

BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE

9 december 2023

ANTWOORD

**van het Benelux Comité van Ministers
op de aanbeveling met betrekking tot
goederenvervoer per vrachtwagen**

ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX

9 décembre 2023

RÉPONSE

**du Comité de Ministres Benelux
à la recommandation relative au transport de
marchandises par camion**

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

- o Het Benelux Comité van Ministers verwelkomt het groeiende gebruik van de digitale vrachtbrief. Momenteel wordt er, in nauw overleg met de lidstaten en met verschillende e-CMR softwareleveranciers, een technische oplossing ontwikkeld die het mogelijk maakt voor publieke autoriteiten om met één loginprocedure toegang te krijgen tot de e-CMR data via een gemeenschappelijk toegangspunt ('common access point'). Dit gemeenschappelijk toegangspunt zal functioneren als tussenschakel tussen de erkende leveranciers en de bevoegde autoriteiten, zonder de gegevens waarvoor het toegang verleent, op te slaan of te verwerken. In het e-CMR proefproject creëerden de 13 deelnemende softwareleveranciers elk een afzonderlijke toegang voor de autoriteiten tot de met hun software gecreëerde e-CMR. Deze situatie is niet gebruiksvriendelijk: controleambtenaren zouden dertien verschillende toepassingen moeten gebruiken, elk met hun eigen inlogprocedure. Met een gemeenschappelijk toegangspunt is dit niet langer nodig. Op deze manier wordt een technische en administratieve hinderpaal voor het efficiënte gebruik van de e-CMR opgelost.

- o Momenteel wordt er gewerkt met een 'minimal viable product' dat de eerder in het kader van de proef vastgelegde functionaliteiten in zich moet hebben en dat tegen een minimale investering in termen van tijd en geld gerealiseerd wordt. Het gemeenschappelijk toegangspunt wordt echter ook toekomstbestendig gemaakt, in die zin dat het in de toekomst opgeschaald kan worden naar meer service providers, data en gebruikers. Het gemeenschappelijk toegangspunt zal ook van inspiratie zijn voor de ontwikkelingen op Europees niveau in het FEDeRATED project en voor de e-FTI-richtlijn. De technische studie uit 2021 die ten grondslag ligt aan het gemeenschappelijke toegangspunt is reeds gepresenteerd en besproken in Europees verband.

- **En ce qui concerne l'élargissement du système de lettre de voiture électronique (e-CMR):**

- o Le Comité de Ministres Benelux se réjouit de l'utilisation croissante de la lettre de voiture numérique. En étroite concertation avec les États membres et avec différents fournisseurs de logiciels e-CMR, une solution technique est en cours d'élaboration pour permettre aux autorités publiques d'accéder aux données e-CMR par le biais d'un point d'accès commun (*commun access point*) avec une procédure de connexion unique. Ce point d'accès commun fonctionnera comme charnière entre les fournisseurs agréés et les autorités compétentes, sans stocker ou traiter les données pour lesquelles il octroie l'accès. Dans le cadre du projet pilote e-CMR, les 13 fournisseurs de logiciels participants ont chacun créé un accès distinct pour les autorités aux e-CMR créées avec leur logiciel. Ce procédé n'est pas convivial: les agents chargés du contrôle devraient utiliser 13 applications différentes, chacune ayant sa propre procédure de connexion. Avec un point d'accès commun, ce n'est plus nécessaire. De cette manière, un obstacle technique et administratif à l'utilisation efficace de l'e-CMR est levé.

- o Actuellement, on travaille avec un "produit minimum viable" qui doit contenir les fonctionnalités préalablement définies dans le cadre du projet pilote et qui est réalisé avec un investissement minimal en termes de temps et d'argent. Le point d'accès commun est toutefois élaboré pour être à l'épreuve du temps, en ce sens qu'il pourra à l'avenir être adapté à un plus grand nombre de fournisseurs de services, de données et d'utilisateurs. Le point d'accès commun servira également d'inspiration aux développements au niveau européen dans le cadre du projet FEDeRATED et de la directive eFTI. L'étude technique de 2021 qui est à la base du point d'accès commun a déjà été présentée et discutée dans le contexte européen.

- **Wat de inzet van langere en zwaardere vrachtwagencombinaties (ecocombi's) betreft:**

- o In 2017 startte een proefproject met ecocombi's overeenkomstig Benelux-beschikking (M2015)15. Uit dit proefproject blijkt dat de wederzijdse erkenning van de aanvullende opleiding die chauffeurs moeten volgen voor het besturen van een ecocombi kan helpen bij het verminderen van het chauffeurstekort. Idealiter komt de EU hier met eenduidige regels die dit samenbrengen die wederzijdse erkenning onnodig maken. Tussen Vlaanderen en Nederland zijn momenteel de onderhandelingen bezig om de opleidingen samen te brengen.

- o Bovendien is er belangstelling vanuit de Noordse staten voor een proefproject om een LZV-corridor te creëren tussen de Noordse staten en het Benelux-gebied. Dit brengt echter meerdere bilaterale akkoorden met zich mee. Nederland zal na de bevestiging van het bilaterale akkoord tussen Denemarken en Duitsland (verwacht eind 2023) in gesprek gaan met Denemarken. Hierover zal in de loop van volgend jaar meer duidelijkheid ontstaan.

- o Bij de aankomende wijzigingen van de Maten en Gewichten-richtlijn zal Nederland voorstellen om Europese regels te ontwikkelen voor grensoverschrijdend vervoer van ecocombi's. De Europese regelgeving bevat nu mogelijkheden om nationale uitzonderingen en bilaterale akkoorden toe te staan voor deze voertuigen, hetgeen het grensoverschrijdend vervoer belemmert. Vanuit Nederland bestaat de voorkeur om concrete Europese regels te ontwikkelen omtrent deze EMS1-voertuigen (Lange en zwaardere, LZV), gezien de populariteit voor dit type voertuigen in meerdere Europese landen en de noodzaak om duidelijkere regels te ontwikkelen rondom grensoverschrijdend vervoer met LZV's.

- o Bij de aanbevelingen van 933/2 wordt aangegeven dat 44 ton maximumgewicht op termijn de standaard zou moeten worden voor grensoverschrijdend vervoer. Nederland staat achter dit voorstel en heeft dit ook aangegeven bij de eerste consultatie voor de herziening van de Maten en Gewichten-richtlijn. Hierbij is de Europese Commissie gevraagd om weliswaar rekening te

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

- o Un projet pilote avec des écocombis a débuté en 2017 conformément à la décision Benelux (M2015)15. Ce projet pilote montre que la reconnaissance mutuelle de la formation complémentaire que les conducteurs doivent suivre pour conduire un écocombi peut contribuer à réduire la pénurie de conducteurs. Idéalement, l'UE devrait proposer des règles univoques qui feraient correspondre le tout et rendraient inutile cette reconnaissance mutuelle. La Flandre et les Pays-Bas sont en cours de négociation pour fusionner les formations.

- o En outre, les États nordiques s'intéressent à un projet pilote visant à créer un corridor VLL entre les États nordiques et le territoire Benelux. Cela nécessite néanmoins plusieurs accords bilatéraux. Après confirmation de l'accord bilatéral entre le Danemark et l'Allemagne (attendu pour fin 2023), les Pays-Bas entameront les discussions avec le Danemark. Les choses se préciseront dans le courant de l'année prochaine.

- o Dans le cadre des modifications à venir de la directive sur les poids et dimensions, les Pays-Bas vont proposer d'élaborer des règles européennes pour le trafic transfrontalier des écocombis. La réglementation européenne prévoit actuellement des possibilités d'exceptions nationales et d'accords bilatéraux pour ces véhicules, ce qui entrave le trafic transfrontalier. Les Pays-Bas préféreraient développer des règles européennes pour ces véhicules EMS1 (longs et lourds, VLL), vu la popularité de ce type de véhicules dans plusieurs pays européens et la nécessité de concevoir des règles plus claires autour du trafic transfrontalier de VLL.

- o Les recommandations 933/2 suggèrent que le poids maximal de 44 tonnes devienne à terme la norme pour le trafic transfrontalier. Les Pays-Bas soutiennent cette proposition et l'ont également indiqué dans la première consultation sur la révision de la directive sur les poids et dimensions. À cet égard, il est demandé à la Commission européenne de tenir compte des charges d'essieu et de la

houden met aslasten en belasting van de weginfrastructuur. Specifiek ondersteunt Nederland dus aanbeveling 16 van 933/2: het streven naar (tenminste) wederzijdse aanvaarding van grensoverschrijdend vervoer tussen die landen die reeds vrachtwagens van 44 ton op hun grondgebied toelaten, en de nood aan rechtszekerheid omtrent dit grensoverschrijdend vervoer mee te nemen bij de nakende wijziging van de Europese richtlijn inzake gewichten en afmetingen (richtlijn 96/53/EG);

• **Wat het tekort aan vrachtwagenbestuurders betreft:**

o Het Benelux Comité van Ministers erkent dat er een tekort is aan vrachtwagenbestuurders in de Benelux en dat dit verscheidene nadelige gevolgen heeft voor de economieën van de lidstaten.

Verskillende regelgevingen en reguleringen voor code 95 – verplichte bijscholing

o Aangezien de nadere voorwaarden voor deze opleiding voortvloeien uit de bepalingen van de Europese Richtlijn 2003/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2003 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3820/85 van de Raad en Richtlijn 91/439/EEG van de Raad en tot intrekking van Richtlijn 76/914/EEG van de Raad, moet de opleiding in alle EU-landen dezelfde zijn. Wat de basisopleiding betreft, bepaalt deze richtlijn bovendien dat de opleiding in het land van verblijf moet worden gevolgd. Wat de basisopleiding betreft, bepaalt deze richtlijn bovendien dat de opleiding in het land van verblijf moet worden gevolgd. Het afstemmen van deze opleiding in de Benelux-landen is dus niet noodzakelijk en, gezien de verblijfsclausule, niet wenselijk, aangezien het geen effect zal sorteren op het chauffeurstekort.

o Waar het gaat om de bijscholing (5 dagen om de 5 jaar), die kan worden gevolgd in het land van verblijf of in het land waar de chauffeur werkzaam is, voorziet de Richtlijn evenwel enkel in wederzijdse erkenning van code 95 vermeld op het

charge pour l'infrastructure routière. Les Pays-Bas soutiennent donc spécifiquement la recommandation 16 du document 933/2: de tendre (au minimum) vers l'acceptation réciproque de transports transfrontaliers entre les pays qui admettent déjà des camions de 44 tonnes sur leur territoire et de tenir compte de la nécessaire sécurité juridique relative à ce transport transfrontalier dans le cadre de la prochaine modification de la directive européenne relative aux poids et dimensions (directive 96/53/CE).

• **En ce qui concerne la pénurie de chauffeurs de camions:**

o Le Comité de Ministres Benelux reconnaît qu'il y a une pénurie de conducteurs de poids lourds dans la Benelux, avec différents effets négatifs sur les économies des États membres.

Diverses règles et réglementations pour la formation continue obligatoire code 95

o Etant donné que les modalités de cette formation découlent des dispositions de la directive européenne 2003/59/CE du Parlement Européen et du Conseil du 15 juillet 2003 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, modifiant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil ainsi que la directive 91/439/CEE du Conseil et abrogeant la directive 76/914/CEE du Conseil, celle-ci doit être la même dans tous les pays de l'Union. De plus, en ce qui concerne la formation initiale, cette directive stipule que la formation doit obligatoirement être suivie dans le pays de résidence. Aligner cette formation dans les pays du Benelux n'est donc pas nécessaire, et au vu de la clause de résidence, inopportun, car cela aura aucun effet en ce qui concerne la pénurie de chauffeurs.

o Toutefois, en ce qui concerne la formation continue (5 jours tous les 5 ans), qui peut être effectuée dans le pays de résidence ou dans le pays dans lequel le chauffeur travaille, la directive prévoit uniquement une reconnaissance mutuelle

rijbewijs of op de bestuurderskwalificatiekaart. Door opleidingscentra uitgereikte certificaten worden niet erkend. Om de vermelding van de opleiding op het rijbewijs of de afgifte van een bestuurderskaart te vergemakkelijken, zou kunnen worden overwogen om deze opleidingscertificaten op Benelux-niveau wederzijds te erkennen.

- o België past voor de regulering van code 95 de Richtlijn 2003/59 toe na voltooiing van de nascholing, zodat de verplichte bijscholing kan worden gevolgd:

- ofwel in de lidstaat waar de bestuurder woont. In dat geval krijgt hij de code 95 volgens de nationale voorschriften, op zijn rijbewijs of op een kwalificatiekaart voor bestuurders;

- ofwel in de lidstaat waar de bestuurder werkt indien dit niet de lidstaat van verblijf is. In dat geval krijgt hij de code 95 in dat land op een kwalificatiekaart voor bestuurders.

- o Indien de bestuurder niet in een lidstaat woont maar voor een in een lidstaat gevestigde onderneming werkt, krijgt hij code 95 op het bestuurdersattest;

- o De richtlijn bepaalt dat de nascholing volledig moet worden gevolgd in de lidstaat waar men werkt of woont, indien deze keuze mogelijk is. Als het “probleem” (de referentiedocumenten zijn zeer vaag over de problemen in verband met de getuigschriften) bestaat in de onmogelijkheid om rekening te houden met “stukjes” nascholing die in verschillende Benelux-landen zijn gevolgd, dan is dit een toepassing van Richtlijn 2003/59.

Sociale zekerheid rechtsregel – 25 %

- o Volgens de bepalingen van Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de coördinatie van de socialezekerheidsstelsels is iemand die werkzaamheden in loondienst verricht op het grondgebied van twee of meer lidstaten en een substantieel gedeelte van die werkzaamheden verricht op het grondgebied van de staat waar hij woont, onderworpen aan de socialezekerheidswetgeving van zijn woonplaats, ook al heeft de werkgever zijn

du code 95 inscrit sur le permis de conduire ou de la carte de qualification de conducteur. Les certificats émis par les différents centres de formation ne sont pas reconnus. Afin de faciliter l’inscription de la formation sur le permis ou pour l’émission d’une carte de conducteur, il pourrait être envisagé de reconnaître mutuellement au niveau du Benelux ces certificats de formation.

- o Pour l’apposition du code 95 après le suivi d’une formation continue, la Belgique applique la directive 2003/59 et donc la formation continue peut être suivie:

- ou bien dans l’État membre où le conducteur réside. Dans ce cas, il obtiendra le code 95 selon les règles nationales, sur son permis de conduire ou sur une carte de qualification de conducteur;

- ou bien dans l’État membre où il travaille si ce n’est pas son État de résidence. Dans ce cas il obtiendra le code 95 dans ce pays sur une carte de qualification de conducteur.

- o Si le conducteur ne réside pas dans un État membre, mais travaille pour une entreprise établie dans un État membre, il obtient le code 95 sur l’attestation de conducteur.

- o La directive prévoit que la formation continue doit être suivie intégralement dans l’État de travail ou de résidence si le choix est possible. Si le “problème” rencontré (les documents de référence sont très flous sur les problèmes en matière de CAP) est l’impossibilité de prendre en compte des “morceaux” de formation continue suivie dans plusieurs États du Benelux, il s’agit d’une application de la directive 2003/59.

Règle juridique sécurité sociale - 25 %

- o Selon les dispositions du règlement (CE) n° 883/2004 relatif à la coordination des systèmes de sécurité sociale, lorsqu’une personne exerce une activité salariée sur le territoire de 2 ou plusieurs États membres et exerce une part substantielle de cette activité sur le territoire de son État de résidence, elle est soumise à la législation de sécurité sociale de son lieu de résidence, même si l’employeur a son siège sur le territoire d’un autre

zetel op het grondgebied van een andere lidstaat. Overeenkomstig Verordening (EG) nr. 987/2009 tot vaststelling van de wijze van toepassing van Verordening (EG) nr. 883/2004 wijst het feit dat 25 % van de werkzaamheden wordt verricht in de woonstaat erop dat de werkzaamheden in die staat aanzienlijk zijn en dat de werknemer derhalve moet worden onderworpen aan de socialezekerheidswetgeving van die staat.

- o Deze regel geldt met name voor werknemers in het internationale wegvervoer.

- o De vaststelling van dit criterium van 25 % werd ingegeven door de wens om sociale dumping te bestrijden en de werknemers zelf te beschermen, alsmede door de zorg om op Europees niveau een evenwicht tussen de economische sectoren te bewaren.

- o Op een arbeidsmarkt zoals die van Luxemburg, die niet beperkt is tot het nationale grondgebied maar veel grensarbeiders telt, worden grensarbeiders door deze regel echter in toenemende mate benadeeld zodra de vervoersactiviteiten zich tot buiten het nationale grondgebied uitstrekken. Afhankelijk van het niveau van activiteit in het land waar zij wonen, kan het voorkomen dat werknemers naar een ander land van aansluiting moeten overstappen. Bovendien is het mogelijk dat binnen eenzelfde vervoersbedrijf niet dezelfde regels gelden voor de werknemers, afhankelijk van het niveau van activiteit in het land waar zij wonen.

- o Deze gevolgen leiden ertoe dat steeds meer bedrijven leveringsrondes of vervoertrajecten zo organiseren dat de betrokken werknemers alleen in andere landen werken dan het land waar zij wonen, om te voorkomen dat deze werknemers de drempel van 25 % bereiken.

- o Daardoor neemt de verplaatsingstijd voor de werknemers zelf toe en dit brengt hen ertoe te werken in landen waarvan zij de taal niet per se beheersen.

- o Deze situatie verhoogt ook het risico dat, gezien de toename van het goederenvervoer en bijgevolg van de behoefte aan arbeidskrachten, de

État membre. Selon les termes du règlement (CE) n°987/2009 fixant les règles d'application du règlement (CE) n° 883/2004, le fait d'exercer 25 % de son activité dans l'État de résidence indique que l'activité dans cet État est substantielle et que le travailleur doit donc être soumis à la législation de sécurité sociale de cet État.

- o Cette règle s'applique notamment aux travailleurs du secteur de transport routier international.

- o L'adoption de ce critère de 25 % avait été motivée par la volonté de lutter contre le dumping social et de protéger les travailleurs eux-mêmes ainsi que par le souci de maintenir un équilibre au niveau européen entre les secteurs économiques.

- o Cependant, dans un marché du travail tel que celui du Luxembourg qui ne se limite pas au territoire national mais englobe de nombreux travailleurs frontaliers, cette règle pénalise cependant de plus en plus les travailleurs frontaliers dès lors que les activités de transport s'étendent en dehors du territoire national. En effet, en fonction du taux d'activité dans leur État de résidence, les travailleurs risquent de devoir changer d'État d'affiliation. En outre, au sein d'une même entreprise de transport, les travailleurs peuvent ne pas être soumis aux mêmes règles, dépendant du taux d'activités dans leur État de résidence.

- o Ces conséquences amènent de plus en plus de sociétés à organiser les tournées de livraison ou routes de transport de sorte que les travailleurs concernés travaillent uniquement dans des pays autres que celui de résidence, ceci pour éviter que ces travailleurs n'atteignent le seuil de 25 %.

- o Or, ceci allonge les trajets pour les travailleurs eux-mêmes et les amène à travailler dans des pays dont la langue n'est pas nécessairement maîtrisée par eux.

- o Cette situation augmente également le risque que, compte tenu de l'accroissement de l'activité de transport de marchandises, et par

betrokken bedrijven steeds meer werknemers zullen aanwerven die niet meer in de Grande Région of zelfs in een van onze landen wonen, maar ver buiten onze grenzen, om niet tegen het probleem van de 25 %-regel aan te lopen. Daardoor wordt het voor hen steeds moeilijker om personeel aan te trekken.

- o Teneinde voor dit vraagstuk een oplossing te vinden die beantwoordt aan de economische realiteit en tegelijkertijd een gelijke behandeling van werknemers binnen de interne markt waarborgt en het beginsel van vrij verkeer eerbiedigt, is Luxemburg voorstander van een overeenkomst die afwijkt van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 883/2004 en tot doel heeft de drempel waarboven de werknemer onder de wetgeving van de woonstaat zou vallen, tot 50 % op te trekken. De Luxemburgse minister van Sociale Zekerheid heeft zijn ambtgenoten in de buurlanden hierover reeds benaderd.

- o België heeft twijfels om af te wijken van de drempel van 25 % voor de vervoerssector. Bovendien is het een prioriteit voor de Belgische regering om de correcte toepassing van de bestaande Europese coördinatie-regels te controleren – met inbegrip van de vervoerssector – en, desgevallend, deze te doen naleven wanneer gevallen van niet-naleving, misbruik en fraude worden geconstateerd. Voor België vormt het huidige Europese kader van de coördinatie van de socialezekerheidsregels een belangrijk evenwicht tussen het principe van het vrije verkeer en de bevoegdheid van de lidstaten om hun socialezekerheidssystemen te organiseren. Dat evenwicht gaat gepaard met voorwaarden inzake eerlijke concurrentie en gelijkheid in behandeling voor alle betrokken actoren in de verschillende lidstaten.

- **Wat de verduurzaming van het goederenvervoer betreft:**

- o Zoals door u aangegeven in uw aanbeveling, mogen emissievrije vrachtwagens door Beschikking M(2022)3 nu 46 ton vervoeren, terwijl andere vrachtwagens slechts 44 ton mogen voeren.

conséquent du besoin en main d'œuvre, les entreprises concernées recrutent de plus en plus de travailleurs qui ne résident plus dans la Grande Région ni même dans un de nos pays, mais bien au-delà de nos frontières, afin de ne pas être confrontées au problème de la règle des 25 %. Elles éprouvent par conséquent de plus en plus de difficulté pour recruter du personnel.

- o Pour tenter de trouver une solution à ce problème qui réponde à la réalité économique tout en garantissant une équité des travailleurs au sein du marché unique et dans le respect du principe de la libre circulation, le Luxembourg est favorable à un accord un accord dérogatoire aux dispositions du règlement (CE) n° 883/2004 visant à porter à 50 % le seuil au-delà duquel le travailleur serait soumis à la législation de l'État de résidence. Le ministre luxembourgeois de la Sécurité sociale s'est d'ailleurs déjà adressé en ce sens à ses homologues des pays limitrophes.

- o La Belgique a des doutes quant à déroger au seuil de 25 % pour le secteur du transport. En outre, c'est une priorité pour le gouvernement belge de contrôler l'application correcte des règles de coordination européennes existantes – y compris dans le secteur des transports – et, le cas échéant, de les faire respecter lorsque des cas de non-respect, d'abus et de fraude sont constatés. Pour la Belgique, le cadre européen actuel des règles de coordination en sécurité sociale représente un équilibre important entre le principe de libre circulation et la compétence des États membres d'organiser leurs systèmes de sécurité sociale, équilibre assorti de conditions de concurrence équitables et d'une égalité de traitement pour tous les acteurs concernés dans les différents États membres.

- **En ce qui concerne la durabilisation du transport de marchandises:**

- o Comme vous l'indiquez dans votre recommandation, la décision M(2022)3 permet désormais aux camions sans émissions de transporter 46 tonnes, contre seulement 44 tonnes pour les

Deze beschikking draagt daarmee rechtstreeks bij aan de verduurzaming van het goederenvervoer.

- o Daarnaast stemmen de Benelux-landen verder af wat betreft de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen op het Trans-Europese transportnetwerk (TEN-T) en bevorderen ze het grensoverschrijdend verkeer van zware voertuigen en lage-emissieschepen. De emissievrije mobiliteit in de Benelux (voertuigen, zware voertuigen, laadpalen, enz.) wordt in kaart gebracht. Op de ronde tafel 'zero emissie vervoer over de weg' van november 2022 volgt een verdiepende verkenning naar decarbonisering om te bezien of een regionale Benelux-aanpak deze transitie kan bevorderen met behulp van de expertise van het Secretariaat-Generaal en nationale deskundigen.

- o Ook zal er een rondetafelbijeenkomst worden georganiseerd tussen ministeries, vervoersfederaties, vrachtwagen- en autofabrikanten om de uitdagingen en mogelijkheden voor het efficiënt koolstofvrij maken van zwaar vervoer in de Benelux te bespreken.

- o Ook wat betreft waterstof blijven de Benelux-landen zich inzetten om informatie en best practices uit te wisselen over de uitrol van waterstoftankstations.

- o Het Benelux Comité van Ministers erkent de in uw aanbeveling opgenomen overweging dat de 'last mile' in de meeste gevallen enkel kan worden uitgevoerd door vrachtwagens en bestelwagens, met leveringen met fietscargo aan particulieren in stedelijke omgevingen als uitzondering. Hierdoor is het onderwerp van 'zero-emissie'-stadslogistiek van groot belang. In Nederland vindt sinds maart 2019 een experiment plaats bestaande uit een tijdelijke vrijstelling van rijbewijs C voor nul-emissiebestelwagens. Het toevoegen van batterijen aan een bestaande bestelwagen gaat vaak gepaard met een forse gewichtstoename. Volledig nieuwe nul-emissiebestelwagens zijn vaak ook zwaarder dan bestelwagens met een verbrandingsmotor. Dit heeft tot gevolg dat in veel gevallen rijbewijs C nodig is voor het besturen van nul-emissiebestelwagens, in plaats van het gebruikelijke rijbewijs B. Vanuit het bedrijfsleven bereiken het Benelux SG duidelijke signalen dat er behoefte bestaat aan een

autres camions. Cette décision contribue dès lors directement à la durabilisation du transport de marchandises.

- o En outre, les pays Benelux poursuivent la coordination du déploiement des infrastructures pour les carburants alternatifs sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) et encouragent la circulation transfrontalière des véhicules lourds et des navires à faibles émissions. La mobilité sans émissions dans le Benelux (véhicules, véhicules lourds, bornes de recharge, etc.) est cartographiée. Une exploration approfondie de la décarbonisation fait suite à la table ronde "transport routier zéro émission" de novembre 2022 pour voir si une approche Benelux régionale peut favoriser cette transition, en s'appuyant sur l'expertise du Secrétariat général et des experts nationaux.

- o Une table ronde sera également organisée entre les ministères, les fédérations de transport, les constructeurs de camions et de voitures afin de discuter des défis et des opportunités pour décarboniser efficacement le transport lourd dans la région Benelux.

- o De même, en matière d'hydrogène, les pays Benelux restent déterminés à partager les informations et les bonnes pratiques sur le déploiement des stations de distribution d'hydrogène.

- o Le Comité de Ministres Benelux reconnaît la constatation formulée dans votre recommandation selon laquelle, dans la plupart des cas, le dernier kilomètre doit nécessairement être effectué par des camions et des camionnettes, avec, comme exception, les livraisons à des particuliers au moyen de vélos cargos en zone urbaine. Par conséquent, le thème de la logistique urbaine zéro émission revêt une grande importance. Aux Pays-Bas, une expérience a lieu depuis mars 2019 consistant en une exemption temporaire du permis de conduire C pour les camionnettes à émission nulle. L'ajout de batteries à une camionnette existante s'accompagne souvent d'une augmentation substantielle du poids. Les camionnettes neuves à émission nulle sont aussi souvent plus lourdes que les camionnettes à moteur à combustion. Par conséquent, dans de nombreux cas, le permis C est requis pour conduire des camionnettes à émission nulle, au lieu du permis B habituel. Le SG Benelux reçoit des

gecoördineerde Benelux-aanpak voor dit thema. Het vereisen van een rijbewijs C voor bestelauto's werpt een serieuze barrière op voor het emissievrij maken van stadslogistiek. Daarom wordt er op Benelux-niveau verkend of er tot een nadere coördinatie gekomen kan worden op dit onderwerp en of het noodzakelijk is om Benelux-wetgeving te creëren die het besturen van een elektrische bestelwagen tot 4.250 kg met rijbewijs B mogelijk maakt op het gehele Benelux-gebied.

- o Wat betreft de stedelijke infrastructuurknooppunten voor zware bedrijfsvoertuigen zal er een uitwisseling tussen de Benelux-regio's worden georganiseerd over de assen en delen van het TEN-T-netwerk die tegen 2025 en 2027 moeten worden uitgerust met snelladers voor vrachtwagens.

- o Parallel hieraan speelt de nog te ontwikkelen 'digitale twin' van de Benelux-infrastructuur een belangrijke rol. In dit project, waarbij verschillende weginfrastructuurbeheerders samenwerken, wordt beoogd om door middel van intensieve data-uitwisseling een tool te creëren die helpt bij het maken van intelligente beleidsbeslissingen. Een dynamisch model van de grensoverschrijdende hoofdcorridors binnen de Benelux-weginfrastructuur zal helpen om onder andere te bepalen waar laadinfrastructuur het beste kan worden geplaatst binnen de Benelux.

- o Ook kan dit digitale model helpen bij andere onderwerpen die aan het goederenvervoer per vrachtwagen gerelateerd zijn, zoals het uitwisselen van informatie over bijzonder vervoer of ADR-transporten binnen de Benelux. Dit zou tegemoetkomen aan de collectieve wens van de Benelux-wegbeheerders om een beter inzicht in deze typen transporten te verkrijgen. Ook kan intensievere data-uitwisseling tussen de wegbeheerders helpen om meer kennis op te bouwen met zogenaamd 'voorspellend onderhoud': door data uit meerdere landen en regio's te combineren via de digitale twin kan er potentieel gewerkt worden met sterkere en betrouwbaardere algoritmes en voorspellingen.

signaux clairs de la part du secteur privé quant à la nécessité d'une approche coordonnée du Benelux sur cette question. Le fait d'exiger un permis C pour les camionnettes constitue un sérieux obstacle à la mise en place d'une logistique urbaine sans émissions. C'est pourquoi on examine, à l'échelle Benelux, si une coordination plus étroite peut être mise en place sur ce thème, et s'il est nécessaire de créer une législation Benelux qui permettrait de conduire une camionnette électrique jusqu'à 4250 kg avec un permis B sur tout le territoire du Benelux.

- o En ce qui concerne les nœuds d'infrastructure urbaine pour les véhicules utilitaires lourds, un échange sera organisé entre les régions du Benelux sur les axes et les sections du réseau RTE-T qui devront être équipés de chargeurs rapides pour camions d'ici 2025 et 2027.

- o Parallèlement, le jumeau numérique de l'infrastructure du Benelux, qui doit encore être développé, joue un rôle important. Ce projet, auquel collaborent plusieurs gestionnaires d'infrastructures routières, vise à créer un outil permettant de prendre des décisions stratégiques intelligentes grâce à un échange intensif de données. Un modèle dynamique des principaux corridors transfrontaliers au sein de l'infrastructure routière du Benelux permettra de déterminer, entre autres, où l'infrastructure de recharge peut être placée au mieux au sein du Benelux.

- o Ce modèle numérique peut également être utile pour d'autres questions liées au transport de marchandises par camion, comme l'échange d'informations sur les transports spéciaux ou les transports ADR au sein du Benelux. Cela répondrait au souhait collectif des gestionnaires des routes du Benelux d'obtenir une meilleure compréhension de ces types de transport. L'intensification de l'échange de données entre les gestionnaires des routes peut également contribuer à renforcer les connaissances grâce à ce que l'on appelle la maintenance prédictive: la combinaison de données provenant de plusieurs pays et régions grâce au jumeau numérique peut potentiellement conduire à des algorithmes et à des prédictions plus solides et plus fiables.
