

# Unie van **Professionele Transporteurs** en **Logistieke ondernemers**

Erkende professionele unie nr. 5451



## **Brussel**

Havenlaan 104-106  
1000 Brussel  
T. +32 (0)2 420 54 56  
F. +32 (0)2 420 67 79

## **Luik**

Z.I. Hauts-Sarts  
Rue de l'Abbaye 138  
4040 Herstal  
T. +32 (0)4 361 40 90  
F. +32 (0)4 367 73 51

## **Kortrijk**

Engelse Wandeling 2 bus K07G  
8500 Kortrijk  
T. +32 (0)56 60 17 38  
F. +32 (0)56 61 36 03

E-mail: [info@uptr.be](mailto:info@uptr.be)  
Website: [www.uptr.be](http://www.uptr.be)



Member of



# Eisenbundel



**Het vertegenwoordigen en informeren van Belgische transporteurs en andere logistieke spelers is de voornaamste doelstelling van UPTR. Om ondernemers, actief in de transport- en logistieke sector, te helpen, beschikt UPTR over een breed gamma aan producten en diensten.**

- Terugvordering van de accijnzen op professionele diesel
- 'Interoperabele' betaalkaarten en badges voor de betaling van de Belgische kilometerheffing, snelwegen en tunnels met tolheffing
- Terugvordering buitenlandse BTW
- Gespecialiseerd sociaal secretariaat
- Elektronische maaltijdcheques
- Initiële ADR- opleidingen en bijscholing (chauffeurs - veiligheidsadviseurs)
- Basiskwalificatie en nascholing vakbekwaamheid ('Code 95')
- Opleiding Lange en Zwaardere Vrachtwagens (Wallonië)
- Transportvergunningen en toelatingen (internationaal, CEMT, uitzonderlijk vervoer)
- CMR-vrachtbrieven en vervoersdocumenten
- Software voor leverings- en distributiebeheer, erkend voor e-CMR 'Benelux'
- Software voor het afdrukken van vrachtbrieven
- Facturatiesoftware
- Factoring
- Schuldivordering
- Boekhouding - Fiscaliteit
- Verzekeringsaudit
- Vrachtbeurzen
- Diverse benodigdheden, rollend materiaal en tachograafschijven



## **Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke ondernemers**

Havenlaan 104-106 • 1000 Brussel

T. 02 420 54 56

E-mail : [info@uptr.be](mailto:info@uptr.be) • Website : [www.uptr.be](http://www.uptr.be)



*De sector Transport & Logistiek omvat de ondernemingen - en hun personeel (arbeiders en bedienden) - die voor rekening van derden diensten verrichten zoals goederenbehandeling, het transport van goederen alsook alle logistieke activiteiten die essentieel zijn voor de werking van industrie en handel.*

*Als erkende beroepsfederatie (nr. 5451) verdedigt UPTR al sinds 1937 de belangen van zelfstandigen en ondernemingen van de sector Transport & Logistiek.*

## De kerncijfers van de transport- en logistieke sector

### 1. Tewerkstelling (Code RSZ 083)

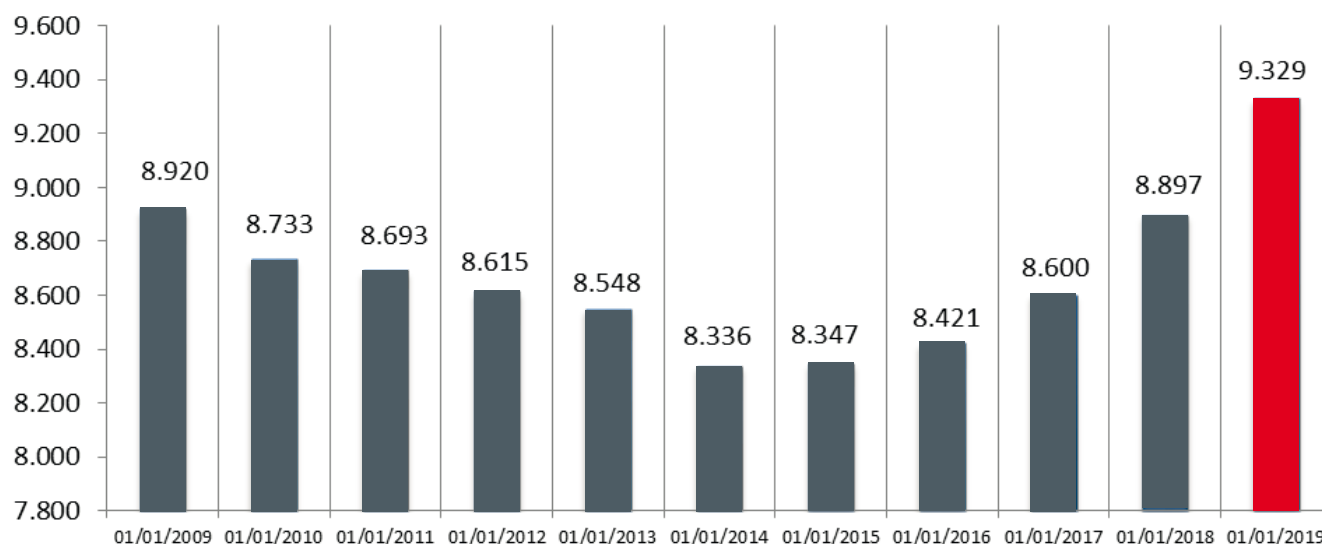
Op 31/12/2018:

- Rechtstreekse tewerkstelling van 68.946 arbeiders bij 5.310 werkgevers.
  - Rechtstreekse tewerkstelling van 35.325 bedienden bij 2.586 werkgevers.
- (Bron: RSZ)

### 2. Evolutie van het aantal vervoersondernemingen

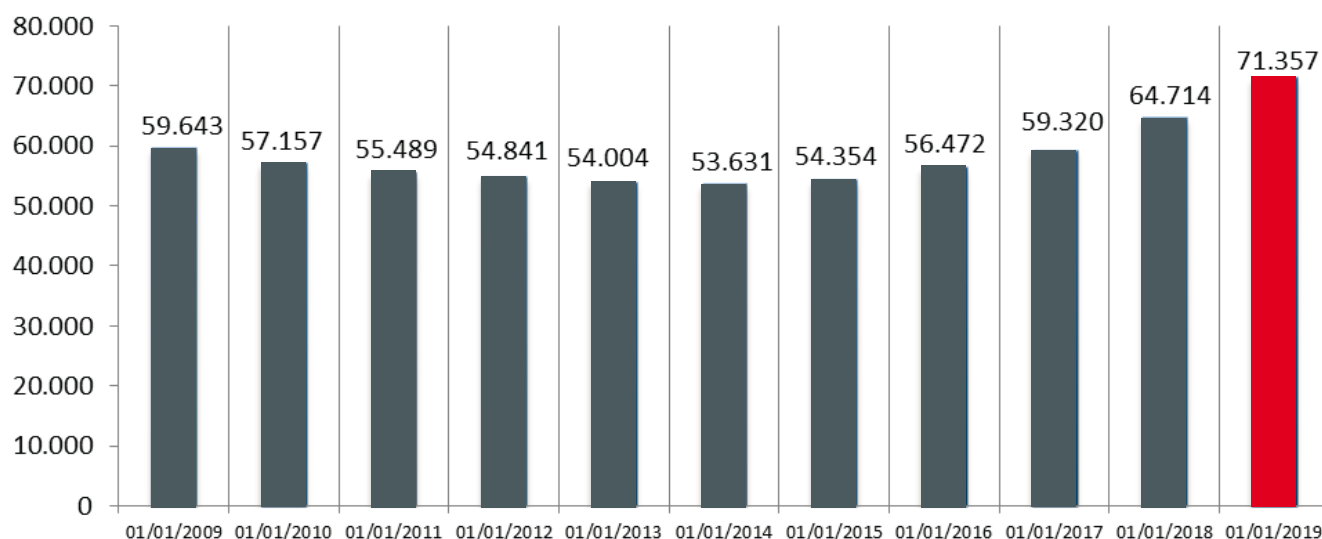
Op 1 januari 2019 beschikten 9.329 ondernemingen over een vervoersvergunning afgeleverd door de FOD Mobiliteit en Vervoer.

(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)



### 3. Evolutie van het aantal motorvoertuigen

Op 1 januari 2019 waren 71.357 vrachtwagens en bestelwagens gedekt door een kopie van een vervoersvergunning.  
(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)

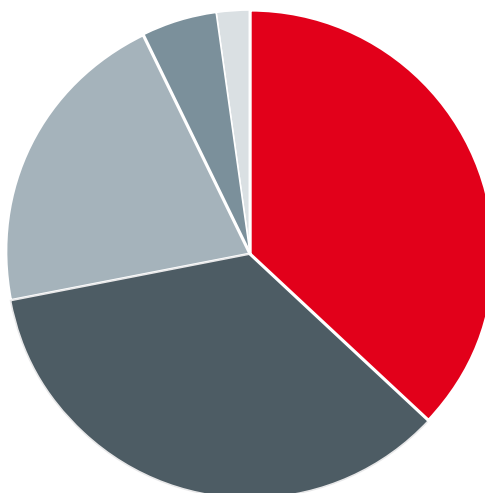
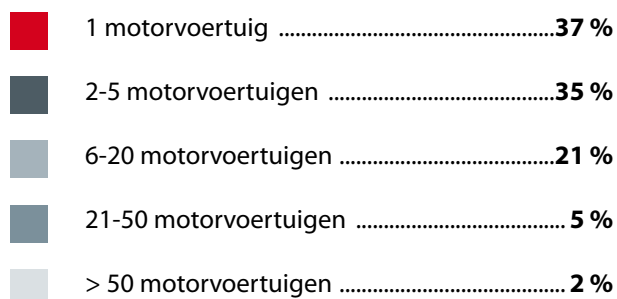


### 4. Indeling van ondernemingen naar gelang het wagenpark

Situatie op 01/01/2019

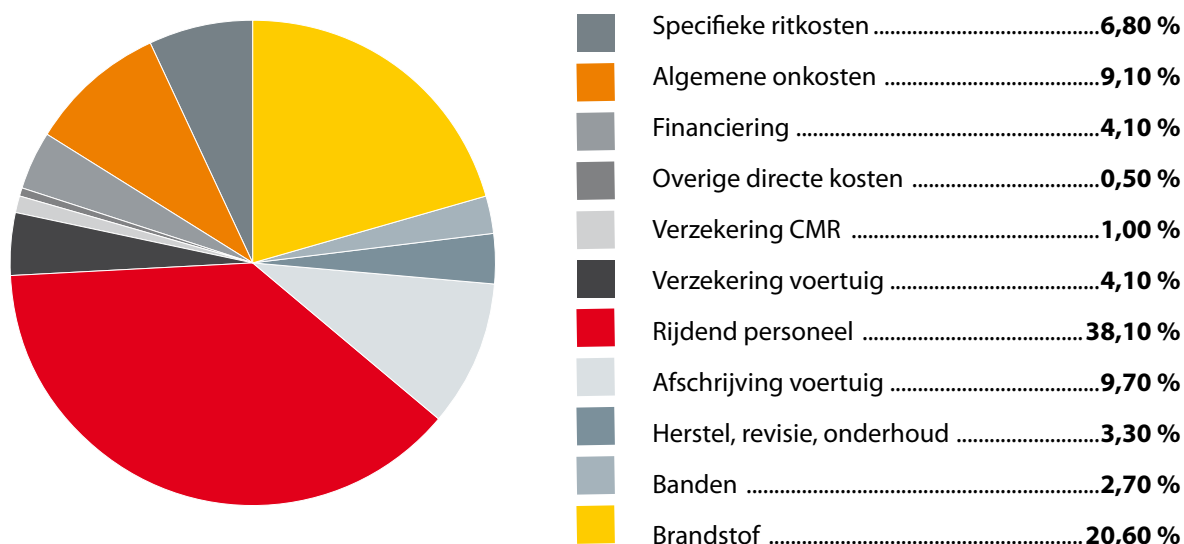
(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)

| Provincie              | 1            | 2            | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8-10       | 11-15      | 16-20      | 21-50      | >50        |
|------------------------|--------------|--------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Vlaams-Brabant         | 296          | 125          | 66         | 49         | 40         | 40         | 32         | 57         | 38         | 27         | 57         | 17         |
| West-Vlaanderen        | 717          | 270          | 142        | 81         | 83         | 74         | 47         | 114        | 88         | 51         | 75         | 24         |
| Oost-Vlaanderen        | 632          | 231          | 130        | 112        | 72         | 56         | 41         | 104        | 84         | 54         | 82         | 25         |
| Antwerpen              | 548          | 229          | 132        | 98         | 65         | 56         | 47         | 93         | 88         | 66         | 102        | 29         |
| Limburg                | 233          | 119          | 69         | 47         | 39         | 24         | 22         | 55         | 40         | 26         | 48         | 16         |
| <b>Vlaanderen</b>      | <b>2.426</b> | <b>974</b>   | <b>539</b> | <b>387</b> | <b>299</b> | <b>250</b> | <b>189</b> | <b>423</b> | <b>338</b> | <b>224</b> | <b>364</b> | <b>111</b> |
| Waals-Brabant          | 65           | 28           | 18         | 9          | 9          | 5          | 6          | 13         | 7          | 4          | 11         | 3          |
| Henegouwen             | 286          | 114          | 55         | 41         | 36         | 25         | 17         | 42         | 45         | 18         | 38         | 12         |
| Namem                  | 95           | 58           | 21         | 19         | 16         | 13         | 4          | 13         | 8          | 7          | 15         | 1          |
| Luxemburg              | 76           | 30           | 17         | 13         | 7          | 7          | 8          | 9          | 4          | 2          | 2          | 1          |
| Luik                   | 220          | 100          | 57         | 42         | 27         | 20         | 27         | 37         | 25         | 12         | 38         | 7          |
| <b>Wallonië</b>        | <b>742</b>   | <b>330</b>   | <b>168</b> | <b>124</b> | <b>95</b>  | <b>70</b>  | <b>62</b>  | <b>114</b> | <b>89</b>  | <b>43</b>  | <b>104</b> | <b>24</b>  |
| <b>Brussels Gewest</b> | <b>272</b>   | <b>124</b>   | <b>98</b>  | <b>60</b>  | <b>43</b>  | <b>32</b>  | <b>33</b>  | <b>67</b>  | <b>41</b>  | <b>22</b>  | <b>20</b>  | <b>6</b>   |
| <b>BELGIË</b>          | <b>3.440</b> | <b>1.428</b> | <b>805</b> | <b>571</b> | <b>437</b> | <b>352</b> | <b>284</b> | <b>604</b> | <b>468</b> | <b>289</b> | <b>488</b> | <b>141</b> |



### 5. Structuur van de kosten van de Belgische vervoerder

(Bron: Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer)



UPTR heeft de cijfers van het ITLB uitgepluisd om enkele realiteiten, die soms even verrassend als belangrijk zijn, eenvoudig voor te stellen:

- 70% van de wegvervoerders is gevestigd in Vlaanderen tegenover 21% in Wallonië en 9% in Brussel.
- De transportsector blijft een verhaal van (Zeer)KMO's en bestaat vooral uit zelfstandigen en familiebedrijven!
- Het 'nationaal' gemiddelde van het aantal vrachtwagens per vervoersonderneming is 7,6!
- Het is interessant om vast te stellen dat de structuur van ondernemingen in Vlaanderen en Wallonië quasi identiek zijn.

Immers:

- **37 % van de vervoerders, zowel in Vlaanderen als Wallonië, zijn zelfstandigen.**
- **80% van de ondernemingen in Vlaanderen hebben max. 7 vrachtwagens t.o.v. 82% in Wallonië.**
- **83% van de ondernemingen in Vlaanderen hebben max. 10 vrachtwagens t.o.v. 85% in Wallonië.**
- **89% van de ondernemingen in Vlaanderen hebben max. 15 vrachtwagens t.o.v. 91% in Wallonië.**

Door deze statistische realiteit kunnen we een einde stellen aan bepaalde vooroordelen. Onder andere het beeld van de 'grote' Vlaamse transporteur tegen de 'kleine' Waalse transporteur.



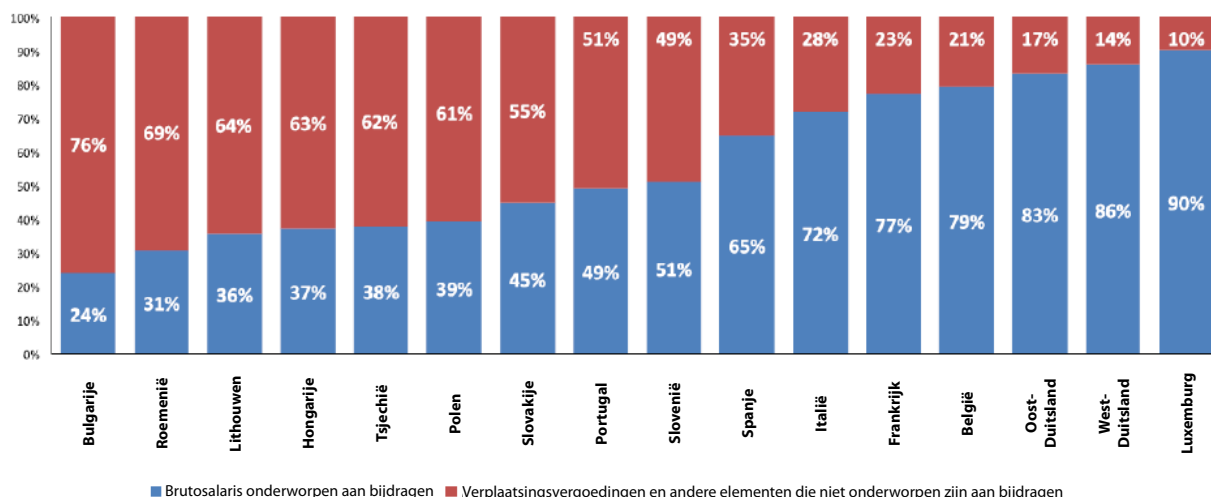


## 6. De loonhandicap in België

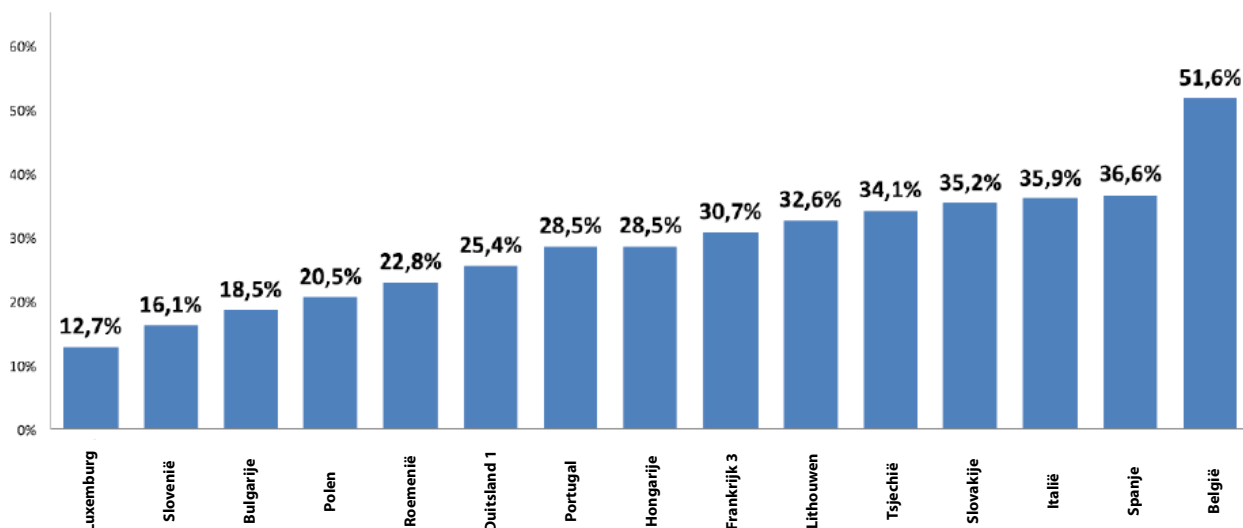
Volgens het Franse instituut CNR: **"België onderscheidt zich door het Europese land te zijn waar de sociale bijdragen het hoogste blijven.** De jaarlijkse kost van een Belgische chauffeur is hoger dan deze van een Franse chauffeur (+18%) omdat de werkgeversbijdragen tweemaal hoger liggen in België dan in Frankrijk. Teruggebracht tot de rijtijden, vermindert dit verschil maar blijft wel bestaan (+1%)."

Als de loonhandicap al zo groot is ten opzichte van onze dichtstbijzijnde concurrenten, is de kloof in vergelijking met Oost-Europese transporteurs ronduit onberekenbaar.

### Verloningsstructuur van een internationale wegchauffeur in 2016: elementen (niet) onderworpen aan de sociale bijdragen



### Netto werkgeversbijdragen, na eventuele verminderingen, voor een internationale wegchauffeur in 2016



## 7. De kerncijfers van het wegverkeer

### Wagenpark (en de procentuele evolutie op 10 jaar)

- 11.431.406 inwoners (op 01.01.2019)
- 5.782.684 personenwagens ingeschreven in België op 31.12.2018
- 769.679 bestelwagens (< 3,5 ton) ingeschreven op 31.12.2018
- 67.559 Belgische vrachtwagens (> 3,5 ton) per gemiddelde werkdag onderworpen aan de kilometerheffing in 2018
- 77.118 buitenlandse vrachtwagens (> 3,5 ton) per gemiddelde werkdag onderworpen aan de kilometerheffing in 2018
- 6.778 km aan tolwegen
- 6.275.000.000 km in 2018 afgelegd op de tolwegen
- 23.325.706 km afgelegd per werkdag op de tolwegen.
- 712,5 miljoen EUR betaald aan kilometerheffing in 2018.

In de periode van 01.01.2009 tot 01.01.2019 is het aantal personenwagens ingeschreven in België gestegen met 695.928, een stijging van 13,68%. Deze stijging is groter dan de bevolkingstoename (6,14% in dezelfde periode).

Als we het aantal personenwagens vergelijken met het aantal inwoners die oud genoeg zijn om te rijden, zijn er nu 0,634 personenwagens per meerderjarige inwoner (in tegenstelling tot 0,595 op 1 januari 2009). Of anders gezegd: op heden zijn er in België 2 personenwagens ingeschreven per 3 meerderjarige inwoners.

## 8. De kosten van de saturatie van het wegennet

Het ITLB heeft de kosten per uur van een chauffeur (op de Belgische payroll), zijn voertuig en het daarbij horende brandstofverbruik berekend indien het voertuig vaststaat in het verkeer.

## 9. Groei van de markt

Uit de herziening van het Europese Witboek in 2006 blijkt dat de Europese visie op het vervoer intussen in belangrijke mate werd bijgestuurd. Daar waar het concept van de 'modal shift' gehandhaafd blijft, wordt het voortaan wel in de globale context geplaatst van de **co-modaliteit**.

Vertrekkende vanuit de vaststelling dat op Europees vlak meer dan  $\frac{3}{4}$  **(in termen van gewicht) van het goederenvervoer plaatsvindt binnen een straal van 150 kilometer**, zijn de doelstellingen van de Europese Commissie vandaag veel realistischer.

Meer dan 50% (in termen van gewicht) van alle over de weg vervoerde goederen, legt een afstand af van minder dan 50 kilometer.

In haar gedachtegang heeft de Europese Commissie thans het idee van **mobiliteit als concurrentiefactor van de Europese economie weerhouden**.

Tezelfdertijd is het idee van een **ontkoppeling tussen de groei van de economie en de groei van het transport** ter zijde geschoven. Immers, bij een Europese groei van 1%, groeit ook de vraag naar transport met **ten minste 1%**.

Op Belgisch niveau geeft het rapport 'Vooruitzichten van de transportvraag in België tegen 2030' een duidelijk beeld van de situatie voor vandaag en morgen.

Bij ongewijzigd beleid voorziet het Federaal Planbureau voor de periode tussen 2008 en 2030 het volgende:

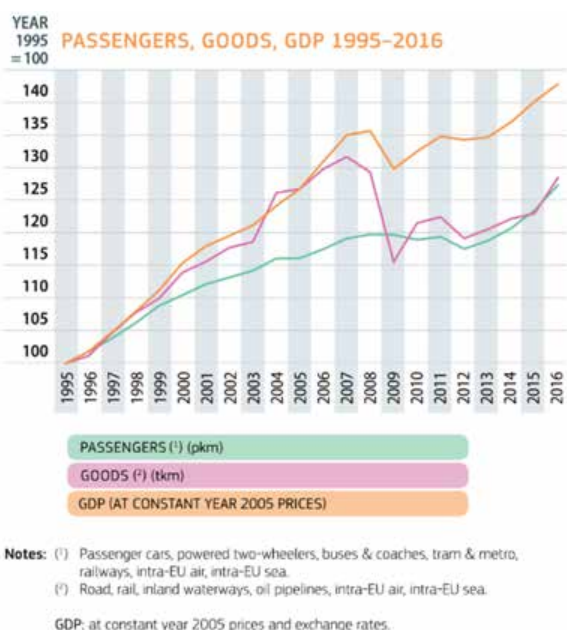
- De bevolking zal groeien met 15,2%.
- Het BBP groeit gemiddeld met 1,4% à 1,6% per jaar.
- Op het niveau van het **personenvervoer** zal het aantal ritten stijgen met 22%, hetzij met een gemiddelde groei van 0,8% per jaar.
- Op het niveau van het **goederenvervoer** zal het aantal afgelegde kilometers stijgen met 68%, hetzij met een gemiddelde groei van 2,4% per jaar.

### Kostprijs 1 uur stilstand trekker + oplegger per 01/06/2019

| Algemeen vervoer      | Vaste kosten/uur |           | Variabele kosten/uur | Totale kosten/uur |
|-----------------------|------------------|-----------|----------------------|-------------------|
|                       | Voertuig         | Chauffeur | Brandstof            |                   |
| <b>Nationaal</b>      | € 21,28          | € 35,37   | € 19,94              | € 76,59           |
| <b>Internationaal</b> | € 31,44          | € 35,37   | € 20,09              | € 86,90           |
| <b>Gemiddeld</b>      | € 26,36          | € 35,37   | € 20,02              | € 81,75           |

(Bron: ITLB)

- Wat de **verkeerscongestie** op het Belgische wegennetwerk betreft, zal het aantal voertuigenkilometers toenemen met 32%, hetzij een stijging van 1,4 % per jaar.
- 75 % van de verplaatsingen (kilometers) zal met een personenwagen gebeuren.
- De gemiddelde snelheid zal in de piekperiodes met 29 % dalen en met 16 % tijdens de daluren.



### Vervoerde goederen in België:

In 2010 werden er 668 miljoen ton goederen vervoerd over het Belgische grondgebied.

Alleen al in de haven van Antwerpen werden er in 2013 191 miljoen ton goederen behandeld. Meer dan 8,5 miljoen containers werden behandeld.

Eind 2018, is dit 235 miljoen ton geworden (+ 5,1% t.o.v. 2017), alsook 11 miljoen containers (+ 5,5% t.o.v. 2017).

Gelet op de aanhoudende stijging van de activiteiten van de haven van Antwerpen, is het dan ook niet verwonderlijk dat de havenbeheerders zich erg ongerust maken over de congestieproblemen, want **de uitbouw van de havencapaciteit heeft alleen maar zin als deze gelijktijdig gepaard gaat met ontwikkeling van de infrastructuur die de havens verbindt met het achterland.**

### 10. Verdeling per modus

Op Belgisch vlak, in ton per kilometer, kan de indeling per transportmodus als volgt worden samengevat:

- Wegvervoer: 71,8 %
- Binnenvaart: 14,7 %
- Spoorvervoer: 13,5%

Zelfs al neemt het volume van de goederen die per spoor en binnenvaart vervoerd worden, aanzienlijk toe, dan nog zal het wegvervoer altijd het grootste deel van de vraag naar vervoer op zich moeten nemen.

**Zelfs indien de capaciteit van het spoor en de binnenvaart met 50 % zou toenemen, bij een algemene toename van de vraag naar vervoer met 20 %, zou men nog altijd 10 % meer vrachtwagens moeten inzetten om hieraan te voldoen!**

### 11. Het brandstofverbruik in België

Tussen 2016 en 2018 is de verkoop van diesel in België gedaald met ruim 4%. Een unicum in de Belgische geschiedenis! Meer bepaald is het verbruik van diesel in deze periode gedaald van 8,381 miljard liter naar slechts 8,043 miljard liter.

Spijtig genoeg is deze daling van 338 miljoen liter diesel gecorreleerd aan een forse stijging van het verbruik van benzine. Deze stijging doet de daling van verbruikte diesel meet dan teniet.

De verkoop van benzine in België is in diezelfde periode gestegen van 1,953 miljard liter tot 2,313 miljard liter. Een verhoging dus van 360 miljoen liter (oftewel een stijging van 18%).

In een bredere context is het verbruik van diesel in het algemeen stabiel gebleven (iets meer dan 8 miljard liter), terwijl het verbruik van diesel significant is gestegen (+ 42%, een verhoging van 1,6 miljard in 2013 naar 2,3 miljard in 2018).

### 12. Milieu en uitstoot

De uitstoot van voertuigen met een maximaal toegelaten massa (MTM) van meer dan 3,5 ton worden sinds 1990 beperkt in steeds striktere Europese richtlijnen met de invoering van de Euronormen:

- Euro 0, 1, 2, 3, 4 en 5 tussen 1990 en 2009
- Euro 6 sinds 1 januari 2014

Eind 2018 behoorde 81,9% van de vrachtwagens onderworpen aan de Belgische kilometerheffing (> 3,5 ton MTM) tot de categorieën EURO 5 en EURO 6.

Meer dan 60% van de afgelegde kilometers zijn toe te schrijven aan voertuigen van de categorie EURO 6.

Ook zijn de inspanningen op milieugebied waarmee de sector tot nu toe instemde niet onbelangrijk. Deze worden jammer genoeg steeds niet erkend door het grote publiek).



| Normen        | Invoering | NOx<br>(g/kWh) | CO<br>(g/kWh) | HC<br>(g/kWh) | PM<br>(g/kWh) |
|---------------|-----------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Euro 0</b> | 01/10/90  | 14,40          | 11,20         | 2,40          | -             |
| <b>Euro 1</b> | 01/10/93  | 9,00           | 4,90          | 1,23          | 0,36          |
| <b>Euro 2</b> | 01/10/96  | 7,00           | 4,00          | 1,10          | 0,15          |
| <b>Euro 3</b> | 01/10/01  | 5,00           | 2,10          | 0,66          | 0,13          |
| <b>Euro 4</b> | 01/10/06  | 3,50           | 1,50          | 0,46          | 0,02          |
| <b>Euro 5</b> | 01/10/09  | 2,00           | 1,50          | 0,46          | 0,02          |
| <b>Euro 6</b> | 01/01/14  | 0,40           | 1,50          | 0,13          | 0,01          |



Bron: [www.developpementdurable.gouv.fr/transports](http://www.developpementdurable.gouv.fr/transports)

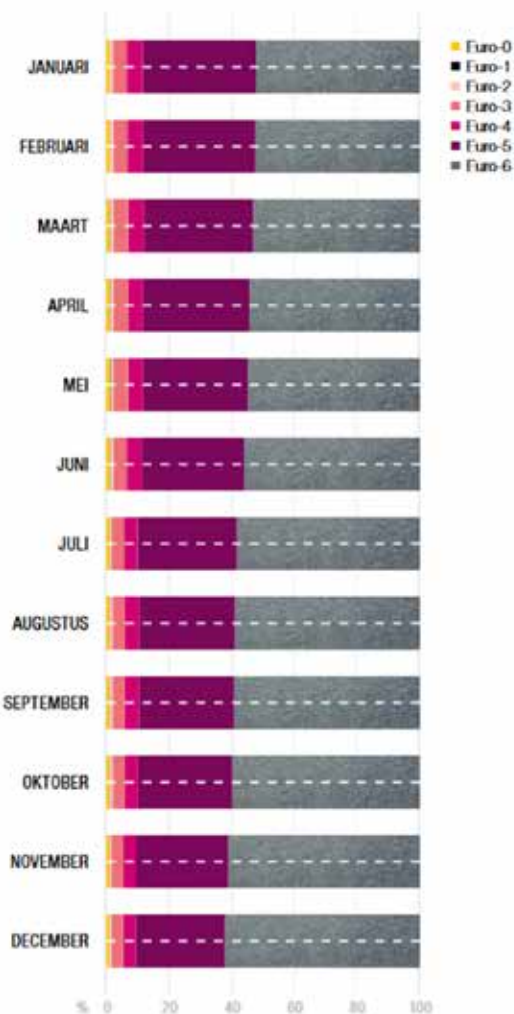
### 13. Broeikasgassen en de klimaatopwarming

Op **wereldniveau** zijn de verschillende vervoersmodi, met een uitstoot van 13,41 gigaton CO<sub>2</sub>, de tweede grootste bijdrager (24,4%) aan de broeikasgassen. Zij worden enkel voorgedaan door de producenten van energie en elektriciteit (41,5%)

Drie vierde van de uitstoot van het transport zijn te wijten aan personenwagens, vrachtwagens en bussen. In 2016 heeft het wegverkeer 5,85 gigaton CO<sub>2</sub> voortgebracht (een verhoging van 77% t.o.v. 1990).

Op **Europees niveau**, is het vervoer verantwoordelijk voor bijna 30% van de totale CO<sub>2</sub> uitstoot. Waarvan 72% voortkomt uit het wegvervoer (personen en goederen).

### EURO 6 DOORBREEKT GRENS VAN 50% VAN ALLE TOLKILOMETERS Volgens Euroklasse | 2018



Bron: [www.viapass.be](http://www.viapass.be)

De personenwagens zijn de voornaamste vervuiler aangezien zij verantwoordelijk zijn voor 60,7% van de totale CO<sub>2</sub> uitstoot van het wegverkeer in Europa (t.o.v. 26,2% door het zware vervoer en 11,9% door bestelwagens).

Om de uitstoot van CO<sub>2</sub> van de Europese Unie te verminderen, hebben de lidstaten van de EU een vermindering van 60% tegen 2050 van de uitstoot door het vervoer t.o.v. 1990 als doelstelling genomen.

Aangezien de uitstoot van CO<sub>2</sub> rechtstreeks gekoppeld is aan het verbruik van fossiele brandstoffen, is de mobiliteitsfactor primordiaal.

Zo zal een vrachtwagen 25 liter verbruiken om een afstand van 100 km af te leggen tegen een gelijkmatige

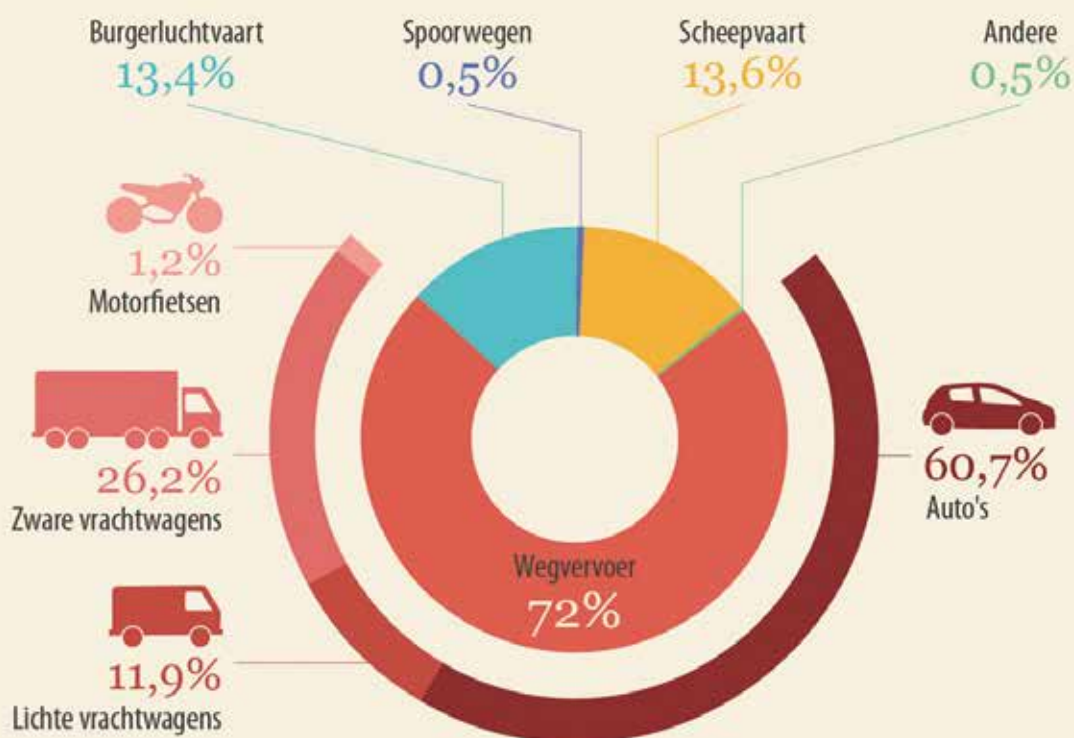
snelheid en tot 10 keer meer indien hij elke 100 meter moet halthouden door een vertraging in het verkeer.

Gezien het belang van de prijs van de brandstof in de kostenberekening van de beroepsvervoerder, is het zonder nut om te becijferen hoe gevoelig de sector is voor iedere vermindering van het brandstofverbruik.

De nieuwste generaties vrachtwagens verbruiken steeds minder en de beroepsvervoerders schrijven hun voertuigen zo snel mogelijk af. In België moet het debat over de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen daarom ook gaan over de problemen in verband met de toenemende verkeerscongestie op de Belgische weginfrastructuur.

## CO2-EMISSIONS IN DE EU DOOR TRANSPORT

### Overzicht van emissies per vervoerswijze (2016)



Bron: Europees Milieuagentschap



## Doelstellingen

# *Herstel van de **competitiviteit** van de ondernemingen van de sector **Transport & Logistiek***



De problemen waar de transportsector mee te kampen heeft (oorzaak ook van een groot aantal faillissementen) houden hoofdzakelijk verband met twee aspecten: het tekort aan liquide middelen en het gebrek aan rentabiliteit.

Het aspect mobiliteit wordt als een cruciale factor beschouwd voor de rentabiliteit van de Belgische vervoerders. De gemiddelde kosten van een uur filerijden werd in 2010 op 55 € / uur geraamd per vrachtwagen. Op heden is dat al 81,75 € / uur per vrachtwagen geworden.

Elke rechtstreekse of onrechtstreekse maatregel ter verbetering van de mobiliteit heeft onmiddellijk een positief effect op de rentabiliteit van de Belgische vervoerondernemingen.

Het feit dat 'personeel' veruit de belangrijkste kostenpost is voor de Belgische ondernemingen, maakt het aspect van de mobiliteit des te belangrijker.

De mobiliteit verbeteren laat bijgevolg niet alleen toe om de rentabiliteit van de Belgische ondernemingen te verbeteren, maar eveneens hun concurrentievermogen.

Vergeleken met hun Europese burens, onze naaste burens inclus, ondervinden de Belgische ondernemingen momenteel een concurrentienadeel.

Gelet op het belang van de loonkosten voor een Belgisch vervoerder, wordt dit concurrentieprobleem nog verscherpt bij iedere vertraging in het verkeer. Een uur filerijden kost een Belgische vervoerder verhoudingsgewijs veel meer dan aan zijn buitenlandse beroepscollega.

In de discussie over de concurrentiekracht op vlak van de loonkost van de Belgische ondernemingen ten opzichte van hun concurrenten - zeker de dichtstbijgelegen concurrenten - wil UPTR zich concentreren op de verschillende aspecten van de 'kosten voor de werkgever', zonder dat hier sprake is van enige sociale dumping ten opzichte van werknemers uit andere sectoren.

Vermits de **belangrijkste kostenpost** van de Belgische ondernemingen in de sector Transport & Logistiek de **loonkost** is, komt dit hoofdstuk uiteraard op de eerste plaats in de eisenbundel van de UPTR.

Deze keuze wordt ook ingegeven door het feit dat de **concurrentie** waar de Belgische vervoerders op internationaal vlak mee worden geconfronteerd, vooral betrekking heeft op het niveau van de lonen.

### 1. Eén gemeenschappelijk Paritair Comité voor Transport en Logistiek

De harmonisatie van de statuten arbeider/bediende impliceert logischerwijze de integratie van de bedienden (die nu onder het Paritair Comité 226 vallen) in het Subcomité 140.03 zodat die, voor zover de ondernemingen als hoofdzaak het transport en/of logistieke diensten verrichten voor rekening van derden, onder hetzelfde Paritair Comité vallen.

### 2. Beschikbaarheidstijd: vrijstelling van RSZ bijdragen

De beschikbaarheidstijden van chauffeurs (d.w.z. voornamelijk de - onproductieve - wachttijden bij de laad- en losoperaties) worden op dit ogenblik tegen 99 % van de arbeidstijd vergoed. Deze vergoeding is volledig onderworpen aan de betaling van RSZ-bijdragen.

UPTR vraagt een vrijstelling van RSZ bijdragen voor de beschikbaarheidstijden.

### 3. Wachttijden: vrijstelling van de RSZ bijdragen

De wachttijden van het niet-rijdend personeel in de depots en logistieke centra worden op heden vergoed aan 100% van de arbeidstijden. Deze vergoeding is volledig onderworpen aan de betaling van RSZ bijdragen.

UPTR eist dat de vergoeding van de wachttijden vrijgesteld worden van RSZ bijdragen.

### 4. Nachtvergoeding: vrijstelling van RSZ-bijdragen

Om een financiële stimulans te creëren die noodzakelijk is voor de bevordering van de nachtarbeid in het kader van de globale overdenking van UPTR op het vlak van de mobiliteit, stelt UPTR voor om de nachtvergoedingen niet meer te onderwerpen aan de sociale bijdragen.

### 5. Vormingsverlof en Richtlijn opleiding

De Europese Richtlijn 2003/59, die door het Koninklijk Besluit van 4 mei 2007 omgezet werd in Belgisch recht, verplicht elke vrachtwagenchauffeur (houder van een rijbewijs C) ertoe om elke vijf jaar een opfrissings-opleidingsprogramma te volgen van 35 uur (of een gemiddelde van 7 uur per jaar).

Deze verplichting brengt kosten met zich mee, namelijk:

- de kost van de opleiding,
- de betaling van het loon van de chauffeur,
- het stilstaan van de vrachtwagen of de betaling van het loon van een vervangingschauffeur.

Bijgevolg vraagt UPTR dat deze maatregel in zijn geheel of gedeeltelijk **zou kunnen gefinancierd worden door het systeem van educatief verlof, en dit in de 3 Gewesten.**

### 6. Stagiairs: zondag- en nachtarbeid

UPTR vraagt dat er dringend een einde wordt gemaakt aan het bestaande verbod om stagiairs (ouder dan 16 jaar) tewerk te stellen op zondag of in het stelsel van de nachtarbeid.

### 7. Scholingsbeding

Door de Wet betreffende diverse bepalingen van 27 december 2006 werd het zogenaamde scholingsbeding voor werknemers voor het eerst wettelijk geregeld.

Deze wettelijke regeling en latere wijzigingen maakten een einde aan de onzekerheid over de geldigheid van een scholingsbeding, vooral in het licht van de door de Arbeidsovereenkomstenwet gewaarborgde mogelijkheid voor werknemers om hun arbeidsovereenkomst door opzegging eenzijdig te kunnen beëindigen.

Evenwel is het tot op heden reeds duidelijk dat dit scholingsbeding geenszins tegemoetkomt aan de verzuchtingen van onze sector, waarbij een gedegen opleiding en scholing zeer belangrijk zijn.

De vorming die opgelegd wordt door een wettelijke of reglementaire bepaling om het beroep te kunnen uitoefenen, mag op dit moment niet opgenomen worden in een scholings-beding. UPTR vraagt dat deze beperking geschrapt wordt.



## Fiscaliteit

BEL · VLA · BRU · WAL

### 1. Fiscaliteit van het personeel

#### Wacht- en beschikbaarheidstijd

UPTR vraagt dat de piste van een vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing op de niet-productieve uren van het rijdende personeel opnieuw onderzocht wordt (wacht-tijden bij het laden en lossen).

De beschikbaarheidstijd (vergoed in hoofde van de chauffeurs) bij het laden en lossen is immers erg moeilijk aan te rekenen aan de klanten.

Het voorstel van UPTR gaat uit van een juridisch bestaande structuur, namelijk het fiscale stelsel van de 'ploegenarbeid' dat wordt doorgevoerd op het gebied van de bedrijfsvoorheffing en dit dienovereenkomstig aan te passen.

Deze zogenaamde 'beschikbaarheidsuren' zijn onmiddellijk identificeerbaar door een specifieke RSZ-code. Zij worden geboekt en vergoed tegen een tarief (99 %) dat verschilt van dat van de arbeidsuren.

Het is belangrijk te benadrukken dat deze beschikbaarheidstijd niet exclusief verbonden is met de sector Transport & Logistiek. Dit systeem komt ook voor in andere sectoren.

UPTR is van mening dat een gelijkaardige vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ook dient voorzien te worden voor de wachttijden van het niet-rijdend personeel.

#### Andere uurroosters

Om bedrijven aan te zetten om de laad- en lostijden uit te breiden, pleit UPTR voor een systeem van vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing – overeenkomstig het systeem van ploegenarbeid – voor de uren die gepresteerd worden buiten de klassieke openingsuren.

Deze maatregel die gericht is op het niet-rijdende personeel van alle ondernemingen (in alle betrokken sectoren) heeft een dubbel effect: de vervoersondernemingen zouden voor en/of na de klassieke openingsuren kunnen leveren en zo de wegen en autosnelwegen ontlasten tijdens de spitsuren: een voordeel voor zowel de andere weggebruikers als voor de wegvervoerders.



*Het sociaal secretariaat  
voor een optimaal beheer  
van uw personeel!*

- Het beheer van de prestaties van uw werknemers
- Een duidelijk en permanent zicht op de prestaties van uw personeel
- Een optimaal beheer van de meeruren
- Juridische bijstand in geval van controles door de inspectie van sociale wetten
- Opvolging van de vervaldagen (medische schifting, ADR getuigschrift, etc. ...)
- Automatische overdracht van de gegevens afkomstig van de tijdsregistratie, digitale tachograaf of van de boordcomputer



**PAYCOVER vzw**

info@paycover.be - www.paycover.be

Engelse Wandeling 2 bus K07G - 8500 Kortrijk  
T: 056 60 17 38 - F: 056 61 36 03

Havenlaan, 104-106 - 1000 Brussel  
T: 02 421 07 25 - F: 02 420 67 79

Rue de Tirlemont 155 A boîte 1 - 4280 Hannuit  
T: 019 63 23 80 - F: 019 63 73 01



## Nachtarbeid

Het personeel dat in het stelsel van de nachtarbeid voorde vervoersopdrachten en de laad- en losactiviteiten wordt tewerkgesteld, ontvangt momenteel een nachtvergoeding. Deze vergoeding is onderworpen aan de bedrijfsvoorheffing en aan de RSZ. Met het oog op het stimuleren van de nachtarbeid, in het belang van de mobiliteit, stelt UPTR voor om deze vergoeding **niet langer te belasten** (ten voordele van de werknemers) en ze bovendien niet meer te onderwerpen aan de RSZ-bijdragen (ten voordele van de werkgevers).

## Ploegenarbeid

UPTR vraagt een herdefinitie van 'ploegenarbeid' die meer soepelheid zou toelaten zodat het systeem van vrijstelling van de doorstorting van de bedrijfsvoorheffing op grote schaal kan toegepast worden in de logistieke sector.

## 2. Fiscaliteit & ecologische investeringen

Er bestaan verschillende pistes van fiscale stimuli om milieu-investeringen te bevorderen in rollend materieel dat steeds milieuvriendelijker wordt.

De meest voor de hand liggende piste is een wijziging van het artikel 44 bis van de WIB om te voorzien in een vrijstelling van de gerealiseerde meerwaarden op bedrijfsvoertuigen en dit voor een bedrag dat gelijk is aan de gerealiseerde meerwaarden die geherinvesteerd worden in de aanschaf van meer milieuvriendelijke voertuigen.

## 3. Accijnzen & professionele diesel

De accijnzen op brandstof zijn op dit ogenblik onderworpen aan de richtlijn betreffende de fiscaliteit op de energie die aangenomen werd op 27 oktober 2003. Deze richtlijn legt de minimale accijnstarieven vast voor alle energieproducten, waaronder de petroleumproducten, en bevat dan ook een hoofdstuk gewijd aan de diesel.

Met betrekking tot de minimumdrempels behoudt elke staat zijn bevoegdheid om over te gaan tot een verhoging van de belastingen op de brandstoffen. In België bedroeg het 'minimum' accijnstarief 304,91 €/1000 liters in 2004 en 330 €/1.000 liter in 2012. Vandaag is dat zelfs 352,54 €/1.000 liter.

UPTR verwacht van de Federale Regering dat zij haar vroeger gedane beloften nakomt ten aanzien van de wegvervoerders, met name in verband met de beroepsdiesel.

Omdat onze transportsector op loongebied en op sociaalgebied niet beschikt over het concurrentievoordeel

van zijn concurrenten uit de Oostbloklanden, roept UPTR de Federale Regering op om zich niet te laten verleiden tot een verhoging van de accijnzen op de diesel omdat dit het concurrentienadeel van de Belgische vervoerders nog zou vergroten.

Iedere verhoging van de kosten is trouwens bijzonder moeilijk door te rekenen aan de klant en wanneer dit wel gebeurt, is het altijd met een economisch nadelige vertraging.

Om deze twee redenen vraagt UPTR de Regering om zich niet te laten meeslepen in een opwaartse spiraal naar aanleiding van een herziening van de richtlijn over de fiscaliteit op de energie.

**UPTR verwacht bijgevolg van de Federale Regering dat zij het systeem van de 'professionele diesel' en het huidige accijnsniveau, verdedigt.**

## 4. Accijnzen & lichte bedrijfsvoertuigen

Alleen de brandstof die gebruikt wordt door voertuigen van meer dan 7,5 ton (MTM) komt in aanmerking voor het systeem van de professionele diesel. UPTR vindt dat dit – loutere budgettaire – onderscheid dient te verdwijnen.

Alle voertuigen van meer dan 3,5 ton zouden moeten kunnen genieten van de professionele diesel, op voorwaarde dat zij ook onderworpen worden aan de kilometerheffing en uitgerust dienen te worden met een tachograaf.

## 5. Kilometerheffing

De invoering van de Belgische kilometerheffing heeft – in absurdio – aangetoond dat het verhogen van de belastingen op het wegvervoer van goederen geen enkel gevolg heeft op een eventuele 'modal shift'.

De kilometerheffing heeft zelfs geen enkele invloed gehad op de groei van het wegtransport. Zo is tussen 2017 en 2018 het aantal afgelegde kilometers op de tolwegen gestegen met 6,2%.

Beter nog: sinds de invoering van de kilometerheffing, is het aantal bestelwagens toegenomen met 50.000!

Het eerste Europese 'interoperabele' systeem heeft, met de geolocalisatie van haar OBU's, op heden tot nog geen bruikbare statistische cijfers geleid en al zeker niet inzake de mobiliteitsproblematiek.

UPTR vraagt dat de (geanonimiseerde en) verzamelde gegevens eindelijk gebruikt worden om (minimaal) onderstaande doelstellingen te bereiken:

- Het aanreiken van (geanonimiseerde) gegevens

over de realiteit van het zwaar verkeer (vooral over bepaalde verkeersassen en/of bepaalde uren)

- Het aanreiken van een (geanonimiseerd) overzicht van (illegale...) cabotage inzake het aantal buitenlandse (buiten de BeNeLux) vrachtwagens dat het grondgebied niet verlaat binnen een bepaalde duur (7 dagen).
- Het meten van de uitstoot (fijn stof en Nox) van vrachtwagens overeenkomstig hun Euronormen.
- Het vaststellen van een gemiddelde (en een mediaan) van de kost van de kilometerheffing voor een (geanonimiseerde) vrachtwagen van vervoersondernemingen die beschikken over een vervoersvergunning bekomen bij de FOD Mobiliteit.

Met de slogan 'de vervuiler betaalt' in het achterhoofd, pleit UPTR inzake de kilometerheffing, die op een discri-

minatoire manier slechts een deel van het wegverkeer in het vizier neemt, voor:

- De uitbreiding van de kilometerheffing tot (op zijn minst) de voertuigen van minder dan 3,5 ton die met een aanhangwagen rijden en daardoor de grens van 3,5 ton MTM overschrijden.
- Het schrappen van de bestaande uitzondering voor landbouwvoertuigen om gebruikt te worden voor het vervoer van goederen.
- De indexatie van de tarieven in de drie Gewesten op 1 januari.
- De invoering van een nieuw – aanlokkelijk – tarief voor voertuigen die gebruik maken van LNG of CNG.
- De integrale aanwending van de opbrengsten uit de kilometerheffing voor werken aan de mobiliteitsinfrastructuur.
- De afschaffing van de verkeersbelasting.

## Betalingstermijn en rechtstreekse vordering

BEL

De gemiddelde betalingstermijn toegepast door de klanten voor de betaling van de vervoersprestaties bedraagt vandaag 59 dagen.

Dit betreft een gemiddelde. Het is niet zeldzaam dat zo een termijn nog (veel) langer kan zijn, zeker in het geval van kleine transportondernemingen.

Deze uitstellen duren veel te lang en veroorzaken via een sneeuwbaaleffect meer en meer problemen van betalingsachterstand.

Opdat vervoersondernemingen geen steeds terugkerende problemen van gebrek aan liquide middelen zouden hebben, stelt UPTR de Federale Regering voor om **het Franse model over te nemen dat een maximaal betalingsuitstel oplegt van dertig dagen** te rekenen vanaf de datum van uitgifte van de factuur met betrekking tot een vervoersopdracht.

Voor UPTR veroorzaakt het ten onrechte verlengen van de betalingstermijnen trapsgewijze problemen van te laat betalen en brengen ze de solvabiliteit - en dus het voortbestaan - van te veel bedrijven in gevaar. Om de terugkerende problemen van gebrek aan liquiditeit te helpen oplossen binnen de transportbedrijven, stelt UPTR voor dat men zich inspireert op het Franse model dat strafrechtelijk een maximumbetalingstermijn oplegt van 30 dagen vanaf de uitgifte van een factuur van een transportprestatie.

Deze maatregel kan gemakkelijk gerechtvaardigd worden door het feit dat de transporteurs zelf volgens de wet ook grote bedragen vooraf moeten financieren, met

name de accijnzen en de BTW op de diesel die ze verbruiken.

Om te vermijden dat de vervoerders lijden onder de (vaak fatale...) gevolgen van een belangrijk uitblijven van betalingen door hun opdrachtgevers, pleit UPTR voor de invoering van een 'directe vordering'.

De directe vordering stelt de vervoerder in staat om de betaling van zijn transportkosten te laten betalen door de expediteur of de bestemming. De expediteur en bestemming staan beide garant voor de betaling van de transportkosten. Een dergelijke vordering is reeds voorzien in het Franse Wetboek van Koophandel.



Op vlak van de burgerlijke aansprakelijkheid auto's, betekent de 5de richtlijn momenteel slechts een minimale harmonisering van de bestaande regels in zake B.A. auto's. De maximumvergoeding (ten laste van de verzekeraars) verschilt behoorlijk van de ene of de andere lidstaat. Bijgevolg zijn er belangrijke prijsverschillen tussen de verzekeringspremies die evenzeer het concurrentie-evenwicht verstoren.

De Belgische vervoerders sluiten verplicht een verzekering af die de schade dekt die zij kunnen veroorzaken, zonder enige limiet op het bedrag dat de verzekeraar desgevallend moet neertellen.

Het lijkt ons onaanvaardbaar dat bij ongeval in België, de verzekering van vervoerders uit sommige landen de

schade slechts dekt tot een bepaald bedrag terwijl het overige ten laste van de onderneming blijft (als zij dit kan dragen ...) en vervolgens ten laste van het - Belgische - autowaarborgfonds. UPTR wenst dat de Regering een dossier samenstelt ter bespreking van de harmonisering naar boven toe van de maximumvergoedingen van de 5de richtlijn.

Bij gebreke daaraan zou België van de buitenlandse vervoerders de voorlegging van een verzekeringsbewijs B.A. zonder plafond moeten kunnen eisen of de betaling (aan de grens, aan de eurovignet-betaalautomaten) eisen van een aanvullende verzekeringsdekking die berekend wordt (zoals voor het eurovignet) op basis van de tijd die het voertuig in België doorbrengt.

## Mobiliteit en milieu

EUR · BEL · VLA · BRU · WAL

### 1. Co-modaliteit

Met betrekking tot de milieuproblematiek verdedigt UPTR het idee dat de verschillende transportmodi hun eigen kenmerken hebben en dat er bijgevolg gewerkt moet worden aan de professionalisering van de sector Transport & Logistiek door de bestaande complementariteit van de verschillende modi zoveel mogelijk te ontwikkelen om er zodoende **voor te zorgen dat alle goederen bij hun bestemmingen toekomen met het vervoermiddel dat het meest geschikt is en dit zowel op economisch vlak als op vlak van het milieu.**

UPTR wil benadrukken dat het concept 'co-modaliteit' duidelijk aantoont dat de verschillende transportmodi via de lucht, het spoor, de zeevaart en de binnenvaart **een aanvulling vormen op het wegvervoer (en niet omgekeerd).**

Het is immers zo dat alleen de vrachtwagens in staat zijn om het overgrote deel van de eindbestemmingen te bereiken en om de goederendistributie aan de miljoenen Europese consumenten te verzekeren.

### 2. Uitbreiding van de leveringstijdstippen

De verkeerscongestie groeit almaar aan en er zouden dan ook dringende maatregelen moeten genomen wor-

den die de vervoerders in staat stellen om hun goederen ook te kunnen leveren buiten de klassieke kantooruren.

Een uitbreiding van de leveringstijdstippen zou de verkeersdoorstroming verbeteren door een deel van de vrachtwagens te verschuiven van de piekuren naar de daluren. Dit zou de andere weggebruikers ook ten goede komen.

Door verkeerscongestie te vermijden zullen de vervoerders beter in staat zijn om de reistijd tussen verschillende los- en leveringsadressen te verminderen. Er is dus niet alleen een voordeel voor het milieu, met een vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub> en fijn stof, maar ook uiteraard een economisch voordeel.

Om leveringen vroeg in de morgen en laat in de avond te promoten pleit UPTR voor de invoering van fiscale stimulansen voor degenen die op deze tijdstippen diensten verrichten om zo een optimalisatie van de ritten te bewerkstelligen (cf supra).

De uitbreiding van de leveringstijdstippen vereist eveneens een herziening van de regelgeving inzake de milieuvergunningen. Een versoepeling van de uitbatingvoorwaarden dient voorzien te worden om nachtwerk en andere uurroosters mogelijk te maken in andere sectoren buiten de transport en logistiek.

### **3. Investeringspremies voor energie-besparing en vermindering geluidsoverlast**

UPTR nodigt de verantwoordelijke politici uit om mee te werken aan een systeem, dat consistent en blijvend is, voor premies inzake uitrustingen die energie besparen of de geluidsoverlast verminderen zodat ondernemingen hun investeringspolitiek op een correcte manier kunnen plannen.

### **4. LNG en CNG: stimulering van milieu-investeringen**

Liquid Natural Gas (LNG) en Compressed Natural Gas (CNG) zijn twee alternatieve (overgangs)brandstoffen die minder vervuילend zijn dan benzine of diesel. Zij zijn een vervanging voor diesel gebruikt door de zwaarste vrachtwagens (LNG) en lichte bedrijfsvoertuigen (CNG).

Rekening houdend met de belangrijke meerkosten die de aankoop van LNG- en CNG-motoren met zich meebrengen, pleit UPTR ervoor de stimulansen voor milieuvriendelijke investeringen behouden blijven (of zelfs uitgebreid worden) om vervoerders mee te krijgen met de energieoverstap.

UPTR benadrukt het belang van twee essentiële aandachtspunten voor het succes van de energieoverstap van de transportsector:

- Uitbreiding van het aantal tankstations LNG en CNG.
- Een stabiel fiscaal beleid met behoud van de afwezigheid van accijnzen op deze brandstoffen.

### **5. Stedelijke distributie : een geharmoniseerd kader voor de milieuzones**

Een groot aantal Europese steden hebben 'milieuzones' ingevoerd waar oudere voertuigen verboden zijn of een extra belasting moeten betalen.

Voor UPTR moeten er dringend harmoniserende maatregelen worden genomen om een algemeen kader te scheppen dat de transporteurs toestaat om hun stedelijke leveringen beter te organiseren.

Er zijn veel te veel verschillen (Euronormen, maximaal toegelaten massa...) tussen de toegangsvoorwaarden tot deze verschillende zones, die door alle steden afzonderlijk bepaald worden.

### **6. 50 ton – 6 assen**

Het Waalse Gewest heeft in 2018 besloten om een wijziging aan te brengen aan het Technisch Reglement zodat

het toegelaten is voor voertuigcombinaties met 6 assen om, op het Waalse grondgebied, met maximaal 50 ton rond te rijden.

Om gebruik te maken van deze mogelijkheid is men evenwel onderworpen aan een reeks, strenge, voorwaarden die opgesomd zijn in het Besluit van de Waalse Regering van 29 maart 2018.

Deze bijzondere voorwaarden komen bovenop de, reeds bestaande, algemene voorwaarden van het Technisch Reglement. De voornaamste (of meest beruchte) voorwaarde is deze van de befaamde 'brugformule'.

Wegens de beperkingen die deze formule oplegt, verliezen voertuigen die ook in de andere Gewesten rondrijden ongeveer 1 ton aan nuttig laadvermogen verliezen (door de bijkomende as).

UPTR pleit voor een gelijkaardige regelgeving in het Vlaamse en Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Bovendien vraagt UPTR voor een versoepeling van de bestaande reglementering (in de eerste plaats inzake de afstand van 1,30 meter tussen het midden van de assen).

### **7. Langere en Zwaardere Vrachtwagens (LZV)**

In het kader van twee (afzonderlijke) proefprojecten hebben het Vlaamse en het Waalse Gewest besloten om LZV's op hun grondgebied toe te laten.

Om verkeersveiligheidsproblemen, in het bijzonder de risico's die verband houden met het (soms volledig onverantwoordelijke) gedrag van fietsers en andere zwakke weggebruikers, te voorkomen, zijn LZV's enkel toegelaten op een erkend wegennetwerk.

UPTR benadrukt, andermaal, dat er geen enkele interesse is om LZV's te gebruiken buiten de industriezones en de autostrades die hen verbinden.

Het is belangrijk te weten dat 3 vrachtwagens vervangen kunnen worden door slechts 2 LZV's en hierdoor kunnen zorgen voor een vermindering van de uitstoot van CO<sub>2</sub>.

UPTR pleit er dus voor dat het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toelaat de LZV's gebruik maken van het stuk van de Brusselse Ring dat onder haar bevoegdheid valt en dat zij toegang krijgen tot bepaalde industriezones gelegen aan de Ring.

Het besturen van een LZV vereist een bepaalde opleiding. UPTR is van mening dat een opleiding en/of examen in het éne Gewest erkend dient te worden door de andere Gewesten.



## 8. Vervoer van rondhout: 57 ton – 6 assen

Gelet op de aard van bepaalde voertuigen die specifiek ontworpen zijn voor het vervoer van hout, pleit UPTR ervoor dat België een **gelijkaardige regelgeving aanneemt zoals die reeds bestaat in Frankrijk** en dat ons land houtvervoer toestaat met behulp van speciale voertuigen met 6 assen en met een maximaal toegelaten massa van 57 ton en dit in ieder geval in het kader van een jaarlijkse vergunning op een voorgeschreven route.

## 9. Maximum toelaatbare hoogte: opheffing van de beperking van 4,00 meter

Over het algemeen zou er, om het vervoer van **bepaalde goederen zoals auto's, stro en linnen** te vergemakkelijken, in België een systeem ingevoerd dienen te worden naar analogie met wat reeds in Frankrijk bestaat. **In Frankrijk is de hoogte van de voertuigen immers niet beperkt.** Wanneer de hoogte van een voertuig of zijn lading 4,00 meter overschrijdt, dienen de vervoerders erover te waken dat ze zonder problemen onder alle bouwwerken door kunnen. Op het vlak van de signalisatie worden de doorgangen met beperkte hoogte slechts aangegeven wanneer de vrije hoogte minder dan 4,30 meter bedraagt.

# Infrastructuur en missing links

VLA · BRU · WAL

De Belgische transportsector dringt aan op meer overheidsinvesteringen in infrastructuur. Naast het onderhoud van (snel)wegen, dat nog een achterstand moet inhalen, moet er ook dringend op lange termijn geïnvesteerd worden in uitbreiding van capaciteit.

Dit onder meer door de aanleg van de missing links. Geregeld wordt de lijst van missing links geactualiseerd.

Voor de Belgische transporteurs ziet de top 10 van de dringend aan te leggen wegen er als volgt uit:

- **De herinrichting van de ring (noord) rond Brussel**
- **De verbinding van de E17 / E34 (10 km) om het verkeer toe te staan van en naar de Liefkenshoek-tunnel (van en naar Rotterdam) en te vermijden dat men altijd systematisch de ring van Antwerpen moet gebruiken.**
- **De verbinding Cerexhe-Beaufays die de E40 verbindt met de E25 (12,5 km)**
- **De verbinding E19 / E429 te Halle**
- **De sluiting van de ring (zuid) van Brussel**
- **De transformatie van de gehele A12 in autosnelweg**
- **De verdubbeling van de RN5 (E420) van Charleroi naar Frankrijk**
- **De ontwikkeling van de Antwerpse ring**
- **De verbinding A19 / E40 tussen Ieper en Veurne**
- **De verbinding tussen de A28 (Athus) en de E411**

Maar ook grootschalige projecten op lange termijn moeten, in het licht van de voorspelde toename van het goederenverkeer, nu al ingepland worden zodat die tijdig voltooid kunnen worden.

Het gaat onder meer over het project van het 'Kruispunt Willebroek', waardoor het mogelijk wordt gemaakt om de ring van Antwerpen en die van Brussel te ontlasten, door de scheiding van het transit - en lokaal verkeer.

Daarnaast moet de overheid ook investeren in de uitbreiding van veilige en comfortabele parkeercapaciteit voor vrachtwagens, onder meer langs de grote verkeersassen.

Overigens is de transportsector zeker geen tegenstander van het feit dat ook de infrastructuur van andere modi wordt uitgebreid voor zover die infrastructuur op lange termijn meer mogelijkheden biedt voor multimodale oplossingen.





## Toegang tot het beroep

EUR · VLA · BRU · WAL

De regels voor de toegang tot het beroep van goederen-vervoerder over de weg voor rekening van derden moeten voor iedereen dezelfde zijn, welk type voertuig er ook gebruikt wordt.

Het verschil tussen + of – 500 kg laadvermogen heeft geen zin.

Dit verschil moet verdwijnen, onder andere, om een verschuiving - die overigens nefast zou zijn vanuit ecologisch en sociaal oogpunt - van vrachtwagens naar lichte bedrijfsvoertuigen (bestelwagens) te voorkomen.

### Vakbekwaamheidsopleiding

UPTR pleit ervoor dat de vakbekwaamheidsopleiding zou voldoen aan hoogstaande kwalitatieve criteria en aansluit bij de realiteit op het terrein. Om een uniform niveau te waarborgen, zowel wat de inhoud van de cursussen betreft, als wat de kwaliteitseisen betreft waaraan de vervoerders moeten voldoen, pleit UPTR ervoor dat het ITLB een opleidingsverstrekker blijft en dit in de drie officiële talen. UPTR vreest dat een liberalisering van de

vakbekwaamheidsopleiding de effectieve kwaliteitscontrole van de opleiding in het gedrang zou brengen.

### Externe vakbekwame persoon

UPTR verdedigt het standpunt dat beroep doen op een externe vakbekwame persoon (transportmanager) de uitzondering moet blijven. Beroep doen op een externe vakbekwame persoon moet beschouwd worden als een tijdelijke overgangsmaatregel.

De constante bezorgdheid om de sector te professionaliseren veronderstelt dat de bedrijfsleider zelf zijn vakbekwaamheid inbrengt in zijn onderneming of dat er, indien dit niet mogelijk is, een bediende in loondienst van de onderneming als transportmanager aangesteld wordt.

### Financiële draagkracht

Alle transporteurs dienen aan de vereiste financiële draagkracht te voldoen (ter bescherming van een aantal bevoorrechte schuldeisers, waaronder de onderaannemers).

## Plan & Ride

De beheerssoftware van de leveringen  
voor transport en distributie

- ☑ eCMR-IT : de elektronische CMR vrachtbrief
- ☑ Real-time opvolging van uw leveringen door uw opdrachtgevers
- ☑ OCR-archivering van de leverbonnen
- ☑ Beheer van europallets
- ☑ Berekening van de transportprijs
- ☑ Opvolging van de facturatie
- ☑ Werkt op PC, iPad, iPhone, Android, ...
- ☑ Verschillende toegangsniveaus (directie, magazijnier, chauffeur)
- ☑ Import / Export van de data






**Supported by**  
**TRANSPORT**  
SUPPORT & SOLUTIONS

**TRANSPORT-IT BVBA**  
Bd G. Deryck 39 R06 • 1480 Tubeke  
Tel. +32 (0)2 851 51 58  
info@transport-it.be • www.transport-it.be

Een attest van een bankinstelling of van een verzekeringsmaatschappij die zich borg stelt, of van de Consignatie- en Depositokas waaruit blijkt dat het wettelijk vereiste bedrag (9.000 € voor het eerste motorvoertuig en 5.000 € voor de volgende) gedeponereerd werd, moet aantonen dat aan deze voorwaarde is voldaan.

### **Betrouwbaarheid**

Wanneer het er op aankomt om de ernstige inbreuken te analyseren die in aanmerking komen voor het behoud of verlies van zijn betrouwbaarheid, vindt UPTR dat er enkel rekening moet gehouden worden met de in kracht van gewijsdeveroordelingen. Iedereen moet niet alleen het

recht hebben om zijn argumenten voor een neutrale en onafhankelijke rechtbank uiteen te zetten, maar ook het recht om beroep aan te tekenen.

### **Transportorganisator**

Aangaande de toegang tot het beroep van 'transportorganisator' en hun verantwoordelijkheden in de transportsector, pleit UPTR voor de creatie van een elektronisch register met gelijkaardige regels als dewelke bestaan voor de (echte) transporteurs (meer bepaald met de "financiële draagkracht" en die rekening houdt met het aantal 'bevrachte' voertuigen).

## **Cabotage en toegang tot de markt**

EUR

Het is gepast om te onderstrepen dat de 'cabotage' op zich géén probleem van oneerlijke concurrentie vormt.

Het zijn de gevolgen van het ontbreken van harmonisering met betrekking tot de sociale en loonvoorwaarden (en het concurrentieel voordeel dat hieruit voortvloeit voor ondernemingen uit bepaalde landen) die ertoe leiden dat de uitvoering van vervoersopdrachten in een lidstaat door niet-ingezetenen vervoerders concurrentievoorwaarden schept die economisch gezien onbillijk zijn.

De huidige Europese Verordening 1072/2009 inzake cabotage is van toepassing zonder onderscheid in Europa, zonder rekening te houden met de bestaande (enorme) ongelijkheid van lonen en de sociale en fiscale verschillen die er tussen de landen bestaan.

In de ogen van UPTR is er geen oneerlijke concurrentie wanneer een Belgische transporteur cabotage pleegt in Frankrijk. Er is echter duidelijk wel een probleem van oneerlijke concurrentie wanneer ondernemingen uit de voormalige Oostbloklanden in België cabotage plegen...

Met als gevolg dat er op dit ogenblik geen sprake kan zijn van een totale liberalisering van de cabotage in België. Voorafgaand aan een volledige liberalisering van de cabotage in Europa, acht UPTR het wenselijk dat het volgende eerst wordt geharmoniseerd:

1. de controles en de sancties inzake rij – en rusttijden;
2. de loon- en arbeidsvoorwaarden van mobiele werknemers;
3. de sociale zekerheid en lasten;

4. de fiscale regels voor mobiele werknemers wat betreft de lonen en forfaitaire onkostenvergoedingen.

In afwachting vraagt UPTR dat er gerichte en pertinente controles plaatsvinden zodat de Belgische transporteurs, op zijn minst op de eigen nationale markt, onder normale concurrentievoorwaarden kunnen werken.

UPTR pleit bijgevolg ook voor het behoud van de bestaande limiteringen: 3 nationale (cabotage)transporten binnen een periode van 7 dagen, na een internationaal transport.

Bovendien vraagt UPTR een duidelijkere definitie van de term 'cabotage' die geen verschillende interpretatie door de lidstaten toelaat.

UPTR verzet zich echter tegen het idee om een 'cooling-off period' in te voeren die zou beletten dat Belgische vervoerders kunnen 'caboteren' in Duitsland en Frankrijk.

Voor UPTR dient zulke 'cooling-off period' vervangen te kunnen worden door de verplichting, na de laatste toegelaten cabotagehandeling, met de vrachtwagen en chauffeur terug te keren naar het land waar de vervoersonderneming gevestigd is.

Ten slotte is het voldoende logisch dat het deel wegvoer in het kader van gecombineerd vervoer beschouwd dient te worden als cabotage, gezien het nationaal transport uitgevoerd wordt door een buitenlandse vervoerder.

## Eerlijke concurrentie en medeverantwoordelijkheid

BEL · VLA · BRU · WAL

Voor de Belgische transporteurs moet het bestaande regelpakket gevolgd worden door alle spelers in de markt. De onderneming die andere transporteurs oneerlijke concurrentie aandoet door regels te overtreden, moet vervolgd worden. De problemen rond zwartwerk, **illegale cabotage** en illegale detachering moeten aandachtig worden opgevolgd. Dat geldt ook voor het **vervoer zonder vergunning** en het oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen voor het vervoer van goederen voor rekening van derden.

De sector pleit in samenspraak met de controlediensten voor (veel beter) gerichte controles. In plaats van mugenzifterij over 10 minuten te lang rijden moet er streng opgetreden worden tegen illegaal vervoer. De controles zouden altijd prioritair gericht moeten zijn op de strijd tegen georganiseerde fraude. UPTR betreurt dat het merendeel van de controles geen rekening houdt met de karakteristieken van KMO's, noch met het grote aantal (met name sociale) regels ende toenemende complexiteit ervan.

UPTR eist dat de controles op een menselijke wijze zouden worden uitgevoerd, zonder negatieve vooroordelen tegenover de werkgevers, waarbij de fundamentele rechten van de verdediging op zijn minst gewaarborgd zijn... Daarnaast moeten de sancties rekening houden met het bedrieglijk opzet, de impact van de inbreuk op de eerlijke concurrentie alsook met eventuele recidives.

Ten slotte betreurt UPTR dat zij eraan moet blijven herinneren dat **de sanctie altijd in verhouding moet staan met de gepleegde inbreuk**.

In dit kader pleit UPTR voornamelijk voor:

- Een **herziening van de reglementering die van toepassing is op de nummerplaten van landbouwvoertuigen** en voorwaarden waaronder zij 'rode diesel' mogen gebruiken.
- Een **verhoging van het aantal controles op bestelwagens** die gebruikt worden voor het vervoer van goederen op inbreuken tegen de bestaande wettelijke verplichtingen inzake sociale materie, vervoersvergunning en overlading.
- Een **herziening van de regelgeving inzake de aslasten**. Het is belangrijk een onderscheid maken tussen de problematiek van de totale overbelastingen die van de overbelasting per as. Het gaat om twee totaal verschillende problemen. Het ene is een probleem van concurrentievervalsing, het andere betreft de versnelde slijtage van de infrastructuur. Met betrekking tot de overbelasting van de as is het voor de transporteurs en hun chauffeurs over het algemeen materieel onmogelijk om de goederen in het voertuig te verplaatsen. Inbreuken inzake het overgewicht op de assen zijn in veruit de meeste gevallen onopzettelijk. UPTR blijft onze twee gewestelijke systemen van administratieve sancties voor de overbelasting van assen uitdrukkelijk aan de kaak stellen. Deze systemen zijn vanaf het begin oneerlijk, totaal buitensporig en fundamenteel respectloos voor de rechten van de verdediging!
- Een **systematische toepassing van het beginsel van coresponsabiliteit** van de verladers en opdrachtgevers voor alle inbreuken waar deze laatste rechtstreeks of onrechtstreeks voordeel uit halen.

## Permanente vorming van de chauffeurs

VLA · BRU · WAL

### Omzetting van de Richtlijn 2018/645

De verplichte permanente vorming van beroepschauffeurs bestaat 12 jaar! Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2003/59 zijn de werkelijke omstandigheden waarmee de chauffeurs op de baan geconfronteerd worden zwaar gewijzigd, het is dan ook logisch dat er nagedacht dient te worden over een actualisering van de opleiding 'Code 95'.

UPTR roept de drie Gewesten op om onmiddellijk werk te maken van de omzetting van Richtlijn 2018/645 zodat erkende opleidingscentra de mogelijkheid krijgen om nieuwe opleidingen, gericht op chauffeurs en de transportwereld, te ontwikkelen.

UPTR vraagt eveneens aan de Gewesten om ADR-opleidingen te integreren in de permanente vorming (maximaal 2 opleidingsmodules).



## Professional Transport Training Centre opleidingen in een professionele versnelling

**PTTC** is het referentiecentrum voor de opleidingen van beroepschauffeurs. Onze lesgevers kunnen zich beroepen op een jarenlange ervaring in de transportsector. **PTTC** biedt vervoerders een totaalservice aan: theorielessen op verschillende locaties, pistes voor praktijklessen, expertise en administratieve ondersteuning bij het aanvragen van de financiële tussenkomsten (SFTL, KMO Portefeuille en Chèques Formation). **Ontdek onze modules (ook binnen uw bedrijf):**

**Nascholing vakbekwaamheid:** Defensief rijden • Economisch rijden • Gebruik van de tachograaf  
Ladingszekering • Transportdocumenten • Rij- en rusttijden • Ongevallenaangifte • E.H.B.O.  
Stressbeheer • Communicatie • Wegcode • Conflictbeheer

**Opleidingen ADR:** Initiële en vernieuwingen colli/tanks • Initiële en vernieuwingen  
veiligheidsadviseur

**Wacht niet om uw cursussen te plannen en vertrouw  
uw opleiding toe aan de professionals van PTTC!**

**Professional Transport Training Centre**

Havenlaan 104-106 • 1000 Brussel

Tel: 02 421 07 26 • Fax: 02 421 07 28 • [info@pttc.be](mailto:info@pttc.be) • [www.pttc.be](http://www.pttc.be)

## Regelgeving van de rij- en rusttijden

EUR

UPTR vraagt een herziening van het Reglement 561/2006 over de rij- en rusttijden in de zin van meer respect van de opgelegde vereisten aan de transportbedrijven door hun klanten voor het leveren van hun goederen volgens het principe 'just in time'.

De principes van deze regelgeving dateren reeds uit 1985 en zijn vandaag de dag steeds minder afgestemd op de realiteit van het verkeer en mobiliteit van de 21ste eeuw. De transporteurs wensen dat er (eindelijk eens) rekening wordt gehouden met de steeds terugkerende verkeersopstoppen, zonder dat dit de verkeersveiligheid van alle weggebruikers schaadt.

De files en de opstoppen worden van dag tot dag minder voorspelbaar, terwijl de reglementering op de rij- en rusttijden 'onflexibel' blijft. Wanneer een vrachtwagen 5 kilometer aflegt in één uur, registreert de tachograaf één uur rijtijd.

Het gebeurt vandaag dikwijls dat een chauffeur die geblokkeerd zit in een file, zich in de situatie bevindt waar hij wettelijk gezien zou moeten stoppen (en de motor

stilleggen...) opdat zijn tachograaf een verplichte pauze zou registreren. Wanneer hij geblokkeerd staat in de files, net als de andere weggebruikers, is dit uiteraard niet mogelijk. De tachograaf zal automatisch een inbreuk registreren voor overschrijding van de rijtijd!

UPTR wil aantonen dat overmacht (meer en meer...) een rol speelt in dit soort situaties. Er is geen enkele intentie om fraude te plegen, geen enkel economisch voordeel (integendeel ...), noch (schuldig) verzuim van kennis van de reglementering. Het betreft hier een samenloop van onvoorziene omstandigheden (herstellingswerken, ongevallen, opstopping, etc.).

In feite vraagt UPTR slechts een minimum aan begrip en een redelijke verdraagzaamheid met betrekking tot de moeilijkheden die de transporteurs en hun chauffeurs ondervinden op een steeds meer overbelast wegennet.

### **Maximale dagelijkse rijtijd**

UPTR stelt voor na te denken over het berekenen van de dagelijkse en wekelijkse rijtijd op basis van een ge-



middelste rijtijd. Deze pragmatische benadering zou gekende probleemsituaties kunnen vermijden, zoals:

- In geval van onvoorziene files, het risico om de rijtijd te overschrijden die vele chauffeurs ertoe drijft op de pechstrook te parkeren.
- Chauffeurs die moeten parkeren op de op- of afritten van de rustplaatsen wanneer de parkings volzet zijn en hun maximale rijtijd bijna verstreken is.
- De (menselijke) verleiding om te snel te gaan rijden om de nacht niet in de vrachtwagencabine te moeten doorbrengen wanneer men op slechts enkele kilometers van zijn woonplaats is.

### **De normale wekelijkse rusttijd**

Het Europees Hof van Justitie heeft besloten: de Verordening 561/2006 dient in die zin geïnterpreteerd te worden dat een chauffeur zijn gewone wekelijkse rusttijd (van 45 uur) niet aan boord van zijn voertuig mag nemen.

UPTR roept op dat dit principe in héél Europa dient geïmplementeerd te worden.

### **Rij- en rusttijden: uitzonderingen en vrijstellingen**

UPTR pleit voor de afschaffing van alle bestaande uitzondering inzake de reglementering op de rij- en rusttijden en het gebruik van de tachograaf.

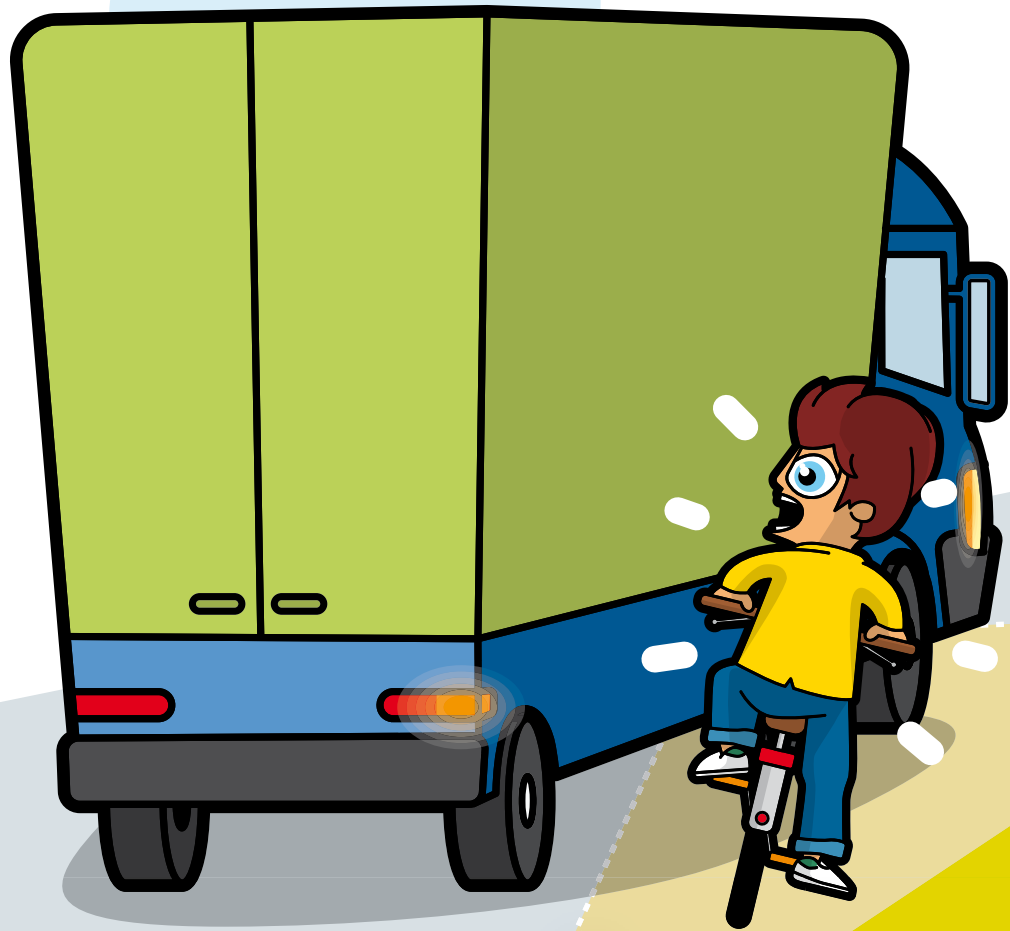
### **De 'slimme' tachograaf**

De voertuigen die sinds 15 juni 2019 ingeschreven worden, zijn uitgerust met de nieuwe – zogenaamd 'intelligente' – tachografen die voorzien zijn van nieuwe functies zoals geolocalisering. De Verordeningen 165/2014 en 2016/799 hebben echter twee zaken over het hoofd gezien...

De slimme tachograaf is niet zo nuttig als verwacht inzake de verbetering van de toepasselijke controles.

In de ogen van UPTR dienen de noodzakelijke verbeteringen aan de slimme tachografen te gebeuren via een software-update en niet via een kostelijke vervanging van het apparaat!





**Opgepast,  
als je hier staat,  
zie ik je niet!**

Een initiatief van **UPTR** - [www.uptr.be](http://www.uptr.be)



## Moderne en bewaakte parkings

VLA · BRU · WAL

De verplichtingen die worden opgelegd aan de bestuurders van vrachtwagens, en meer bepaald die met betrekking tot de rij- en rusttijden, veronderstellen de dringende oprichting van **nieuwe parkings** voor vrachtwagens langs de autosnelwegen en ook de **modernisering van de bestaande openbare parkings**.

Alle chauffeurs hebben zonder discussie recht op hun rust op parkings die voorzien zijn van een minimum aan comfort waaraan men zich mag verwachten in een Europees land van de 21ste eeuw!

De problematiek van ladingdiefstallen (waarvan de jaarlijkse kost op Europees niveau berekend werd op 8,2 miljard €!) vereist een adequaat antwoord. UPTR ondersteunt de oprichting van betalende beveiligde parkings die voornamelijk gericht zijn op buitenlandse vervoerders van waardegoederen in transit door België.

Met betrekking tot de beteugeling van de ladingdiefstallen en van het geweld tegen chauffeurs, benadrukt UPTR het belang van sancties die voldoende streng zijn om ontradend te werken.



## Verkeersveiligheid

BEL · VLA · BRU · WAL

De consistente vermindering van het aantal letselongevallen en ongevallen met dodelijke slachtoffers waarbij een vrachtwagen "betrokken" is, is geen reden om minder waakzaam te zijn. De verkeersveiligheid dient een dagelijkse prioriteit te blijven voor ondernemingen in de sector Transport & Logistiek.

De problematiek van de dode hoek van vrachtwagens is duidelijk 'het' aandachtspunt waarop men zich prioritair dient te focussen. (sticker UPTR)

UPTR wenst dat er opnieuw zou worden nagedacht over de verdeling van de weg tussen de verschillende gebruikers ervan en dit om het aantal ongevallen te verminderen en om de doorstroming van het verkeer te verbeteren.

Men bestuurt immers een vrachtwagen en een personenauto niet op dezelfde manier. De reacties van de twee soorten voertuigen zijn totaal verschillend.

Daar waar vrachtwagenchauffeurs ook personenauto's besturen, is het tegendeel (bestuurders van personenwa-

gens die ook ervaring als vrachtwagenchauffeur hebben) veel minder het geval.

Of ze nu gefundeerd zijn of niet, de verwijten van de autobestuurders aan het adres van de vrachtwagenchauffeurs zijn vooral gebaseerd op onbegrip: onbegrip over de wijze waarop een vrachtwagen bestuurd wordt en de manier waarop zo een voertuig reageert.

Om het wederzijds begrip tussen de weggebruikers te verbeteren, stelt UPTR voor dat alvorens een rijbewijs voor een personenauto uitgereikt wordt, de kandidaat-automobilisten een verklaring voorleggen dat zij één uur in een vrachtwagen hebben doorgebracht in het gezelschap van een beroepsopleider.

Door onder meer de visualisering van wat men ziet (of wat men niet ziet) vanuit een vrachtwagencabine, zullen de toekomstige autobestuurders zeer concreet bewust gemaakt worden om op de weg goede gewoonten en de juiste reflexen te ontwikkelen.

UPTR verwacht van de autoriteiten dat zij de nodige coherentie aan de dag leggen inzake het rijden onder invloed van alcohol of van verdovende middelen.

De inwerkingtreding van 0,2/1000 voor beroepschauffeurs moet worden beschouwd als een startpunt en zeker niet als een eindpunt van de strijd tegen rijden onder invloed.

De controles moeten meer het accent leggen op dit type van gevaarlijk gedrag dan op het respect voor andere regelgevingen waarvan het effect op de verkeersveiligheid minder direct is. Op dezelfde wijze moeten de werkgevers onmiddellijk het rijden in staat van dronkenschap kunnen bestraffen met een ontslag om dringendereden. In deze context pleit UPTR ervoor dat er snel een herziening komt van de CAO 100, zodat er rekening gehouden kan worden met de bijzonderheden van de sector Transport & Logistiek.

Op dit moment laat de CAO bijvoorbeeld toe dat een werkgever alcoholsloten in zijn vrachtwagens installeert. Dit soort testtoestellen worden nog steeds beschouwd als indruisend tegen het 'recht op privacy van de werknemer'. Bijgevolg moet de werkgever, alvorens de chauffeur aan een alcoholtest te onderwerpen, de toestemming vragen aan de werknemer. Hierna is het nog steeds wettelijk onmogelijk voor de werkgever om, in geval van bewezen alcoholintoxicatie, eender welke sanctie te geven...

Wat ons nog erger lijkt is het feit dat wanneer een werkgever de politie vraagt - zoals wettelijk mogelijk is - om een alcoholtest af te nemen bij de beroepschauffeur die zich op de openbare weg wilt begeven, dat men over het algemeen in de praktijk moet vaststellen dat de (lokale) politie dit verzoek afwijst met het antwoord dat dit niet tot de prioriteiten behoort van de politiepatrouilles...





## Afschaffing rijverboden op zon- en feestdagen

EUR

Aangezien elke belemmering van het vrij verkeer van vrachtwagens de transportkosten verhoogt, meent UPTR dat het rijverbod moet beantwoorden aan uniforme en geharmoniseerde regels op het gehele Europese grondgebied. Het is niet meer aanvaardbaar dat elke staat (of zelfs elk gewest ...) van de Europese Unie zijn eigen regels blijft bepalen wat het rijverbod voor vrachtwagens betreft.

UPTR verdedigt de principes van vrijheid van werk en van het vrij verlenen van diensten en vraagt daarom de opheffing van het rijverbod op zondag dat nu in sommige staten/landen bestaat. Deze vraag is ook sociaal gerechtvaardigd. Men moet immers kunnen vermijden dat onze chauffeurs verplicht worden het weekend door te brengen op parkings zowel op de heen- als op de terugweg.

## Lokale rijverboden

VLA · BRU · WAL

Hoewel de gewesten als beheerder van het grootste deel van het wegennet de bevoegde overheid zijn voor het verkeer op de nationale wegen, worden transporteurs geregeld geconfronteerd met doorgangsverboden waartoe besloten werd op gemeentelijk niveau in het kader van hun taken van de 'bestuurlijke politie'.

De lokale (en meestal electorale...) rijverboden leggen de transporteurs extra kosten op die de opdrachtgevers weigeren te dragen.

Zonder de lokale problemen te ontkennen van de doortocht van vrachtwagens in sommige gemeenten die

doorgewestwegen worden doorkruist, vraagt UPTR dat de gemeenten niet langer op hun eentje kunnen beslissen over dit soort verboden.

Aangezien het gaat om een kwestie van mobiliteit en ruimtelijke ordening, meent UPTR dat het coherent zou zijn om enkel aan de wegbeheerders die bevoegd zijn voor de nationale wegen, de zorg toe te vertrouwen om maatregelen te nemen die zich in voorkomend geval opdringen, daarbij rekening houdend met de algemene, en meer bepaald economische, belangen die in het geding zijn.

## Controle tarieven pechverhelping

BEL · VLA · BRU · WAL

Aangezien men vastgesteld heeft dat de vervoerders momenteel in elke Europees land geconfronteerd worden met andere regels wanneer ze beroep moeten doen op de diensten van pechverhulpers, vraagt UPTR een Europese harmonisering van de regels in deze materie.

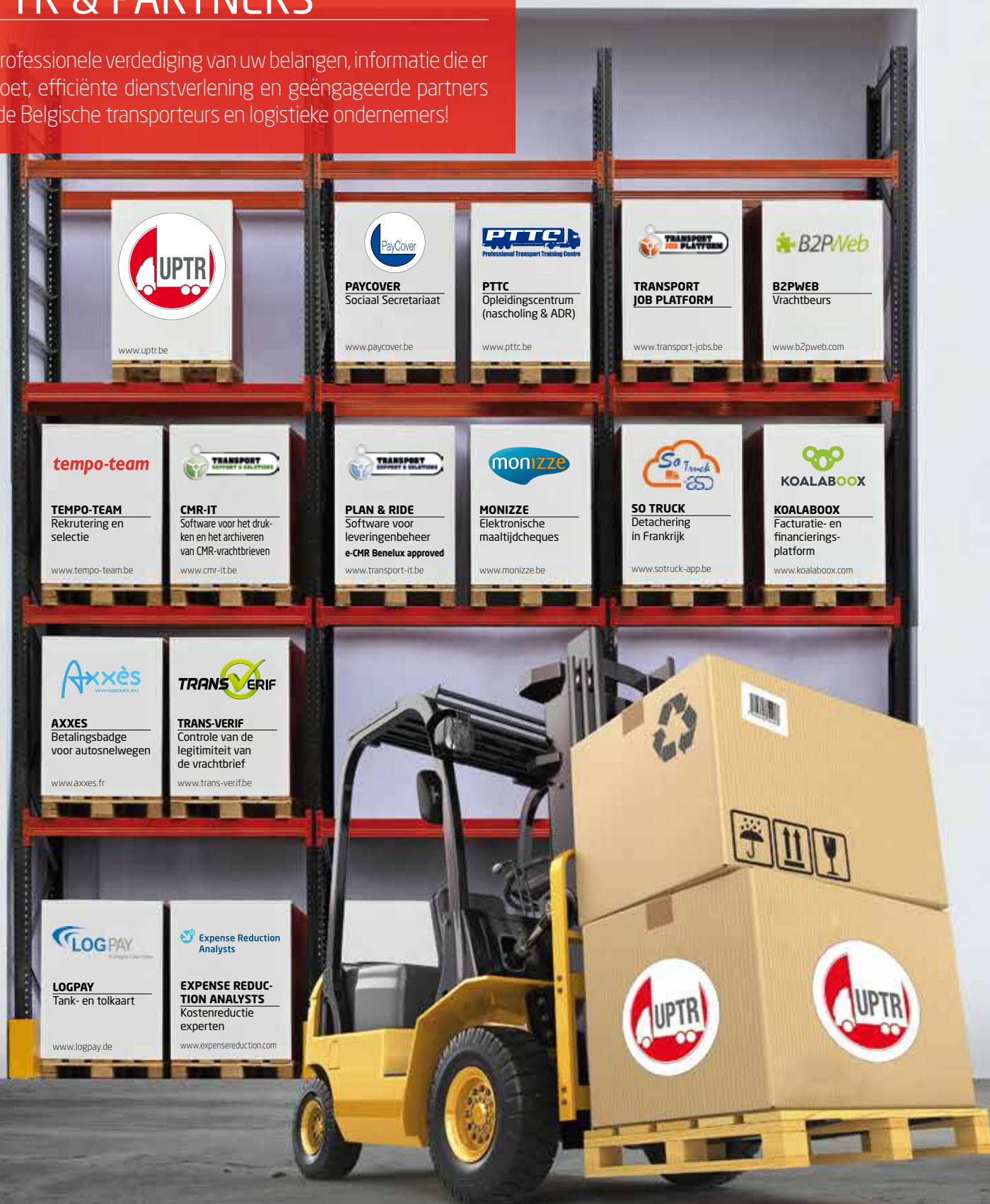
Het is belangrijk om de openbare weg zo snel mogelijk vrij te maken als er een ongeval gebeurt of als men pech krijgt, maar dat mag niet leiden tot misbruik van gezag of misbruik van tarieven.

Voor UPTR moet de vrijheid om de pechverhelfer te kiezen regel blijven. Het aanwijzen van een officieel erkende pechverhelfer door de politiediensten moet de uitzondering zijn. In dat opzicht verwacht UPTR dat er duidelijke regels bepaald worden, zeker over de toegepaste tarieven.



# UPTR & PARTNERS

Een professionele verdediging van uw belangen, informatie die er toe doet, efficiënte dienstverlening en geëngageerde partners voor de Belgische transporteurs en logistieke ondernemers!



## UNIE VAN PROFESSIONELE TRANSPORTEURS EN LOGISTIEKE ONDERNEMERS

### BRUSSEL

Havenlaan 104-106  
1000 Brussel  
T. 02 420 54 56

### KORTRIJK

Engelse Wandeling 2  
Bus K07G  
8500 Kortrijk  
T. 056 60 17 38

### LUIK

Z.I. des Hauts-Sarts  
Rue de l'Abbaye 138  
4040 Herstal  
T. 04 361 40 90

E-mail: [info@uptr.be](mailto:info@uptr.be) • Website: [www.uptr.be](http://www.uptr.be)