fédération sectorielle, *Transport en Logistiek Nederland* (TLN) soutient ses membres dans l'organisation et la mise en œuvre de leurs services logistiques et de transport et les aide à tirer le meilleur parti de leur activité, aujourd'hui et à l'avenir. Active

15 deelmarkten en vertegenwoordigt de bedrijven zowel binnen Nederland als in Europees verband. Ongeveer 5.000 ondernemingen, voornamelijk kleine en middelgrote bedrijven, zijn aangesloten bij TLN. TLN is gevestigd in de Nederlandse stad Zoetermeer.

De spreekster formuleert vervolgens de standpunten van TLN over de vier thema's die door de commissie worden onderzocht.

*1. De uitbreiding van het systeem van de digitale vrachtbrief (e-CMR) in het goederenvervoer*

Mevrouw Westerlaken identificeert voor de e-CMR twee belangrijke succesfactoren:

— bedrijven die papierloos werken, boeken een belangrijke efficiëntiewinst, waarbij er ook nieuwe mogelijkheden ontstaan voor de ontwikkeling van inzichten *in real time*;

— door de meer verregaande digitalisering ontstaat een beter inzicht in bedrijfsprocessen, wat dan weer een voorwaarde is voor de totstandkoming van ketendigitalisering.

De stand van zaken van dit dossier in Nederland kan als volgt worden samengevat:

— de logistieke dienstverleningsorganisatie TransFollow maakt, op initiatief van TLN en ondernemersorganisatie Evofenedex, werk van de ontwikkeling van de e-CMR;

— de opdracht om de e-CMR op Europees niveau uit te rollen werd overgedragen aan de Internationale Wegtransportunie (IRU);

— zowel in Nederland als ruimer in Europa zijn er meerdere aanbieders van de e-CMR.

Er is ook een verband tussen de e-CMR en de digitalisering van de handhaving. De aanneming van de e-CMR en de implementatie ervan is een complex gegeven, waarbij relaties tot stand worden gebracht tussen veel actoren: verladers, vervoerders, IT-leveranciers, betrokken overheden, ... Er is geen centraal orgaan of een overheid die sturend

sur 15 marchés partiels, l'organisation représente des entreprises aux Pays-Bas et dans le contexte européen. Quelque 5.000 entreprises, petites et moyennes pour la plupart, sont membres de TLN qui a son siège à Zoetermeer, aux Pays-Bas.

L'oratrice livre ensuite le point de vue de TLN sur les quatre thèmes examinés par la commission.

*1. L'élargissement du système de la lettre de voiture numérique (e-CMR) dans le secteur du transport de marchandises*

Mme Westerlaken identifie deux facteurs de succès essentiels pour l'e-CMR:

— les entreprises qui travaillent sans recours aux documents papier réalisent d'importants gains d'efficacité qui génèrent à leur tour de nouvelles possibilités de développement de concepts en temps réel;

— une numérisation plus poussée permet de mieux comprendre les processus d'entreprise, une condition à la mise en œuvre de la numérisation en chaîne.

L'état des lieux de ce dossier aux Pays-Bas peut se résumer comme suit:

— à l'initiative de TLN et de l'organisation entrepreneuriale Evofenedex, l'organisation de services logistiques TransFollow travaille au développement de l'e-CMR;

— le déploiement de l'e-CMR au niveau européen a été transféré à l'Union internationale des transports routiers (IRU);

— plusieurs fournisseurs proposent l'e-CMR, aux Pays-Bas comme plus largement en Europe.

Il existe également un lien entre l'e-CMR et la numérisation du contrôle. L'adoption de l'e-CMR et sa mise en œuvre sont un dossier complexe, où des relations s'établissent entre de nombreux acteurs: chargeurs, transporteurs, fournisseurs de TI, autorités concernées, ... Il n'existe pas d'organisme central ou d'autorité qui puisse conduire le

kan optreden, wat het moeilijker maakt om vooruitgang te boeken bij de uitrol van een complex systeem.

Er zijn nog uitdagingen en knelpunten die moeten worden aangepakt en opgelost:

- de interoperabiliteit (uitwisselbaarheid van informatie);
- de certificering;
- de ratificatie (met name in België).

In dit dossier kan de Benelux als laboratorium fungeren. Fouten en tegenslagen in de ontwikkeling zijn normaal en kunnen betere inzichten aanreiken. Nederland heeft ervaring met een aantal oplossingen, meer bepaald via TransFollow en Pioniera. Ook wordt werk gemaakt van publiek-private samenwerking tussen het ministerie enerzijds en de belangrijkste ondernemingen in de logistieke sector en andere marktpartijen (vervoerders, verladers en IT-leveranciers).

Omdat de e-CMR niet beperkt is tot de Benelux, vragen de knelpunten om een Europese oplossing. De pilootopdracht van de Benelux kan worden opgeschaald naar het Europese niveau, bijvoorbeeld door middel van *Electronic Freight Transport Information* (eFTI) en het *Digital Transport & Logistics Forum* (DTLF).

Bij de uitrol van de e-CMR moet worden vermeden dat het systeem te ingewikkeld wordt gemaakt: men moet bij de basis blijven door een eenvoudig concept te hanteren en implementeringsproblemen te vermijden. Zo moeten combinaties met andere modaliteiten en documenten niet als een prioriteit of als een noodzakelijke randvoorwaarde worden beschouwd. Er moet in eerste instantie worden ingezet op een *level playing field* voor de e-CMR, die interoperabiliteit en gelijke toegang tot informatie impliceert.

processus, ce qui rend plus difficiles les progrès dans le déploiement d'un système complexe.

Il reste des défis à relever et des entraves à résoudre:

- l'interopérabilité (échange d'informations);
- la certification;
- la ratification (notamment en Belgique).

Dans ce dossier, le Benelux peut faire office de laboratoire. Les erreurs et les échecs dans le processus de développement sont normaux et peuvent déboucher sur de meilleures vues d'ensemble. Les Pays-Bas ont l'expérience d'un certain nombre de solutions, notamment par le biais de TransFollow et Pioniera. La mise en place de la coopération public-privé entre le ministère, d'une part, et les principales entreprises du secteur de la logistique et les autres acteurs du marché (transporteurs, chargeurs et fournisseurs de TI), d'autre part, est en cours.

L'e-CMR n'étant pas limité au Benelux, les entraves requièrent une solution européenne. Le projet pilote Benelux peut être transposé au niveau européen, par exemple par le biais de l'*Electronic Freight Transport Information* (eFTI) et du *Digital Transport & Logistics Forum* (DTLF).

Lors du déploiement de l'e-CMR, il faut éviter de rendre le système trop complexe et s'en tenir à l'essentiel en recourant à un concept simple et en évitant les problèmes de mise en œuvre. Ainsi, les combinaisons avec d'autres modalités et documents ne doivent pas être considérées comme une priorité ou une condition connexe nécessaire. La première priorité devrait consister à mettre en place des conditions de concurrence équitables pour l'e-CMR, ce qui implique l'interopérabilité et l'égalité d'accès à la formation.

## 2. De inzet van lange en zware vrachtwagens (ecocombis) in de Benelux

Ecocombi's leiden tot een verbetering van de efficiëntie van het goederenvervoer over de weg en dragen ook bij tot de verduurzaming van het goederentransport. Ze moeten dan wel grensoverschrijdend kunnen worden ingezet, in zoveel mogelijk landen. Een harmonisering van de voorschriften en de voltooiing van de geschikte infrastructuur zijn daarvoor essentieel.

## 3. Het tekort aan vrachtwagenbestuurders

Beroepschauffeur is in Nederland het meest omvangrijke beroep: in geen enkel ander beroep werken er meer personen. Van de 90.187 chauffeurs in Nederland is nu 96 % man en 4 % vrouw. In 2021 was er slechts een instroom van 7.817 personen, wat te weinig is. Het tekort loopt trouwens verder op: in de eerstvolgende vijf jaar zijn er jaarlijks 10.000 bijkomende chauffeurs extra nodig, met name doordat het goederenvervoer blijft toenemen.

De belangrijkste oorzaak van het tekort is de uitstroom uit het beroep door pensionering. Er is een onevenwichtige leeftijds piramide, die met de jaren meer uitgesproken wordt. De gemiddelde leeftijd van een chauffeur is nu 42 jaar. Het algemeen personeelstekort op de arbeidsmarkt verkleint ook de kans op het werven van chauffeurs. Om het tekort aan te pakken, wordt er werk gemaakt van zij-instroom en doorstroming, die al enige tijd op jaarbasis rond de 1.000 werknemers opleveren. Ook is goed werkgeverschap van groot belang en wordt er ingezet op kleinschalige acties (1-op-1-werving).

De spreekster formuleert in dit dossier een aantal aanbevelingen voor de overheden:

- de vereiste ervaring voor het rijden met ecocombi's kan worden verkort. Nu duurt de opleiding vijf jaar, drie jaar ervaring zou in de toekomst moeten volstaan;

## 2. L'utilisation de camions longs et lourds (écocombis) dans le Benelux

Les écocombis ont pour effet d'augmenter l'efficacité du transport routier de marchandises et contribuent à rendre ce dernier plus durable. Ils doivent toutefois pouvoir circuler au-delà des frontières, dans le plus grand nombre de pays possible. Il est essentiel à cet effet d'harmoniser les réglementations et de mettre en place l'infrastructure appropriée.

## 3. La pénurie de chauffeurs routiers

Le métier de chauffeur professionnel est le plus répandu aux Pays-Bas: aucune autre branche n'emploie autant de personnes. Sur les 90.187 chauffeurs que comptent les Pays-Bas, 96 % sont aujourd'hui des hommes et 4 % des femmes. En 2021, seulement 7.817 personnes entreront dans la profession, ce qui est insuffisant. La pénurie va en outre continuer à augmenter: au cours des cinq prochaines années, il faudra chaque année 10.000 conducteurs supplémentaires, en raison principalement de l'accroissement continu du volume de marchandises transportées.

Les départs à la retraite sont la principale cause de la pénurie. On observe une pyramide des âges déséquilibrée qui s'accroît avec l'âge. L'âge moyen d'un conducteur est actuellement de 42 ans. La pénurie de personnel sur le marché du travail en général a pour effet d'également réduire les possibilités de recruter des chauffeurs. Pour remédier à cette pénurie, on travaille sur les entrées latérales et transversales, ce qui, depuis un certain temps, a déjà permis de recruter annuellement quelque 1000 personnes. Un entrepreneuriat de qualité est également très important et des actions sont menées à petite échelle (recrutement individuel).

L'oratrice se formule dans ce dossier un certain nombre de recommandations à l'intention des autorités:

- l'expérience requise pour la conduite d'écocombis peut être réduite. La formation dure actuellement cinq ans mais trois années d'expérience devraient être suffisantes à l'avenir;

— de zogenaamde Code 95-certificaten, op basis waarvan bijscholing verplicht is om het beroep van chauffeur te kunnen blijven uitoefenen, zouden het best op Benelux-niveau worden toegekend. Dat zou vooral interessant zijn voor chauffeurs in de grensregio's, die soms een tijd niet kunnen rijden door de achterstand in de organisatie van opleidingen;

— de opleidingscapaciteit kan eveneens efficiënter worden ingezet door ze op Beneluxniveau te organiseren;

— er ligt verder winst op het snijvlak van verduurzaming, digitalisering en innovatie. Ook op dit vlak kunnen in de Benelux initiatieven worden genomen.

#### *4. De vervanging van fossiele brandstoffen voor vrachtwagens door vormen van hernieuwbare energie, met name elektriciteit en waterstof*

De verduurzaming van het goederenvervoer per vrachtwagen zal er komen, maar het is nog niet duidelijk wat het tempo van de verandering zal zijn. Er zijn verschillende aspecten aan de vooropgestelde CO<sub>2</sub>-reductie: naast de investeringen in schonere voertuigen en alternatieve brandstoffen moet ook werk worden gemaakt van een verhoging van de efficiëntie van het transport. Momenteel staat er een rem op het tempo van de transformatie door het ontbreken van een aantal randvoorwaarden, zoals laadinfrastructuur. "Fit For 55" en andere duurzaamheidsplannen van de EU zullen bepalend zijn voor de versnelling.

Elektrische voertuigen zijn het meest efficiënt en kunnen zeker worden ingezet bij leveringen in de stad, maar voor transport op langere afstand zullen ook andere energiebronnen moeten worden ingezet, in een haalbare energiemix. Efficiëntie is een essentieel element. Waterstof is een optie, maar voor een beperkt type vervoer door zware voertuigen. Om de Nederlandse emissiedoelstellingen voor 2030 te halen, zullen in een transitiefase biobrandstoffen nodig zijn alvorens er volledig op hernieuwbare energie kan worden overgeschakeld.

— les certificats Code 95, sur la base desquels une formation complémentaire est obligatoire pour rester dans la profession de chauffeur, devraient être délivrés au niveau du Benelux. Ce serait surtout intéressant pour les conducteurs des régions frontalières qui ne peuvent parfois pas conduire pendant un certain temps en raison de retards dans l'organisation des cours de formation;

— la capacité de formation pourrait également être renforcée si elle était organisée au niveau du Benelux;

— il existe d'autres avantages liés tout à la fois la durabilité, à la numérisation et à l'innovation. À cet égard aussi, des initiatives peuvent être prises dans le Benelux.

#### *4. Le remplacement des carburants fossiles pour les camions par des formes d'énergie renouvelable, notamment l'électricité et l'hydrogène*

La durabilité du transport de marchandises par camion se réalisera mais l'on ne sait pas encore bien à quel rythme le changement s'opérera. La réduction des émissions de CO<sub>2</sub> proposée comporte plusieurs aspects: outre les investissements dans des véhicules plus propres et des carburants de substitution, il faut également accroître l'efficacité des transports. Actuellement, l'absence de certaines conditions préalables, comme l'infrastructure de chargement, a pour effet de ralentir le rythme de la transformation. "Fit For 55" et d'autres plans de durabilité de l'UE seront déterminants pour l'accélération du processus.

Les véhicules électriques sont les plus efficaces et pourront sans nul doute être utilisés pour effectuer les livraisons urbaines. En ce qui concerne le transport sur de plus longues distances, il faudra également recourir à d'autres sources d'énergie dans le cadre d'un mix énergétique viable. L'efficacité constitue un élément essentiel. L'hydrogène est une option mais seulement pour un type limité de transport au moyen de véhicules lourds. Pour réaliser les objectifs néerlandais en matière d'émissions à l'horizon 2030, il faudra recourir aux biocarburants dans une phase de transition avant de pouvoir passer intégralement aux énergies renouvelables.

De Benelux als internationale organisatie kan stappen zetten om de verduurzaming te bevorderen:

— zij kan de nodige financiële slagkracht ontwikkelen om de transitie te versnellen;

— zij kan tussen de drie landen afspraken tot stand brengen over het maximumgewicht van grensoverschrijdend vervoer. Zo zou de verhoging van het toegelaten gewicht voor vrachtwagens die op hernieuwbare energiebronnen rijden zowel in Nederland als in Vlaanderen moeten gelden, en liefst nog ruimer. Nu geldt deze versoepeling enkel in Vlaanderen;

— het ontbreken van voldoende laadinfrastructuur voor vrachtwagens die op waterstof of elektriciteit rijden moet zo snel mogelijk worden aangepakt.

Het is duidelijk dat de Benelux een rol kan spelen om inzake verduurzaming de kloof tussen wens en realiteit te overbruggen.

### B. Vragen en opmerkingen van de leden

*De heer Yves Evrard* dankt mevrouw Westerlaken voor de concrete oplossingen en ideeën die zij namens haar organisatie aanreikt.

De sector van vervoer en logistiek bestaat voornamelijk uit kleine bedrijven, wat implicaties heeft voor de capaciteit van ondernemingen om zich aan nieuwe regels en standaarden te conformeren.

Wat is de oorzaak van de grote verschillen tussen landen inzake de prijs van CNG (*Compressed Natural Gaz*)?

*Mevrouw Patricia Creutz* stelt dat de uiteenlopende technische systemen voor moeilijkheden zorgen: zowel de vereisten als de geldigheidsduur van de systemen verschillen van land tot land, wat problemen veroorzaakt in een sector die bij uitstek grensoverschrijdend is.

De spreekster stipt aan dat veel onderaannemers in de transportsector uit Oost-Europa afkomstig zijn, waardoor de chauffeurs vaak de lokale talen niet machtig zijn. Een ander pijnpunt vormen de

En tant qu'organisation internationale, le Benelux peut prendre des mesures pour promouvoir la durabilité:

— il peut développer la puissance financière requise pour accélérer la transition;

— il peut induire des accords entre les trois pays à propos du poids maximal des transports transfrontaliers. L'augmentation du poids autorisé pour les camions munis par des sources d'énergie renouvelables devrait s'appliquer tant aux Pays-Bas qu'en Flandre, et de préférence même plus largement. Cet assouplissement se limite actuellement à la Flandre;

— il faut veiller à remédier au plus vite à l'absence d'infrastructures de recharge suffisantes pour les camions fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité.

En matière de durabilité, et s'agissant de combler le fossé entre désirs et réalités, le Benelux est très clairement en mesure de jouer un rôle.

### B. Questions et observations des membres

*M. Yves Evrard* remercie Mme Westerlaken pour les solutions et idées concrètes qu'elle propose au nom de son organisation.

Le secteur du transport et de la logistique est principalement constitué de petites entreprises, ce qui influe sur la capacité des entreprises à se conformer aux nouvelles règles et normes.

Comment s'expliquent les grandes différences entre les pays en ce qui concerne le prix du GNC (gaz naturel comprimé)?

Mme *Patricia Creutz* indique que les différences entre les systèmes techniques sont sources de difficultés: tant les exigences que la période de validité des systèmes diffèrent d'un pays à l'autre, ce qui pose des problèmes dans un secteur par définition transfrontalier.

L'oratrice précise que de nombreux sous-traitants du secteur des transports sont originaires d'Europe de l'Est, de sorte que, bien souvent, les conducteurs ne maîtrisent pas les langues

moeilijke arbeidsomstandigheden van chauffeurs: zowel inzake comfort als veiligheid is de job nu te weinig aantrekkelijk.

*De heer Pim van Ballekom* roemt de helderheid van het betoog.

Is het noodzakelijk dat de opleiding tot bestuurder van ecocombi's vijf jaar duurt of is een inkorting mogelijk?

De leeftijdsopbouw van de beroepsgroep is een probleem: de instroom van jonge chauffeurs neemt af, terwijl de uitstroom door pensionering versnelt. Kan het aantrekken van chauffeurs uit het buitenland een gedeeltelijke oplossing zijn, met name door de bestuurders te laten genieten van de lokale arbeidsvoorwaarden? Voor inwoners van landen met lagere lonen kunnen de arbeidsvoorwaarden in de Benelux aantrekkelijk zijn.

De spreker wijst op de grote financiële impact van de keuze voor een bepaald type van aandrijving: terwijl een dieselvrachtwagen ongeveer 80.000 euro kost, kost een vrachtwagen op waterstof gemiddeld 300.000 euro. Die laatste prijs zal in de toekomst wel dalen, maar dit bedrijfseconomische element mag niet worden veronachtzaamd. Fiscale stimulansen kunnen in de transitiefase worden overwogen. Het totaalplaatje van de operationele kosten over de hele levensduur van een voertuig moet daarbij in kaart worden gebracht, zodat de focus niet uitsluitend op de aankoopprijs ligt.

*De heer Bob van Pareren* betreurt dat de ratificatie van e-CMR-systemen binnen de Benelux nog niet gezamenlijk gebeurt.

*De heer Jef Van den Bergh* vraagt of een Code 95-certificaat dat behaald wordt door het volgen van een opleiding in België ook in Nederland geldig is.

De verwachting is dat de prioriteit in de toekomst zal liggen bij de elektrificatie van voertuigen. Waterstof kan in tweede instantie een rol spelen, vooral voor de zwaarste vrachtwagens. CNG daarentegen lijkt niet meer de aandrijving van de toekomst te zijn. Is TLN het met deze analyse eens?

locales. Les conditions difficiles dans lesquelles les chauffeurs sont amenés à travailler constituent un autre problème: qu'il s'agisse du confort ou de la sécurité, le métier n'est actuellement pas suffisamment attractif.

*M. Pim van Ballekom* salue l'argumentation pour sa clarté.

La formation de conducteur d'écocombi doit-elle nécessairement durer cinq ans ou peut-elle être raccourcie?

La structure d'âge de la profession pose problème: l'arrivée de jeunes chauffeurs se réduit cependant que les départs à la retraite s'accélèrent. Le recrutement de chauffeurs étrangers peut-il constituer une solution partielle, notamment en les faisant bénéficier des conditions de travail locales? Les conditions d'emploi dans le Benelux peuvent être attrayantes pour les résidents de pays à plus bas salaires.

L'orateur souligne l'impact financier important du choix d'un type de carburant donné: alors qu'un camion diesel coûte quelque 80.000 euros, un camion à hydrogène en coûte en moyenne 300.000. Ce prix diminuera à l'avenir mais il s'agit d'un élément économique à ne pas négliger. Des incitants fiscaux pourraient être envisagés dans la phase de transition. Il faut tenir compte de l'ensemble des coûts d'exploitation pendant toute la durée de vie d'un véhicule et ne pas se focaliser sur le seul prix d'acquisition.

*M. Bob van Pareren* regrette que la ratification des systèmes e-CMR au sein du Benelux ne se fasse pas encore en commun.

*M. Jef Van den Bergh* demande si un certificat Code 95 obtenu sur la base d'une formation en Belgique est également valable aux Pays-Bas.

On s'attend à ce que la priorité aille à l'avenir à l'électrification des véhicules. L'hydrogène pourrait jouer un rôle en seconde instance, notamment en ce qui concerne les camions les plus lourds. En revanche, le GNC ne semble plus être le carburant de l'avenir. TLN partage-t-il cette analyse?



Het maximumtonnage van vrachtwagens is voor de spreker niet geheel duidelijk. Wat zijn de huidige en toekomstige maxima?

Maken TLN en Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) deel uit van eenzelfde beroepsfederatie?

*De heer Peter Ester* vraagt of de uitstroom uit het beroep van chauffeurs die naar een andere job overstappen een even groot probleem is als de te beperkte instroom.

Welke aanbevelingen zou het Beneluxparlement kunnen formuleren om de vervoerssector vooruit te helpen?

### C. Antwoorden van de genodigde

*Mevrouw Willemijn Westerlaken* beantwoordt de vragen.

#### *De digitale vrachtbrief*

Er zijn belangrijke verschillen tussen de ratificatie van e-CMR-protocollen door landen. De verantwoordelijkheid daarvoor ligt bij de individuele staten. Inzake harmonisering van systemen werden al stappen gezet, maar er moet nog bijkomende vooruitgang worden geboekt.

#### *Ecocombi's*

De opleiding van bestuurders van ecocombi's is deels praktisch van aard en wordt op een gespreide manier gegeven, over een periode van vijf jaar. Een inkorting van die termijn kan worden overwogen.

Het Code 95-certificaat werd door de Europese Unie vastgesteld en geldt dus over de grenzen heen.

#### *Het tekort aan vrachtwagenbestuurders*

Om meer chauffeurs aan te trekken, moet onder meer werk worden gemaakt van een verbetering van het imago van de sector. Uitstroom door de overstap naar een andere job komt voor, maar is beperkter dan de uitstroom door pensionering.

La question du tonnage maximum des camions n'est actuellement pas tout à fait claire aux yeux de l'intervenant. Quels sont les plafonds actuels et futurs?

TLN et Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) font-ils partie de la même fédération professionnelle?

*M. Peter Ester* souhaite savoir si le problème des chauffeurs qui quittent la profession pour changer d'orientation est aussi important que celui de l'afflux insuffisant de candidats.

Quelles recommandations le Parlement Benelux pourrait-il formuler pour aider le secteur des transports?

### C. Réponses de l'oratrice invitée

*Mme Willemijn Westerlaken* répond aux questions.

#### *La lettre de voiture numérique*

On observe des différences importantes concernant la ratification des protocoles e-CMR par les pays. La responsabilité en incombe aux différents États. Des mesures ont déjà été prises pour harmoniser les systèmes mais des progrès supplémentaires doivent encore être réalisés.

#### *Ecocombis*

La formation des conducteurs d'écocombis est en partie pratique et s'étale sur une période de cinq ans. Un raccourcissement de cette période peut être envisagé.

Le certificat Code 95 a été établi par l'Union européenne et est donc valable au-delà des frontières.

#### *La pénurie de chauffeurs routiers*

L'une des mesures à prendre pour attirer davantage de chauffeurs consiste à améliorer l'image du secteur. Les départs consécutifs à un changement d'emploi sont une réalité mais ils sont moins importants que les départs pour mise à la retraite.

Detachering van werknemers uit andere landen kan een ander deel van de oplossing voor het tekort aan bestuurders zijn. Om deloyale concurrentie te vermijden, moeten dan wel de lokale arbeidsvoorwaarden worden nageleefd. Op dat vlak worden reeds stappen in de goede richting gezet: zo gelden vanaf volgende maand de lokale arbeidsvoorwaarden voor cabotage (= vervoer tussen twee punten binnen de grenzen van een lidstaat door een vervoerder uit een andere EU-lidstaat).

Verder zijn de beveiliging en het comfort van vrachtwagenparkings een pijnpunt.

#### *Vrachtwagens met hernieuwbare energie*

Wat de regels voor het type van aandrijving van vrachtwagens betreft, is het belangrijk te wijzen op de gemiddelde afschrijvingsduur van die voertuigen, die zeven jaar bedraagt. Bij de invoering van wettelijke beperkingen moet daarmee rekening worden gehouden. Elektrificatie vereist dat voldoende laadinfrastructuur op het hele netwerk aanwezig is.

#### *Relatie tussen TLN en TLV*

TLN en TLV werken regelmatig samen, maar maken geen deel uit van een gezamenlijke structuur.

#### **D. Reactie van een vertegenwoordiger van de Benelux Unie**

*De heer Jan Molema, directeur Economie en Duurzaamheid bij de Benelux Unie, stelt dat met betrekking tot het e-CMR-project de Benelux als testzone voor de Europese Unie fungeert. Duitsland wordt ook betrokken.*

De limiet van 44 ton is een norm die door Frankrijk wordt opgelegd in het kader van een protectionistisch beleid. De verhoging van het toegelaten tonnage van 46 naar 48 ton voor vrachtwagens die op hernieuwbare energiebronnen rijden, staat in de steigers, precies om het gebruik van hernieuwbare energiebronnen aan te moedigen.

Le détachement de travailleurs d'autres pays peut également constituer une partie de la solution pour résoudre le problème de la pénurie de chauffeurs. Il convient toutefois de respecter les conditions locales d'emploi pour éviter toute concurrence déloyale. Des mesures allant dans le bon sens sont déjà prises: à partir du mois prochain, les conditions de travail locales s'appliqueront au cabotage (= transport entre deux points à l'intérieur des frontières d'un État membre par un transporteur d'un autre État membre de l'UE).

La sécurité et le confort des aires de stationnement pour camions constituent un point sensible.

#### *Camions fonctionnant au moyen de carburants renouvelables*

En ce qui concerne les règles relatives au type de carburant utilisé dans les camions, il est important de souligner la durée moyenne d'amortissement de ces véhicules, laquelle est de sept ans. Il convient d'en tenir compte lors de l'instauration de restrictions légales. L'électrification requiert l'existence d'une infrastructure de recharge suffisante sur l'ensemble du réseau.

#### *Liens entre TLN et TLV*

TLN et TLV travaillent régulièrement ensemble, mais ne relèvent pas d'une structure commune.

#### **D. Réaction d'un représentant de l'Union Benelux**

*M. Jan Molema, directeur Économie et Durabilité à l'Union Benelux, indique que le Benelux fait office de zone de test pour l'Union européenne concernant le projet e-CMR. L'Allemagne est également impliquée.*

La limite de 44 tonnes est une norme imposée par la France dans le cadre d'une politique protectionniste. L'augmentation du tonnage autorisé de 46 à 48 tonnes pour les camions fonctionnant au moyen de sources d'énergie renouvelables est en préparation, précisément pour encourager l'utilisation de ces dernières.

**VIII. — HOORZITTING MET DE HEER  
ANTOINE RIES, ADVISEUR BIJ  
“CONFÉDÉRATION LUXEMBOURGEOISE DU  
COMMERCE” (11 MAART 2022)**

**A. Inleidende uiteenzetting**

*De heer Antoine Ries* stelt zijn organisatie voor: “Confédération luxembourgeoise du Commerce” (CLC) is een werkgeversorganisatie voor private ondernemingen in de sectoren handel, diensten en vervoer binnen het Groothertogdom Luxemburg. CLC streeft naar de beïnvloeding van verschillende aspecten van het publieke leven, verdedigt de belangen van haar leden, organiseert evenementen en opleidingen en informeert haar leden over alle relevante onderwerpen. 21 beroepsfederaties en 1800 bedrijven zijn aangesloten bij CLC. De organisatie vertegenwoordigt meer dan 22 % van het BBP van Luxemburg en ongeveer 100.000 werknemers. Eén van de federaties die bij CLC is aangesloten, vertegenwoordigt 200 bedrijven die actief zijn in het goederenvervoer over de weg. Om lid te kunnen worden van die federatie, moet een onderneming activiteiten ontwikkelen in het Groothertogdom Luxemburg en over een vervoerslicentie beschikken.

Sinds de bankencrisis van 2008 heeft in Luxemburg een diversificatie van de vervoerssector plaatsgevonden. Er wordt ingezet op spoorwegvervoer (intermodale hub van Dudelange), luchtvaartvervoer (luchthaven van Findel) en binnenscheepvaart (haven van Mertert), maar de belangrijkste modus blijft het goederenvervoer over de weg, dat instaat voor 75 % van de vrachtvolumes en belangrijk is door de geografische positie van het land en het beschikbare netwerk van autosnelwegen.

De vervoerssector heeft sinds 2020 door uit-enlopende factoren een moeilijke en complexe periode doorgemaakt: de *lockdown* als gevolg van de coronacrisis en de beperkingen tussen de periodes van *lockdown* in, de Brexit, de nieuwe Europese regels inzake sociale zekerheid, het tekort aan chauffeurs, de stijging van de prijzen van brandstof, voertuigen en lonen, ... Al die elementen hebben het moeilijk gemaakt om vooruit te gaan in andere domeinen, zoals de digitalisering en de decarbonisatie. Er is op dit moment geen haalbaar

**VIII. — AUDITION DE M. ANTOINE RIES,  
CONSEILLER À LA CONFÉDÉRATION  
LUXEMBOURGEOISE DU COMMERCE (11  
MARS 2022)**

**A. Exposé introductif**

*M. Antoine Ries* présente son organisation: la “Confédération luxembourgeoise du Commerce” (CLC) est une association d’employeurs pour entreprises privées des secteurs du commerce, des services et des transports au Grand-Duché de Luxembourg. La CLC s’efforce d’influer sur les différents aspects de la vie publique, défend les intérêts de ses membres, organise des événements et des formations et informe ses membres sur tous les sujets pertinents. 21 fédérations professionnelles et 1800 entreprises sont membres de la CLC. L’organisation représente plus de 22 % du PIB du Luxembourg et regroupe quelque 100.000 travailleurs. L’une des fédérations affiliées à la CLC représente 200 entreprises actives dans le transport routier de marchandises. Pour devenir membre de cette fédération, une entreprise doit déployer des activités au Grand-Duché de Luxembourg et être titulaire d’une licence de transport.

Depuis la crise bancaire de 2008, le Luxembourg a connu une diversification de son secteur des transports. S’il est recouru au transport ferroviaire (plateforme intermodale de Dudelange), au transport aérien (aéroport du Findel) et à la navigation intérieure (port de Mertert), le mode de transport principal reste le transport de marchandises par la route. Ce dernier représente 75 % des volumes de marchandises et occupe une place importante en raison de la position géographique du pays et de son réseau autoroutier.

Le secteur des transports a traversé une période difficile et complexe depuis 2020 en raison de divers facteurs: le confinement dû à la crise du coronavirus et les restrictions imposées entre les périodes de confinement, le Brexit, les nouvelles règles européennes en matière de sécurité sociale, la pénurie de chauffeurs, la hausse des prix des carburants, des véhicules et des salaires, etc. Tous ces éléments ont entravé les avancées dans d’autres domaines, tels que la numérisation et la décarbonation. Il n’existe actuellement aucune

alternatief voor dieselbrandstof wat internationaal vervoer betreft, maar de prijsstijgingen zetten wel de winstmarges van de ondernemingen en de inflatie onder druk.

De decarbonisatie wordt niettemin geleidelijk voortgezet en heeft een belangrijke impact:

— er wordt in het land geleidelijk een CO<sub>2</sub>-belasting worden ingevoerd, die zowel bedoeld is om het brandstofverbruik af te bouwen als om de energietransitie te bevorderen;

— het programma *Lean and green* wordt opgezet, wat een certificatie impliceert om de koolstofbalans van ondernemingen te verbeteren;

— chauffeurs krijgen opleidingen om op een zo ecologisch mogelijke manier te rijden.

Op sommige vlakken zou de overheid meer kunnen doen:

— de vervoerssector wordt vooralsnog uitgesloten van staatssteun ter bevordering van de transitie naar meer verduurzaming, waardoor een snelle decarbonisatie in veel gevallen niet haalbaar is;

— ecocombi's worden tot nu toe in het land niet toegelaten. Als ze in de toekomst wel kunnen worden ingezet, zal er een positieve impact op de CO<sub>2</sub>-emissies van het vervoer zijn.

De vervoerssector kampt met een tekort aan chauffeurs, wat de ontwikkeling van de sector en van de bredere economie afremt. Er zijn diverse strategieën om de problemen die veroorzaakt worden door het gebrek aan chauffeurs op te vangen:

— er worden steeds meer chauffeurs uit Oost-Europa aangeworven;

— er worden initiatieven genomen bij de opleidingscentra voor bestuurders, onder meer door de capaciteit van de centra te verhogen;

— de organisatie die verantwoordelijk is voor arbeidsbemiddeling en beroepsopleiding in Luxemburg neemt specifieke initiatieven voor de vervoerssector;

alternative viable au diesel dans le transport international mais la hausse des prix se fait ressentir sur les marges bénéficiaires des entreprises et sur l'inflation.

La décarbonation se poursuit toutefois progressivement, avec un impact significatif:

— une taxe carbone est progressivement mise en place dans le pays pour réduire le tourisme à la pompe et favoriser la transition énergétique;

— mise en place du programme *Lean and green* qui consiste en une certification visant à améliorer le bilan carbone des entreprises;

— les chauffeurs sont formés pour adopter une conduite aussi écologique que possible.

Les pouvoirs publics pourraient faire davantage dans certains domaines:

— le secteur des transports n'a actuellement pas accès aux aides publiques destinées à promouvoir la transition vers des transports plus durables, ce qui, dans de nombreux cas, rend irréalisable la décarbonation rapide;

— les écocombis ne sont actuellement pas autorisés dans le pays. S'ils peuvent être utilisés à l'avenir, ils auront un impact positif sur les émissions de CO<sub>2</sub> dans le domaine des transports.

Le secteur des transports est confronté à une pénurie de chauffeurs, ce qui ralentit le développement du secteur et de l'économie en général. Il existe différentes stratégies pour faire face aux problèmes engendrés par la pénurie de chauffeurs:

— l'on recrute de plus en plus de chauffeurs d'Europe de l'Est;

— des initiatives sont prises concernant les centres de formation de chauffeurs, notamment le renforcement de leur capacité;

— l'organisme responsable de l'emploi et de la formation professionnelle au Luxembourg prend des initiatives spécifiques pour le secteur des transports;

— de arbeidsvoorwaarden worden verbeterd door meer en betere vrachtwagenparkings en door meer mobiliteitsmaatregelen;

— er wordt aan het imago van de sector gewerkt door de organisatie van opendeurdagen;

— er wordt werk gemaakt van bewustmaking bij de klanten van de vervoersbedrijven en bij de bredere bevolking;

— sinds het begin van de coronacrisis kan de sector rekenen op meer aandacht.

Een belangrijk dossier is verordening (EG) 883/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels, op grond waarvan een werknemer die een substantieel deel (ten minste 25 %) van zijn activiteiten uitoefent in zijn woonstaat voor het geheel van zijn activiteiten in beginsel onderworpen wordt aan de socialezekerheidsregels van het betreffende land. 66 % van de chauffeurs die op het Luxemburgse grondgebied actief zijn, komen uit Frankrijk, Duitsland en België en oefenen, als gevolg van de grotere schaal van die landen, ook vaak meer dan 25 % van hun activiteiten uit in hun land van verblijf. Dit veroorzaakt problemen in Luxemburg. Wegens het specifieke karakter van de vervoerssector werd in de genoemde verordening wel in de mogelijkheid voorzien om van de 25 %-regel af te wijken: op grond van artikel 16 van de verordening kunnen lidstaten in het belang van de werknemers daarover sectorale overeenkomsten afsluiten. De vervoerssector, in het bijzonder die in Luxemburg, is vragende partij om effectief te voorzien in een dergelijke uitzondering.

## B. Vragen en antwoorden van de leden

*De heer Yves Evrard* wenst te vernemen hoe de genoemde 25 %-regel wordt getoetst. Hoe wordt de arbeidstijd van een chauffeur op het grondgebied van een bepaald land berekend? Een chauffeur die dagelijks naar huis gaat, zal wellicht de drempel van 25 % arbeidstijd in zijn land van verblijf bereiken, maar dat is niet noodzakelijk het geval voor bestuurders die internationaal vervoer verzorgen en dagen- of wekenlang onderweg zijn.

— les conditions de travail sont améliorées par l'augmentation du nombre de parkings pour camions et leur amélioration ainsi que par des mesures de mobilité supplémentaires;

— l'organisation de journées portes ouvertes contribue à améliorer l'image du secteur;

— la sensibilisation des clients des entreprises de transport et de la population en général;

— le secteur fait l'objet d'une attention accrue depuis le début de la crise du coronavirus.

Le règlement (CE) 883/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 portant coordination des systèmes de sécurité sociale constitue un dossier important. Il prévoit qu'un salarié qui exerce une partie substantielle (au moins 25 %) de ses activités dans l'État où il réside est en principe soumis aux règles de sécurité sociale en vigueur dans cet État pour l'ensemble de ses activités. Soixante-six pour cent des chauffeurs opérant au Luxembourg viennent de France, d'Allemagne et de Belgique et, en raison de la taille plus importante de ces pays, ils effectuent aussi souvent plus de 25 % de leurs activités en dehors du pays où ils résident. Cette situation est source de problèmes au Luxembourg. En raison toutefois de la spécificité du secteur des transports, le règlement dont il est question prévoit la possibilité de déroger à la règle des 25 %: son article 16 permet aux États membres de conclure des accords au niveau sectoriel dans l'intérêt des travailleurs. Le secteur des transports, et tout particulièrement le secteur luxembourgeois, demande d'instaurer effectivement une telle exception.

## B. Questions et réponses des membres

*M. Yves Evrard* souhaite savoir comment sera appliquée la règle des 25 %. Comment est calculé le temps de travail d'un conducteur sur le territoire d'un pays donné? Un conducteur qui rentre chez lui tous les jours atteindra probablement le seuil de 25 % du temps de travail dans le pays où il réside mais ce n'est pas nécessairement le cas des conducteurs qui effectuent des transports internationaux et voyageant de ce fait pendant des jours ou des semaines.

*De heer Nicolas Parent* vraagt of er in het Groothertogdom Luxemburg werk wordt gemaakt van een specifiek type van gecombineerd vervoer over de weg en per spoor, waarbij vrachtwagens op bepaalde routes op treinen worden gezet. Daardoor wordt minder brandstof verbruikt, een voordeel in deze tijd van duurdere brandstoffen, en kan de filedruk op sommige trajecten ook afnemen.

*De heer Bob van Pareren* stelt vast dat de vervoerssector in Luxemburg tot nu toe geen aanspraak maakt op staatssteun voor de decarbonisatie. Bestaat de kans dat daar verandering in zal komen nu de brandstofprijzen snel stijgen?

### C. Antwoorden van de genodigde

*De heer Antoine Ries* stelt dat elk land verantwoordelijkheid draagt om verordening (EG) 883/2004 uit te voeren. In veel landen wordt een formulier ter beschikking gesteld, dat door de chauffeurs moet worden ingevuld om aan te geven hoe hun arbeidstijd over verschillende landen gespreid is. Het betreft dan eerder een schatting en de arbeidstijdverdeling kan van week tot week verschillen. Op basis van de meegedeelde informatie kunnen de nationale instellingen van sociale zekerheid conclusies trekken over het toepasselijke rechtssysteem.

Gecombineerd vervoer met vrachtwagens op de trein is complex en enkel haalbaar voor grote bedrijven. Het is niet evident voor kleine vervoersondernemingen, zoals de meeste Luxemburgse vervoersbedrijven, om die multimodaliteit in de praktijk te brengen.

Voor al bij kleine ondernemingen komen de al beperkte winstmarges onder druk door de stijgende brandstofprijzen, die ze in de concurrentiële sector van het vrachtvervoer over de weg niet volledig aan hun klanten kunnen doorrekenen. Tot nu toe zijn er geen tegemoetkomingen van de overheid, al wordt daarover wel overleg gepleegd. Het lijkt weinig haalbaar om het systeem van terugbetaling van professionele diesel, dat in België bestaat, ook in Luxemburg in te voeren.

*M. Nicolas Parent* demande dans quelle mesure l'on se préoccupe au Grand-Duché de Luxembourg d'un type spécifique de transport combiné rail-route dans le cadre duquel, sur certaines lignes, des camions sont transférés sur des trains. Cette formule se traduit par une consommation moindre de carburant - un avantage en ces temps de renchérissement des carburants - et peut également contribuer à réduire la congestion du trafic sur certains itinéraires.

*M. Bob van Pareren* constate que le secteur des transports au Luxembourg n'a jusqu'ici pas encore sollicité d'aide publique pour la décarbonation. La situation pourrait-elle changer à présent que les prix des carburants augmentent rapidement?

### C. Réponses des orateurs invités

*M. Antoine Ries* indique que chaque pays est responsable de la mise en œuvre du règlement (CE) 883/2004. Dans de nombreux pays, un formulaire est fourni aux conducteurs pour qu'ils précisent la répartition de leur temps de travail entre les différents pays. Il s'agit plutôt d'une estimation et la répartition du temps de travail peut varier d'une semaine à l'autre. Les organismes nationaux de sécurité sociale peuvent, sur la base des informations fournies, tirer des conclusions concernant le système juridique applicable.

Le transport combiné camions/trains est complexe et n'est envisageable que pour de grandes entreprises. Il n'est pas aisé pour de petites entreprises de transport, ce qui est le cas de la plupart des entreprises de transport luxembourgeoises, de mettre en œuvre la multimodalité.

Pour les petites entreprises tout particulièrement, la hausse des prix du carburant se fait ressentir sur leurs marges bénéficiaires qui sont déjà restreintes et elles ne peuvent pas répercuter intégralement cette hausse sur leurs clients dans un secteur concurrentiel comme celui du transport de marchandises. Même s'il en est question, il n'existe actuellement pas d'aides publiques. L'instauration au Luxembourg d'un système de remboursement du gasoil professionnel tel qu'il existe en Belgique est peu vraisemblable.

## IX. — BESPREKING VAN EEN VOORSTEL VAN AANBEVELING (20 MEI 2022)

De rapporteurs leggen een voorstel van aanbeveling aan de commissie voor.

*Mevrouw Saskia Kluit* vraagt of met ecocombi's dubbelgelede vrachtwagens worden bedoeld. De spreekster vernam dat sommige proefprojecten met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties in Nederland recent om veiligheidsredenen werden stopgezet. Wellicht zijn de veiligheidsrisico's die lange en zware vrachtwagens veroorzaken voor zwakke weggebruikers groot.

*De heer Nicolas Parent* stelt dat in het luik "verduurzaming" verwezen wordt naar waterstof, een energiedrager die ook het voorwerp uitmaakt van een specifiek voorstel van aanbeveling. Er moet gewaakt worden over een gelijke terminologie in de twee voorstellen van aanbeveling. Zo is de verwijzing naar de kleurtypes van waterstof (in functie van de productiewijze) voorbijgestreefd: er wordt nu consequent gesproken van waterstof uit hernieuwbare bronnen (vroeger: groene waterstof), waterstof met een lage koolstofuitstoot (vroeger: blauwe waterstof) en waterstof uit fossiele brandstoffen (vroeger: grijze waterstof). Deze nieuwe terminologie is duidelijker en moet daarom ook worden gebruikt in het voorliggende voorstel van aanbeveling.

Ook de verwijzing naar biobrandstoffen moet verder worden bekeken. Enerzijds zijn er verschillende generaties van biobrandstoffen (met minder milieu-impact bij de meest recente generatie), anderzijds bestaat de doelstelling op middellange termijn erin om deze brandstoffen af te bouwen. Deze vermelding behoeft dus nuanceren en een aligneren met het Europese kader dat daarvoor werd uitgewerkt.

*De heer Bob van Pareren* vraagt of het interstedelijk vervoer door het voorstel van aanbeveling wordt gevat, dan wel of het voorstel enkel betrekking heeft op vervoer op lange afstand. In het laatste geval kan dit het best in het opschrift van het voorstel van aanbeveling worden aangegeven.

## IX. — EXAMEN D'UNE PROPOSITION DE RECOMMANDATION (20 MAI 2022)

Les rapporteurs soumettent à la commission une proposition de recommandation.

*Mme Saskia Kluit* demande si l'on entend par écocombis des camions à deux éléments. Elle a appris qu'aux Pays-Bas, il a récemment été mis fin aux Pays-Bas à certains projets pilotes avec des camions plus longs et plus lourds pour des raisons de sécurité. Peut-être les risques inhérents aux camions longs et lourds pour la sécurité des usagers vulnérables de la route sont-ils élevés.

*M. Nicolas Parent* constate qu'il est fait référence, dans la partie relative à la "durabilité", à l'hydrogène, un vecteur énergétique qui fait également l'objet d'une proposition de recommandation spécifique. Il faut veiller à utiliser la même terminologie dans les deux propositions de recommandation. Ainsi, la référence aux types de couleur de l'hydrogène (en fonction de la méthode de production) a été abandonnée: de manière cohérente, on parle désormais d'hydrogène provenant de ressources renouvelables (anciennement: hydrogène vert), d'hydrogène à faibles émissions de carbone (anciennement: hydrogène bleu) et d'hydrogène provenant de combustibles fossiles (anciennement: hydrogène gris). Cette nouvelle terminologie est plus claire et devrait donc également être utilisée dans la présente proposition de recommandation.

La référence aux biocarburants doit également être examinée de plus près. D'une part, il existe différentes générations de biocarburants (l'impact environnemental de ceux de la dernière génération est moindre), et d'autre part, l'objectif consiste à moyen terme à mettre progressivement fin à l'utilisation de ces carburants. Cette référence demande donc à être nuancée et alignée sur le cadre européen qui a été arrêté à cet effet.

*M. Bob van Pareren* demande si la proposition de recommandation concerne aussi le transport interurbain ou si elle ne porte que sur le transport sur de longues distances. Dans le deuxième cas, il conviendrait de le préciser dans l'intitulé de la proposition de recommandation.

Als dubbelgelede vrachtwagens te gevaarlijk zouden zijn voor voetgangers en fietsers, geldt dat dan ook niet voor dubbelgelede bussen, die bovendien in stedelijke gebieden rijden?

*De heer Pim van Ballekom* acht het niet noodzakelijk om de bestelwagens in het voorstel van aanbeveling op te nemen: de tekst kan beperkt blijven tot het goederenvervoer op lange afstand.

De spreker wijst op de kostprijs van de verduurzaming van het goederenvervoer: terwijl een vrachtwagen op diesel 80.000 tot 100.000 euro kost, ligt het prijskaartje van een elektrische vrachtwagen rond de 300.000 euro. Als dit in economisch opzicht voor de meeste bedrijven geen haalbare kaart is, dan moet het beleid nadenken over hoe met die vaststelling kan worden omgegaan.

De spreker stelt voor dat aan de Benelux Unie wordt gevraagd om een nota over de economische impact voor vervoersondernemingen van de overstap naar alternatieve energiedragers. Als daaruit blijkt wat de kostprijs is, dan kunnen de bevoegde overheden nagaan in welke mate zij de impact kunnen beperken. Deze nota van de Benelux Unie kan vervolgens samen met het voorstel van aanbeveling worden bekendgemaakt.

*De heer Alexander van Hattem* is er voorstander van om het luik "verduurzaming" uit het voorstel van aanbeveling weg te laten. Als het luik er toch in blijft, dan pleit hij voor een bredere blik. Zo zijn de nieuwste dieseltechnologieën misschien wel schoner dan bijvoorbeeld LNG of HVO, en zelfs dan elektrische vrachtwagens, in het bijzonder als het productieproces in de evaluatie wordt betrokken. De spreker is er geen voorstander van om de betaalbaarheid te waarborgen door overheidsinterventie omdat dan de belastingbetaler het gelag betaalt.

*De heer Bob van Pareren* vraagt of er in de opvatting van de heer van Hattem enkel ruimte is voor HVO, dan wel of ook gewone fossiele diesel volgens hem nog een toekomst heeft.

Si les camions à deux éléments sont jugés trop dangereux pour les piétons et les cyclistes, n'en va-t-il pas de même pour les bus articulés que l'on rencontre également dans les zones urbaines?

*M. Pim van Ballekom* n'estime pas nécessaire d'inclure les camionnettes dans la proposition de recommandation: le texte pourrait se limiter au transport de marchandises sur de longues distances.

L'orateur souligne le coût de la durabilisation du transport de marchandises: alors qu'un camion à moteur diesel coûte de 80.000 à 100.000 euros, la facture grimpe à quelque 300.000 euros pour un camion électrique. Si une telle acquisition s'avère économiquement irréalisable pour la plupart des entreprises, le monde politique doit envisager la manière de réagir à ce constat.

L'orateur suggère de demander à l'Union Benelux de produire un rapport sur l'impact économique du passage aux énergies alternatives pour les entreprises de transport. Si le coût ressort de ce document, les autorités compétentes pourront déterminer dans quelle mesure elles peuvent en limiter l'impact. Cette note de l'Union Benelux pourrait alors être publiée avec la proposition de recommandation.

*M. Alexander van Hattem* se dit favorable à la suppression du volet de la proposition de recommandation relatif à la durabilisation. Si ce passage est conservé, il préconise une vision plus large. Ainsi, les technologies diesel les plus récentes peuvent s'avérer être plus propres que le GNL ou le HVO et même que les camions électriques, particulièrement si l'évaluation tient compte du processus de production. L'orateur n'est pas favorable à une intervention des pouvoirs publics pour garantir la payabilité parce que c'est le contribuable qui en acquitterait la facture.

*M. Bob van Pareren* demande si, selon la conception de M. van Hattem, seul le HVO trouverait sa place dans le processus ou si, à son estime, le diesel fossile ordinaire a encore un avenir.



*De heer Alexander van Hattem* wil de klemtoon leggen op schone dieselmotoren. De oorsprong van de diesel is dan een secundair punt in het debat.

*Mevrouw Saskia Kluit* stelt dat de alternatieven die in de verzoeken aan de regeringen naar voor worden geschoven nog verdere analyse verdienen.

Door de vorm van dubbelgelede bussen, onder meer de afgesloten kanten achteraan, kunnen voetgangers en fietsers niet onder de wielen van de bussen terechtkomen. Dat risico bestaat wel bij dubbelgelede vrachtwagens.

*Mevrouw Patricia Creutz* stelt dat met ecocombi's effectief dubbelgelede vrachtwagens worden bedoeld. De tekst werd voorgelegd aan de Benelux Unie, die als feedback heeft gegeven dat een correcte beschrijving van de huidige juridische realiteit in het voorstel werd gegeven. Als er zeer recente evoluties zouden zijn waarvan de commissie niet op de hoogte is, dan kan dit aanleiding geven tot een aanpassing van de tekst.

De tekst heeft geen betrekking op interstedelijk vervoer, enkel op zwaar vrachtvervoer.

Een afstemming op het voorstel van aanbeveling over waterstof dringt zich effectief op. In het bijzonder moeten de vroegere kleurtypes van waterstof worden vervangen door de terminologie die nu wordt gebruikt.

*De heer Yves Evrard* stelt dat bij een vergelijking tussen energiebronnen alle aspecten in de evaluatie moeten worden betrokken. Hij is het eens met de stelling dat de economische impact in het hele debat een belangrijk element is. Als de transitie op korte of middellange termijn enkel mogelijk is door subsidiëring, dan komt het aan de bevoegde overheden toe om daarvoor al dan niet maatregelen te nemen.

*M. Alexander van Hattem* souhaite mettre l'accent sur les moteurs diesel propres. La question de l'origine du diesel revêt alors une importance secondaire dans le débat.

*Mme Saskia Kluit* indique que les alternatives proposées dans les demandes adressées aux gouvernements méritent d'être analysées plus avant.

En raison de la conception des bus articulés, qui sont protégés latéralement à l'arrière, les piétons et les cyclistes ne peuvent pas se retrouver sous les roues. En revanche, ce risque est réel dans le cas des camions à deux éléments.

*Mme Patricia Creutz* précise que l'on entend bien par écocombis des camions à deux éléments. Le texte a été soumis à l'Union Benelux, qui a estimé que la proposition décrit correctement la réalité juridique actuelle. Si la commission devait n'avoir pas eu connaissance de développements récents, le texte pourrait être adapté.

Le texte ne fait pas référence au transport interurbain mais uniquement au transport lourd de marchandises.

Une harmonisation avec la proposition de recommandation sur l'hydrogène est effectivement requise. Plus particulièrement, la référence aux anciens types d'hydrogène, désignés par des couleurs, devrait être remplacée par la terminologie utilisée actuellement.

*M. Yves Evrard* fait observer que lorsqu'on compare des sources d'énergie, l'évaluation doit prendre en compte tous les éléments. Il considère lui aussi que l'impact économique constitue un élément important dans l'ensemble du débat. Si la transition à court ou moyen terme n'est possible que moyennant l'octroi de subventions, il appartient aux autorités compétentes de prendre ou non des mesures.

**X. — BESPREKING EN AANNEMING VAN  
EEN VOORSTEL VAN AANBEVELING  
(3 JUNI 2022)**

*De commissie* neemt kennis van een gewijzigd voorstel van aanbeveling, waarin een aantal opmerkingen die werden geformuleerd in de vorige vergadering werden verwerkt.

*De heer Yves Evrard* meldt dat hij, naar aanleiding van de vraag van de heer van Ballekom in de vorige vergadering, de Benelux Unie heeft verzocht om een nota over de economische impact voor vervoersondernemingen van de overstap naar alternatieve energiedragers op te stellen. De Benelux Unie heeft geantwoord dat het op korte termijn niet mogelijk is om aan die vraag gevolg te geven. De instelling zal het Beneluxparlement evenwel verder op de hoogte houden van de werkzaamheden van de betrokken Benelux-werkgroep en nodigt de leden er ondertussen al toe uit om kennis te nemen van beschikking M (2015) 15 van het Benelux Comité van Ministers betreffende proeven met langere en zwaardere vrachtwagencombinaties waarbij een intra-Benelux grens wordt overschreden:

[https://www.benelux.int/files/6414/4767/1077/M201515\\_NL.pdf](https://www.benelux.int/files/6414/4767/1077/M201515_NL.pdf).

*De heer Evrard* stelt dat de economische impact voor vervoersondernemingen een belangrijk element is, dat daarom verder dient te worden opgevolgd door het Beneluxparlement in het algemeen en de commissie in het bijzonder.

*De heer Nicolas Parent* vraagt dat in de vaststellingen onder s), in de Franse tekst, de woorden “les charges sociales élevées” worden vervangen door de woorden “coût salarial élevé”. Zo wordt duidelijker aangegeven dat de totale kostprijs van een vrachtwagenbestuurder in het geding is, terwijl het netto loon van de chauffeur niet te hoog is.

De spreker vraagt om in punt 28 van de verzoeken de woorden “waterstof uit fossiele brandstoffen” weg te laten. Dit is nodig om redenen van coherentie met het voorstel van aanbeveling over waterstof, waarin de mogelijkheid van “waterstof uit fossiele brandstoffen” niet werd behouden wegens het vervuilende karakter van deze productiewijze.

**X. — EXAMEN ET ADOPTION D'UNE  
PROPOSITION DE RECOMMANDATION  
(3 JUIN 2022)**

*La commission* prend connaissance d'une proposition de recommandation modifiée qui intègre un certain nombre d'observations formulées lors de la réunion précédente.

*M. Yves Evrard* indique qu'à la suite de la question formulée par M. van Ballekom lors de la réunion précédente, il a demandé à l'Union Benelux de préparer une note sur l'impact économique du passage à des vecteurs énergétiques alternatifs pour les entreprises de transport. L'Union Benelux a répondu qu'il ne lui était pas possible de réserver une suite à cette demande à court terme. Elle continuera toutefois à tenir le Parlement Benelux informé des travaux du groupe de travail Benelux concerné et invite d'ores et déjà les membres à prendre connaissance de la décision M (2015) 15 du Comité de ministres Benelux concernant les tests effectués avec des combinaisons de camions plus longs et plus lourds et comprenant la traversée d'une frontière intra-Benelux:

[https://www.benelux.int/files/7014/4767/1065/M201515\\_FR.pdf](https://www.benelux.int/files/7014/4767/1065/M201515_FR.pdf).

*M. Evrard* considère l'impact économique pour les entreprises de transport comme un élément important que le Parlement Benelux en général et la commission en particulier se doivent de continuer à suivre.

*M. Nicolas Parent* demande de remplacer dans le texte français, dans les observations sous s), les termes “charges sociales élevées” par les termes “coût salarial élevé”. Il apparaîtrait ainsi plus clairement qu'il s'agit en l'espèce du coût total que représente un chauffeur routier dont le salaire net n'est quant à lui pas trop élevé.

L'intervenant demande de biffer au point 28 des demandes, les termes “hydrogène issu de combustibles fossiles”. Cette suppression s'impose pour des raisons de cohérence avec la proposition de recommandation sur l'hydrogène où la possibilité d'un “hydrogène produit à partir de combustibles fossiles” n'a pas été retenue en raison du caractère

De vermelding van “waterstof met een lage koolstofuitstoot” kan volstaan.

*De heer Jef Van den Bergh* heeft de in de vorige vergadering geformuleerde vraag over de stopzetting van sommige proefprojecten met ecocombi's in Nederland onderzocht. De stopzetting heeft niet betrekking op ecocombi's, die het voorwerp zijn van dit voorstel van aanbeveling, maar op extra lange vrachtwagens, die nog groter (tot 32 meter) en zwaarder zijn. De ecocombi's die in het voorstel van aanbeveling aan de orde zijn, hebben een lengte van maximum 25,25 meter, wegen ten hoogste 60 ton, hebben één aanhanger en beschikken over de mogelijkheid om achteruit te rijden.

*Mevrouw Saskia Kluit* vraagt dat in het voorstel van aanbeveling expliciet wordt opgenomen dat deze extra lange vrachtwagens niet door het voorstel worden gevat.

De spreekster hecht belang aan de vermelding in het gewijzigd voorstel van aanbeveling dat de veiligheid van voetgangers en fietsers een essentieel element is in de afweging van de toelaatbaarheid van ecocombi's op bepaalde wegen. Zij wenst evenwel een stap verder te gaan door in het voorstel op te nemen “dat de veiligheid van voetgangers en fietsers niet mag afnemen als gevolg van het toelaten van ecocombi's op bepaalde wegen”.

Zij wenst ook dat in punt 17 van de verzoeken aan de regeringen expliciet het onderwerp “verkeersveiligheid” wordt vermeld als onderdeel van de specifieke opleidingen voor bestuurders en de informatiecampagnes. Dat is zeker een aandachtspunt voor chauffeurs in het internationaal goederenvervoer: als zij afkomstig zijn uit landen zonder fietscultuur, werd in hun opleiding in eigen land meestal te weinig aandacht besteed aan de veiligheid van die weggebruikers.

*De heer Yves Evrard* vraagt of het aangetoond is dat het veiligheidsrisico voor voetgangers en fietsers groter is bij ecocombi's dan bij gewone vrachtwagens.

polluant de ce mode de production. La référence à “l'hydrogène à faible teneur en carbone” devrait suffire.

*M. Jef Van den Bergh* s'est penché sur la question soulevée lors de la réunion précédente à propos de la mise à l'arrêt aux Pays-Bas de certains projets pilotes avec des écocombis. L'abandon ne concerne pas les écocombis, qui font l'objet de la présente proposition de recommandation, mais les camions extra-longs qui sont encore plus grands (ils peuvent atteindre jusqu'à 32 mètres) et plus lourds. Les écocombis qui font l'objet de la proposition de recommandation mesurent jusqu'à 25,25 mètres de long, pèsent jusqu'à 60 tonnes, sont équipés d'une remorque et peuvent rouler en marche arrière.

*Mme Saskia Kluit* demande d'indiquer explicitement dans le texte que la proposition de recommandation ne concerne pas ces camions extra-longs.

L'oratrice juge importante la déclaration contenue dans le texte de la proposition de recommandations modifiée selon laquelle la sécurité des piétons et des cyclistes constitue un élément essentiel pour évaluer l'admissibilité des écocombis sur certaines routes. Elle ne souhaite toutefois aller plus loin et préciser dans la proposition “que l'autorisation des écocombis sur certaines voies ne doit en rien nuire à la sécurité des piétons et des cyclistes”.

Elle souhaite également que le point 17 des demandes adressées aux gouvernements mentionne explicitement la “sécurité routière” comme un élément des formations spécifiques destiné aux chauffeurs et des campagnes d'information. Il s'agit très certainement d'une priorité pour les chauffeurs qui effectuent des transports internationaux de marchandises: lorsqu'ils viennent de pays où la culture du vélo est inexistante, la formation qu'ils reçoivent dans leur pays d'origine accorde généralement trop peu d'attention à la sécurité de ces usagers de la route.

*M. Yves Evrard* demande s'il a été démontré que les écocombis constituent un risque plus grave pour la sécurité des piétons et des cyclistes que les camions ordinaires.

De spreker vraagt dat in punt aa) van de vaststellingen het woord “bijvoorbeeld” wordt toegevoegd om nog duidelijker aan te geven dat “waterstof uit hernieuwbare bronnen en waterstof met een lage koolstofuitstoot” niet de enige alternatieven zijn.

*Mevrouw Saskia Kluit* stelt dat uit onderzoek blijkt dat vrachtwagens een belangrijk risico vormen voor voetgangers en fietsers, met name door het probleem van de dode hoek. Lange voertuigcombinaties kunnen bijkomende risico's genereren, met name op rotondes.

*De commissie* gaat akkoord met de geformuleerde opmerkingen, die in het voorstel van aanbeveling zullen worden verwerkt. Het voorstel, met inbegrip van de genoemde wijzigingen, wordt aangenomen en zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de plenaire vergadering van 17 en 18 juni 2022.

*De rapporteurs,*

Patricia CREUTZ  
Jef VAN DEN BERGH

*De voorzitter,*

Yves EVRARD

L'orateur demande d'ajouter au point aa) des constatations les termes “par exemple” pour préciser que “l'hydrogène provenant de sources renouvelables et l'hydrogène à faibles émissions de carbone” ne sont pas les seules alternatives.

*Mme Saskia Kluit* indique que les recherches montrent que les camions représentent un risque important pour les piétons et les cyclistes, notamment en raison du problème des angles morts. Les combinaisons longues de véhicules peuvent générer des risques supplémentaires, notamment dans les ronds-points.

*La commission* approuve les observations qui ont été formulées et qui seront insérées dans la proposition de recommandation. Cette proposition, ainsi que les amendements mentionnés, est adoptée et sera soumise pour adoption à l'assemblée plénière lors de la session des 17 et 18 juin 2022.

*Les rapporteurs,*

Patricia CREUTZ  
Jef VAN DEN BERGH

*Le président,*

Yves EVRARD