



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

Faculteit Bedrijfseconomische Wetenschappen

master in de handelswetenschappen

Masterthesis

De impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa

Laurens Jaminé

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de handelswetenschappen, afstudeerrichting supply chain management

PROMOTOR :

dr. Jeroen CORSTJENS



UHASSELT

KNOWLEDGE IN ACTION

www.uhasselt.be

Universiteit Hasselt
Campus Hasselt:
Martelarenlaan 42 | 3500 Hasselt
Campus Diepenbeek:
Agoralaan Gebouw D | 3590 Diepenbeek

2021
2022



Faculteit Bedrijfseconomische Wetenschappen

master in de handelswetenschappen

Masterthesis

De impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa

Laurens Jaminé

Scriptie ingediend tot het behalen van de graad van master in de handelswetenschappen, afstudeerrichting supply chain management

PROMOTOR :

dr. Jeroen CORSTJENS

Woord vooraf

Voor u ligt de masterproef *De impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa*. Deze masterproef vormt het sluitstuk van de opleiding handelswetenschappen met de gekozen masteropleiding supply chain management. Om deze masterproef te schrijven werd gebruik gemaakt van de kennis die is opgedaan gedurende de opleiding, samen met nieuwe informatie die gevonden werd in de periode van het onderzoek.

Het was onmogelijk geweest om deze masterproef te schrijven, en daarmee samenhangend de opleiding te voltooien, zonder de hulp en steun die ik kreeg gedurende deze periode. Daarom wil ik van deze gelegenheid gebruik maken om een aantal personen en bedrijven te bedanken voor hun hulp. Eerst en vooral wil ik mijn promotor dr. Jeroen Corstjens bedanken. Hij heeft de mogelijk geboden om mij te kunnen verdiepen in dit onderwerp en stond mij bij gedurende het hele proces. De vragen die opdoken tijdens het onderzoek konden altijd gesteld worden en hier was altijd een snelle respons op.

Daarnaast wil ik ook Isabelle De Maegt en Thieu van der Velden bedanken om tijd vrij te maken voor extra kennis te bezorgen aan de hand van interviews. Hierdoor was het mogelijk om af te toetsen wat de eerste impact is van het Mobility Package en hoe bedrijven deze extra kosten in de toekomst kunnen opvangen.

Ten slotte wil ik verder mijn familie bedanken. Ze boden mij de kans om deze studies aan te vatten en verleenden steun gedurende de hele opleiding wanneer er moeilijkheden waren. Hun motiverende woorden hebben ervoor gezorgd dat deze masterproef op dit moment kan gelezen worden. Deze masterproef is het resultaat van maandenlang hard werken, waarmee ik hoop dat het resultaat u aanstaat.

Het was voor mij een zeer leerrijk proces en ik wens u dan ook veel leesplezier.

Samenvatting

Sinds de liberalisering van de wegvervoersmarkt in 1998 waren al reeds enkele problemen ontstaan zoals het flagging out naar Oost- en Centraal-Europa doordat in een interne markt de neiging ontstaat bij ondernemingen dat ze zich verplaatsen naar locaties die optimaal zijn op basis van de kosten-batenverhouding (Kummer, Dieplinger, & Fürst, 2014). Maar ook door sociale uitbuiting van de chauffeurs. Op 8 juli 2020 keurde het Europees parlement de hervormingsregels voor de wegvervoersector goed, ook wel het EU Mobility Package genoemd. De nieuwe regels zijn bedoeld om een evenwicht te creëren tussen betere arbeids- en sociale omstandigheden voor chauffeurs aan de ene kant en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen aan de andere (persbericht Europese raad, 2020). In dit onderzoek is getracht een antwoord te krijgen op de vraag wat de impact is van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa. Hierbij werd de volgende centrale onderzoeksvraag opgesteld: *Wat is de impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa?* Deze onderzoeksvraag wordt beantwoord aan de hand van een literatuurstudie, gevolgd door een empirisch gedeelte.

Om deze onderzoeksvraag te beantwoorden werd eerst onderzocht wat het Mobility Package inhoudt. Het Mobility Package bestaat uit drie delen: wijziging van de rij- en rusttijden, verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt en toepassing van detachering. De belangrijkste wijzigingen hierin zijn:

- Verbod op het nemen van de wekelijkse rust in het voertuig
- Vervangen van oude tachografen door nieuw slimme tachografen
- International vervoersregels gelden voor maximum toegelaten massa vanaf 2,5 ton
- Terugkeerplicht om de acht weken
- Cooling-off van vier dagen nadat je drie cabotageritten hebt uitgevoerd
- Minimumloon van de lidstaat waar gereden wordt moet betaald worden aan de chauffeur

De invoering van het Mobility package gaat een aanzienlijke impact hebben om de wegvervoersmarkt in Europa. Het voorbij decennium hebben Polen en andere Oost-Europese landen geprofiteerd van de deregulering van de markt. Dit voordeel hebben ze behaald door de lage arbeids- en socialezekerheidskosten. Hierdoor werd meer beroep gedaan op Oost-Europese vervoersbedrijven wat leidde tot een daling van de vrachttarieven (Suproń, 2020). Het eerste gedeelte gaat vooral een invloed hebben op de kosten voor ondernemingen doordat ze nu een vergoeding moeten betalen zodat de chauffeurs een geschikte accommodatie hebben en kan ook voor planningsproblemen zorgen doordat ze routes moeten plannen langs deze accommodatie. Voor de chauffeurs heeft het een positieve impact, zij kunnen meer tijd doorbrengen met hun gezin. De vervanging van de tachografen gaat ook een extra kost zijn voor vervoersondernemingen, zo is de voorspelling voor de gehele sector in Roemenië dat dit in totaal 61 miljoen euro gaat kosten. Voor het tweede gedeelte zullen administratieve kosten opgelopen worden voor de ondernemingen die hun voertuigen moeten registreren door het verlagen naar 2,5 ton, samen met ook de kosten voor het installeren van tachografen in deze voertuigen. Voor landen vanuit Oost- en Centraal-Europa heeft de cooling-off na drie cabotageritten een grote impact. De meeste van hun activiteiten gebeuren in West-Europa. Zo zal in Polen door deze maatregel de noodzaak om op zoek te gaan naar extra ladingen om de stilstand

van het voertuig tijdens de vier dagen cooldown te vermijden bijdragen tot een stijging van de uitgaven voor brandstof en tolheffingen. Het laatste deel zal weinig tot geen invloed hebben op de landen in West-Europa omdat de lonen daar al hoog liggen, in Oost- en Centraal-Europa liggen deze een stuk lager. Daar gaat de impact dan ook groter zijn. De impact zal afhangen van de beslissing over hoe het minimumloon berekend wordt. Wordt dit berekend op het basisloon of het basisloon met de vergoedingen.

Op korte termijn heeft het Mobility Package een negatieve impact op de efficiëntie van de transporten door het verplicht terugkeren naar de exploitatievestiging zonder tijd te hebben om te zoeken naar een retourvracht. Verwacht wordt dan ook dat in 2023 1,9 miljoen nieuwe ritten zullen worden uitgevoerd in vergelijking met het aantal ritten zonder het Mobility Package. Dit is een verhoging met 2% of 2,5 miljard extra voertuigkilometers. Voor de uitstoot betekent dat 2,9 miljoen ton extra CO₂ emissies in 2023 die niet worden gecompenseerd. De extra ritten zorgen wel voor extra capaciteit wat de prijs op de markt omlaag zal halen. Arbeidskosten zullen dalen voor landen in Oost- en Centraal-Europa. Dit komt doordat vergoedingen voor buitenlandse operaties niet meer betaald moeten worden doordat de chauffeurs vaker naar huis moeten terugkeren. De inkomsten uit cabotage voor bedrijven die uit Centraal- en Oost-Europa komen zullen dalen, dit zal dan worden overgenomen door de landen uit West-Europa. Alleen grote bedrijven uit Centraal- en Oost-Europa zullen in staat zijn om cabotage te blijven uitvoeren in West-Europa. Op vlak van modal shift wordt weinig verandering verwacht aangezien factoren zoals reistijd en betrouwbaarheid niet zullen veranderen. De concurrentie op de wegvervoersmarkt kan dan ook verminderen door een hogere marktconcentratie omdat grote bedrijven kleinere bedrijven die niet goed met extra kosten kunnen omgaan overnemen. Op lange termijn zal het meest opmerkelijke effect de vermindering van het aantal vervoersondernemingen zijn. Kleine bedrijven zullen uiteindelijk failliet gaan en alleen grote ondernemingen zullen overblijven. De arbeidskosten zullen ook stijgen, vooral voor bedrijven die gevestigd zijn in Oost- en Centraal-Europa en cabotage in het Westen willen blijven uitvoeren. Een kleine positieve impact op lange termijn wordt ook verwacht voor op de totale kosten en de vervoerskosten door de extra uitrusting voor slaapgelegenheden die niet meer nodig zal zijn in vrachtwagens.

Voor België wordt verwacht dat de cooling-off na cabotagevervoer de grootste impact zal hebben. Dit komt omdat België maar een klein land en transportondernemingen vaak ritten in buurlanden uitvoeren, vooral in Frankrijk. De cooling-off is ook iets waar België zich tegen heeft verzet bij de Europese Unie. De rest van de maatregelen zullen weinig impact hebben voor de Belgische ondernemingen. Heel weinig chauffeurs in België namen hun rust in het voertuig omdat het verbod al in België voor het Mobility Package bestond. De minimumlonen in België liggen altijd al hoog dus dit heeft ook zo goed als geen invloed.

Rekening dient te worden gehouden dat de wetgeving pas in 2020 werd goedgekeurd en in verschillende fases zijn ingegaan. Het meest recente en laatste deel is pas van kracht in 2022. In dit onderzoek kan dus niet voorspeld worden wat de effectieve impact is voor de landen binnen de Europese Unie, maar louter een prognose van de impact. Alle wetenschappelijke artikels die voor dit onderzoek zijn gebruikt, zijn geschreven vóór de volledige invoering en beschrijven dus een prognose van de toekomst. Ook is bij het verzamelen van de wetenschappelijke artikels gebleken dat studies

over de impact van het Mobility Package in West-Europa beperkt zijn. Uit landen in Oost- en Centraal-Europa was het aanbod aan wetenschappelijke artikels breder. Hierdoor zal deze masterproef ook meer info hebben over de impact in dit deel van Europa. Een laatste beperking van dit onderzoek is dat slechts 2 interviews zijn uitgevoerd en hier dus geen veralgemeningen uit kunnen worden afgeleid.

Inhoudsopgave

Woord vooraf	0
Samenvatting	0
Inhoudsopgave	0
1. Onderzoeksplan.....	1
1.1 Probleemstelling.....	1
1.2 Onderzoeksvragen.....	3
1.2.1 Centrale onderzoeksvraag	3
1.2.2 Deelvraag 1.....	3
1.2.2 Deelvraag 2.....	3
1.2.3 Deelvraag 3.....	3
1.2.6 Deelvraag 4.....	4
1.3 Onderzoeksopzet.....	5
2. Literatuurstudie.....	7
2.1 Wat is het EU Mobility package.....	7
2.1.1 Definities.....	7
2.1.2 Verordening (EU) 2020/1054	8
2.1.3 Verordening (EU) 2020/1055	11
2.1.4 Verordening (EU) 2020/1056.....	13
2.1.5 Richtlijn (EU) 2020/1057.....	13
2.1.6 Synthese.....	15
2.2 Wat was de situatie van het goederentransport in Europa voor de invoering van het EU Mobility Package.....	19
2.3 Waarom voert de Europese Unie het EU Mobility Package in	21
2.4 Wat is de impact van de verschillende delen van het EU mobility Package op het goederentransport in Europa en wat is de kritiek hierop?	23
2.4.1 Deel 1: wijziging van de rij- en rusttijden.....	23
2.4.2 Deel 2: verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt.....	24
2.4.3 Deel 3: toepassing detachering	26
2.4.4 Uitgewerkt voorbeeld transportbedrijf Slowakije.....	26
2.5 Wat is de impact van het Mobility Package op korte en lange termijn?	29
2.5.1 Impact op korte termijn	29
2.5.2 Impact op lange termijn.....	32

2.6 Conclusie literatuurstudie	33
3. Empirische gedeelte.....	35
3.1 Deel 1: rij- en rusttijden.....	36
3.2 Deel 2: verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt	36
3.3 Deel 3: toepassing van detachering	37
3.4 Modal shift.....	38
4. Conclusie.....	39
4.1 Beperkingen van het onderzoek	41
4.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek.....	42
5. Bibliografie	43
6. Bijlagen.....	47
Bijlage 6.1: Overzicht beroepen.....	47
Bijlage 6.2: Beoordelingssysteem Safe and Secure truck Parking Area.....	48
Bijlage 6.3: Overzicht extra kosten/jaar Slowakije en Roemenië	49
Bijlage 6.4: Verschil met minimumloon Duitsland in de transportsector	50
Bijlage 6.5: Lijst interviewvragen.....	51
Bijlage 6.6: Lijst belangrijkste zoektermen.....	53

1. Onderzoeksplan

1.1 Probleemstelling

Op 8 juli 2020 keurde het Europees parlement de hervormingsregels voor de wegvervoersector goed, ook wel het EU Mobility Package genoemd. De nieuwe regels zijn bedoeld om een evenwicht te creëren tussen betere arbeids- en sociale omstandigheden voor chauffeurs aan de ene kant en de vrijheid van ondernemers om grensoverschrijdende diensten te verlenen aan de andere (persbericht Europese raad, 2020). Dit willen ze doen door:

1. Vrachtwagenchauffeurs betere arbeidsomstandigheden te geven.
2. Een nieuwe wetgeving in te voeren rond detachering.
3. Het actualiseren van de regels rond het toetreden tot de markt van het goederenvervoer.

De gehele wetgeving wordt in verschillende delen opgedeeld en wordt op verschillende tijdstippen van kracht. De verschillende delen en hun introductie zijn:

- Deel 1: wijziging van de rij- en rusttijden (20/08/2020)
- Deel 2: verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt (02/2022)
- Deel 3: toepassing detachering (02/2022, volledige uitrol zomer 2022)

Toen Eurocommissaris Marianne Thyssen in mei 2016 nieuwe detacheringsregels voorstelde waren de eerste bezwaren meteen een feit, vooral van de Oost-Europese landen. Deze bezwaren tegen het Mobility Package verdwenen niet. Nadat het pakket officieel bekrachtigd werd door het Europees parlement hebben tien partijen hoofdberoep ingesteld bij het Europees hof. Deze partijen bestaan uit zowel lidstaten (voornamelijk Oost-Europese) als particulieren (UPTR, UNTRR). Bijlage 6.1 bevat een overzicht van de verschillende beroepen en welke partijen deze steunen. De Oost-Europese landen tekenen beroep aan omdat ze het zien als een aanval op hun transportondernemingen. Ze zien het eerder als protectionistische maatregelen voor de transportondernemingen die gevestigd zijn in West-Europa. Ze geloven ook dat de nieuwe regels een negatieve impact zullen hebben op het klimaat. Vrachtwagenchauffeurs moeten namelijk om de vier weken verplicht leeg terugrijden naar hun land van oorsprong om hun wekelijkse rusttijd daar te nemen, dit gaat volgens de Oost-Europese landen voor extra uitstoot zorgen. Ook gaat het volgens hen in tegen het klimaatplan van de Europese Unie. Van alle hoofdpartijen die beroep indienen tegen het pakket komt maar één uit West-Europa, de UPTR (Union Prof Transport par Route). Dit is de belangenverdediging van Belgische vervoerders. Heel wat transportbedrijven in België voeren namelijk cabotagevervoer uit, vooral in Frankrijk, en dit is ondertussen een deel van hun verdienmodel geworden. "Bijna 10% doet zelfs dagelijks aan cabotage, hoofdzakelijk in Frankrijk. Ze vertrekken bijvoorbeeld naar Parijs, nemen een terugvracht van Parijs naar Valenciennes en keren terug naar huis. De volgende dag idem. Zelfs een korte coolingdown van 24 uur zou veel Belgische vervoerders dus nog heel hard treffen," zegt Lode Verkinderen van TLV (Flows, 2019).

Deel 1 van het Mobility Package is ondertussen al een tijdje van toepassing. De eerste kleine effecten kunnen dus al opgemerkt worden. Zoals verwacht werd zijn postbedrijven nog niet verdwenen binnen Europa. Transportvakbond BTB heeft een onderzoek gedaan naar Belgische transportbedrijven die postbusbedrijven in het buitenland hebben. Ondanks dat een Europees verbod is uitgevaardigd op postbusbedrijven, dat extra wordt aangescherpt door het EU Mobility Package, blijven Belgische bedrijven gebruik maken van postbussen in het buitenland voor sociale dumping. De Belgische en Europese overheden moeten besluiten nemen die definitief deze praktijken uit Europa halen (Tom Peeters, adjunct van de federaal secretaris wegvervoer en logistiek, Flows, 2021). Maar verwacht wordt dat de grote veranderingen pas zullen worden doorgevoerd als de andere delen van het Mobility Package van kracht worden. De belangrijkste maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de sociale dumping wordt tegengegaan zijn pas van kracht in februari 2022.

Deze masterproef heeft als doelstelling na te gaan wat de impact van het EU Mobility Package is op het goederentransport in Europa. Om deze hoofdvraag te ondersteunen zijn enkele deelvragen geformuleerd. Om te beginnen is het belangrijk om de inhoud van het mobility package na te gaan en te definiëren. Daarna wordt gekeken naar de impact op transporteurs werkzaam in zowel Oost-Europa als West-Europa. Uiteindelijk wordt ook gekeken naar de korte en lange termijneffecten van het pakket.

1.2 Onderzoeksvragen

1.2.1 Centrale onderzoeksvraag

Met dit onderzoek wordt getracht de impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa in kaart te brengen. Het doel is om een overzicht te hebben van de gevolgen van het EU Mobility Package op verschillende landen/regio's in Europa. De centrale onderzoeksvraag luidt als volgt:

“Wat is de impact van het EU Mobility Package op de goederentransportsector in Europa?”

Om de centrale onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden, is deze verder verdeeld in 4 deelvragen. Deze deelvragen moeten ervoor zorgen dat de centrale onderzoeksvraag beantwoord kan worden.

1.2.2 Deelvraag 1

“Wat is het EU Mobility Package?”

Zodat het onderzoek goed kan starten is het belangrijk om te begrijpen wat het EU Mobility Package precies inhoudt. Welke veranderingen zijn allemaal doorgevoerd? Wanneer zijn deze van kracht? Wat hoopt de EU te veranderen met het EU Mobility Package? Deze vragen worden in deelvraag 1 beantwoord op basis van de verordeningen die door de Europese Unie zijn opgesteld en bekrachtigd.

1.2.2 Deelvraag 2

“Hoe was de situatie voor het EU Mobility Package en waarom is deze nieuwe wetgeving ingevoerd?”

De invoering van het pakket gaat natuurlijk niet zonder reden gekomen zijn. In dit deel wordt dan ook nagegaan welke wetgevingen bestonden voor het EU Mobility Package. Ook wordt gekeken naar de reden dat deze nieuwe wetgeving nodig is en wat de aanleiding hiertoe was.

1.2.3 Deelvraag 3

“Wat is de impact van de verschillende delen van het EU mobility Package op het goederentransport in Europa en wat is de kritiek hierop?”

Om de impact van het Mobility Package in zijn totaliteit over heel Europa te kennen, moet eerst geweten worden wat de gevolgen zullen zijn van de verschillende delen. Centraal- en Oost-Europese landen hebben al veel kritiek geuit op het pakket en hebben dan ook verschillende beroepen ingediend bij het Europees Hof. Waarom doen ze dit? Denken ze dat de regels een te grote impact op hun goederentransportsector heeft? Voor West-Europa is deze kritiek veel minder. Ondernemingen in België hebben samen met de transportfederaties kritiek geuit op verschillende punten die geformuleerd staan in het Mobility Package. Waar hebben ze kritiek op? Waarom hebben

ze hier kritiek op? Op welke punten hebben ze allemaal kritiek? Is het protectionisme van de goederentransportmarkt in West-Europa tegen die van Oost-Europa? Waarom wordt het door Oost-Europa ook wel het "Macron Package" genoemd?

Op basis van bestaande literatuur wordt getracht na te gaan wat de Centraal- en Oost-Europese landen verwachten dat de gevolgen gaan zijn van het EU Mobility Package voor hun goederentransport. Voor West-Europa wordt dan gekeken naar de vervoerders en transportfederaties in België. Dit wordt onderzocht aan de hand van interviews.

1.2.6 Deelvraag 4

"Wat is de impact op korte en lange termijn op het goederentransport in Europa"

Bij de laatste deelvraag wordt gekeken wat de gevolgen zijn voor zowel korte als lange termijn. Hierbij kan voor korte termijn gekeken worden naar deel 1 dat al is ingegaan, en wat op basis daarvan de verwachtingen zijn van de volgende twee delen die in de loop van dit onderzoek van kracht worden. Ook wordt gekeken wat op lange termijn gaat veranderen door het Mobility Package en of dit in lijn ligt met de verwachtingen van de EU die beschreven zijn in deelvraag 1. Ook bij deze laatste deelvraag wordt onderzoek gedaan door het verzamelen en verwerken van literatuur.

1.3 Onderzoeksopzet

Deze masterthesis zal bestaan uit een literatuurstudie aangevuld met een empirisch gedeelte dat zal bestaan uit interviews. Nadat de literatuurstudie en het empirische gedeelte is uitgevoerd is het de bedoeling dat voldoende informatie beschikbaar is om een duidelijke conclusie te formuleren.

De literatuurstudie gaat vijf delen bevatten. Het eerste gedeelte zal gaan over het EU Mobility Package. De wetgevingen rond het pakket zullen worden nagegaan aan de hand van de verordeningen die de EU heeft opgesteld. Daarna wordt gewerkt aan het tweede gedeelte. Hierbij wordt onderzocht hoe de situatie voor het Mobility Package was en waarom dit pakket nodig is. In het gedeelte daarna wordt de focus gelegd op welke impact de verschillende delen van het EU Mobility Package heeft op de Europese landen. De nadruk bij Oost-Europa zal liggen op Polen, aangezien enkele artikels gepubliceerd zijn die in Polen zijn uitgevoerd. Omdat België als enige West-Europese land kritiek heeft op een deel van het pakket is het interessant om de focus op België te leggen. Daarna wordt het vierde gedeelte onderzocht. Hier wordt meer ingespeeld op het politieke aspect van het akkoord. Oost- en West-Europa hebben heel andere stellingen over dit akkoord en daarom is het ook interessant om te onderzoeken welke politieke gevolgen dit heeft voor de verhoudingen tussen Oost en West. De focus blijft wel liggen op de transportbedrijven, daarom gaat dit deel kort behandeld worden. Bij het laatste gedeelte wordt dan de impact op korte en lange termijn voor het goederentransport geanalyseerd. Op korte termijn kunnen de eerste effecten van deel 1 van het pakket al opgemerkt worden. Voor de andere delen wordt gekeken naar artikels die de impact in de toekomst voorspellen voor zowel korte als lange termijn. In de loop van het onderzoek gaan deel twee en drie in van het EU Mobility Package waardoor nieuwe relevante artikels kunnen verschijnen. Daarom zal dan ook blijven gezocht worden naar recente relevante artikels voor elk deel van de literatuurstudie.

Het empirische gedeelte zal bestaan uit 2 interviews waarin onderzocht wordt wat de impact van het Mobility Package is voor de Belgische ondernemingen en wat hun kritiek op het pakket is. Twee organisaties zullen hiervoor geïnterviewd worden: Febetra en Move Intermodal

Nadien zullen dan de verschillende delen langs elkaar gelegd worden in de conclusie om de verschillende deelvragen te kunnen beantwoorden. Met deze informatie gebundeld kan dan een algemene conclusie worden opgemaakt die tracht te antwoorden op de centrale onderzoeksvraag.

2. Literatuurstudie

2.1 Wat is het EU Mobility package

Het EU Mobility package is de nieuwe wetgeving voor het goederentransport in Europa. Om deze nieuwe wetgevingshandelingen te kunnen toepassen heeft de Europese Unie drie verordeningen en één richtlijn opgesteld en goedgekeurd, deze verschenen op 31 juli 2020 in publicatieblad L 249 van de Europese Unie. Een verordening moet door de lidstaten letterlijk worden overgenomen en toegepast in de nationale wetgeving. Bij een richtlijn is het einddoel opgesteld, maar hoe dat elke lidstaat dit haalt mogen ze zelf bepalen door nationale wetgevingen aan te passen. Hieronder staan deze nieuwe verordeningen en richtlijn opgesomd, verder in deze literatuurstudie wordt hier dieper op ingegaan.

- Verordening (EU) 2020/1054 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 wat betreft de minimumeisen voor maximale dagelijkse en wekelijkse rijtijden, minimumonderbrekingen en dagelijkse en wekelijkse rusttijden, en Verordening (EU) nr. 165/2014 wat betreft positionering door middel van tachografen
- Verordening (EU) 2020/1055 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 houdende wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1071/2009, (EG) nr. 1072/2009 en (EU) nr. 1024/2012 teneinde ze aan te passen aan ontwikkelingen in de wegvervoersector
- Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer
- Richtlijn (EU) 2020/1057 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 tot vaststelling van specifieke regels met betrekking tot Richtlijn 96/71/EG en Richtlijn 2014/67/EU wat betreft de detachering van bestuurders in de wegvervoersector en tot wijziging van Richtlijn 2006/22/EG wat betreft de handhavingsvoorschriften en Verordening (EU) nr. 1024/2012

2.1.1 Definities

Alvorens dieper in te gaan op de verschillende onderdelen van het Mobility Package in secties worden enkele begrippen gedefinieerd die in de wetgevende teksten terugkomen.

Cabotage: vervoer dat wordt uitgevoerd binnen een land door een buitenlandse vervoersonderneming

Exploitatievestiging: plaats waar de woonst/onderneming zich bevindt

Tachograaf: een apparaat dat verschillende gegevens zoals snelheid en rijtijd van een vrachtwagen registreert

Detachering: een werknemer die naar het buitenland wordt gestuurd om voor een bepaalde tijd daar te werken

Communautaire vervoer: transport tussen 2 landen die in de EU zijn gevestigd

Bilateraal vervoer: vervoer waarbij de vrachtwagen wordt geladen in het land waar het gevestigd is en gelost in een ander land

Derde land: landen die buiten de EU zijn gelegen

2.1.2 Verordening (EU) 2020/1054

Met deze verordening harmoniseert de EU de regels van de rij- en rusttijden in het wegvervoer en de regels rond het gebruik en handhaving van tachografen. De doelstelling met deze verordening is ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid en de arbeidsomstandigheden voor chauffeurs worden verbeterd.

2.1.2.1 Wijziging verordening (EG) nr. 561/2006

Verordening nr. 561/2006 wordt in verschillende artikels gewijzigd door verordening 2020/1054. Hiermee maakt de Europese Unie de wetgeving rond de rij- en rusttijden strenger. In artikel twee, lid één van deze verordening wordt een nieuw puntje ingevoegd. Dit heeft als gevolg dat voertuigen met een maximum toegelaten massa van meer dan 2,5 ton vanaf nu onderworpen zijn aan de wetgeving van de rij- en rusttijden als ze aan internationaal vervoer doen of aan cabotage, voorheen lag deze grens op meer dan 3,5 ton (Official Journal of the European Union, L 249).

De regel die een uitzondering tot 7,5 ton maximum toegelaten massa voorziet wordt uitgebreid. Voor het vervoer van materiaal, uitrustingen of machines voor het uitoefenen van het beroep en voor het leveren van goederen die op ambachtelijke wijze zijn vervaardigd bestond al een uitzondering, deze wordt nu specifiek met het toevoegen van de voorwaarde dat het vervoer enkel binnen een straal van honderd km van de vestiging mag gebeuren en het besturen van het voertuig niet de hoofdactiviteit is (Official Journal of the European Union, L 249, p. 6).

Bestuurders die deel uitmaken van een meervoudige bemanning mogen vanaf nu hun onderbreking van 45 minuten nemen terwijl de andere bestuurder het voertuig bestuurt. De bestuurder die de onderbreking neemt mag de andere bestuurder gedurende deze 45 minuten wel niet helpen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 6).

Artikel acht van verordening nr. 561/2006 wordt gewijzigd zodat per periode van twee opeenvolgende weken een bestuurder minstens twee normale wekelijkse rusttijden, die bestaat uit minstens 45 uur, neemt of één normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur (Official Journal of the European Union, L 249, pp. 6-7). Iedere verkorte rusttijd moet worden gecompenseerd door een gelijkwaardige periode die voor het einde van de derde week na de verkorte week gezamenlijk moet worden genomen. Vanaf nu mag de wekelijkse rust niet in een voertuig worden genomen. Deze rust moet genomen worden in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaapfaciliteiten en sanitaire voorzieningen. De rust nemen in een voertuig of op een parkeerterrein wordt niet gezien als een geschikte accommodatie, wel wordt accommodatie die grenst aan een parkeerterrein als geschikt beschouwd. De eventuele kosten hiervan moeten worden betaald door de werkgever (Official Journal of the European Union, L 249, p. 7).

Om te zorgen voor een duidelijke definitie van beveiligde parkeerterreinen voor vrachtwagens en voor een kwaliteitskader, is in de studie van van Weenen, et al. (2019) een beoordelingssysteem voor de beveiliging en dienstverlening bij SSTPA's (Safe and Secure truck Parking Area) opgesteld en bestaat uit 4 levels: brons, zilver, goud en platina. Deze geven de kwaliteit van de parkeerplaatsen weer waarbij brons het laagste is en platina het hoogst. In dit ratingsysteem zijn slaapfaciliteiten voor buiten de truck te slapen niet opgenomen, andere diensten zoals schone toiletten en douches zijn wel opgenomen in de vereisten om minstens een brons level te halen. Bij het opstellen van dit beoordelingssysteem hebben alle belanghebbende binnen de sector wegvervoer en logistiek deelgenomen. Het onderzoek stelt vast dat dit beoordelingssysteem nu door een nieuw opgerichte EU-deskundigengroep als norm moet worden ingevoerd. In Bijlage 6.2 kan dit beoordelingssysteem teruggevonden worden.

Vervoersondernemingen moeten vanaf nu het werk van bestuurders zo plannen dat ze binnen een periode van vier opeenvolgende weken kunnen terugkeren naar de vestiging van de werkgever waar de bestuurder gestationeerd is of zijn woonplaats en waar zijn wekelijkse rusttijd kan beginnen. De bestuurder moet vanaf nu dus regelmatig naar huis kunnen om zijn wekelijkse rusttijd op te nemen. De werkgever moet dit kunnen bewijzen met de juiste documenten en toelichting op haar zetel voor als controleurs langskomen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 7).

Als de bestuurder een voertuig begeleidt dat per veerboot of trein wordt vervoerd, mag de rusttijd maximum tweemaal onderbroken worden door andere activiteiten die samen niet langer dan één uur duren. De voorwaarde hierbij is wel dat de bestuurder een normale of verkorte rusttijd neemt. Tijdens deze rusttijd moet de bestuurder een slaapcabine, bed of slaapbank tot zijn beschikking hebben (Official Journal of the European Union, L 249, p. 7). Voor de wekelijkse rusttijden geldt deze uitzondering alleen als de geplande reis minstens acht uren zal duren en de bestuurder toegang heeft tot een slaapcabine, bed of slaapbank. De tijd die besteed wordt om te reizen naar een plaats om controle te nemen over een voertuig wanneer deze niet in de woonplaats van de bestuurder of de vestiging van de werkgever bevindt wordt niet gezien als rust of een onderbreking, tenzij de bestuurder reist met een veerboot of trein en hij een bed of slaapcabine ter beschikking heeft (Official Journal of the European Union, L 249, p. 7).

Vervoersondernemingen mogen hun bestuurders niet betalen, zelfs niet in de vorm van premies of loontoeslagen, op basis van de afstand die ze rijden, de leveringsnelheid en/of de hoeveelheid vervoerde goederen als deze betalingen als gevolg hebben dat de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht en/of inbreuken aan te moedigen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 9).

Als de verkeersveiligheid niet in gevaar komt mag de bestuurder in uitzonderlijke omstandigheden afwijken van de dagelijkse of wekelijkse rusttijd met maximaal één uur om de exploitatievestiging van de werkgever of zijn woonplaats te kunnen bereiken voor het nemen van de wekelijkse rusttijd. Dit mag ook twee uur zijn op voorwaarde dat voor het extra rijden een aaneengesloten onderbreking van dertig minuten is genomen. De uitzonderlijke reden moet bij aankomst op de plaats meteen vermeld worden op het registratieblad of op een afdruk van het controleapparaat of op het dienstrooster. Deze verlenging van de rijtijd moet erna gecompenseerd worden door een evenredige periode van rust voor het einde van de derde week na de betrokken week, dit in combinatie met de rusttijd (Official Journal of the European Union, L 249, p. 9).

De nationale regels van de lidstaten moeten voldoende bescherming bieden in de vorm van de toegestane rijtijden en de onderbrekingen & rusttijden (Official Journal of the European Union, L 249, p. 10).

Alle gegevens in verband met de rij- en rusttijden van de dag zelf en de 56 dagen ervoor moeten bewaard worden voor controle. Die gegevens moeten met regelmatige tussenpozen, die niet langer mogen zijn dan één maand, worden bijgewerkt (Official Journal of the European Union, L 249, p. 10).

De lidstaten moeten zelf de regelgeving rond sancties opstellen voor inbreuken en nemen alle maatregelen die nodig zijn voor de uitvoering hiervan. De sanctie moet in verhouding zijn met de ernst van de overtreding, afschrikwekkend zijn en mag niet discriminerend zijn. De lidstaten moeten de commissie op de hoogte stellen van deze regels en maatregelen, samen met de op nationaal niveau gekozen methode en criteria voor de beoordeling van de evenredigheid (Official Journal of the European Union, L 249, p. 10).

Lidstaten moeten nauw met elkaar samenwerken en elkaar wederzijdse bijstand te verlenen om zo de uitvoering en de handhaving van de verordeningen beter te laten verlopen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 10).

2.1.2.2 Wijziging Verordening (EU) nr. 165/2014

Verordening 165/2014 bevat de wetgeving rond het gebruik van de tachografen in het wegvervoer. De Europese Unie heeft deze verordening deels aangepast zodat de invoering van de slimme tachograaf sneller kan verlopen (Official Journal of the European Union, L 249, pp. 4-5). Deze slimme tachograaf moet kunnen registreren en opslaan wanneer de grens wordt overgegaan, of het voertuig voor goederen- of personenvervoer gebruikt wordt en alle laad- en losactiviteiten die plaatsvinden. Door de GPS-positionering kan beter gecontroleerd worden of de geregistreerde posities kloppen in vergelijking met de geregistreerde rijtijden.

Voorheen was de termijn om de slimme tachograaf te installeren vijftien jaar (Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014). Deze termijn wordt nu gewijzigd naar drie jaar na de publicatie van de gedetailleerde regels. Deze regels gelden voor voertuigen die zijn uitgerust met analoge tachografen en bepaalde types van verouderde tachografen. Voor voertuigen die tachografen hebben die niet voldoen aan de voorgaande specificaties geldt een termijn van vier jaar. (Official Journal of the European Union, L 249, pp. 12-13).

Bestuurders zijn vanaf 2 februari 2022 verplicht om te vermelden dat ze de grens over zijn gegaan. Dit moeten ze doen door het symbool van de lidstaat te vermelden bij het begin van de eerste stop binnen de lidstaat. Deze eerste stop is bij de dichtstbijzijnde stopplaats aan of voorbij de grens. Als de grens wordt overschreden terwijl je op een veerboot of trein zit, moet de bestuurder het landsymbool aan de haven of het station van aankomst vermelden (Official Journal of the European Union, L 249, p. 16).

2.1.3 Verordening (EU) 2020/1055

Met deze verordening harmoniseert de EU de regels betreffende het vervoer met lichte voertuigen en de handhavingsparktijken, de concurrentievoorwaarden en de handhaving beter op elkaar afstemmen. Hiermee probeert de EU voor harmonisatie te zorgen op bepaalde gebieden die nog niet waren geharmoniseerd.

2.1.3.1 Wijziging verordening (EG) nr. 1071/2009

De eerste verordening die wordt gewijzigd door verordening (EU) 2020/1055 gaat over de toegang tot het beroep van wegondernemer. De criteria in artikel één, lid vier om niet onder een onderneming die aan goederenvervoer te vallen met betrekking tot de maximum toegelaten massa is volgens de oude verordening 3,5 ton (Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009). Dit blijft 3,5 ton voor ondernemingen die goederenvervoer over de weg verrichten met alleen motorvoertuigen of samenstellingen van voertuigen en die alleen nationaal vervoer verrichten in de lidstaat van vestiging. Voor de ondernemingen die niet alleen aan nationaal vervoer, maar ook aan internationaal doen, geldt een maximum toegelaten massa van 2,5 ton (Official Journal of the European Union, L 249, p. 21).

De regel voor extra voorwaarden die zijn opgelegd voor het uitoefenen van het beroep wegvervoerondernemer (Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009) wordt geschrapt. De vier vereisten blijven wel behouden, namelijk werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd, betrouwbaar zijn, voldoende financiële draagkracht bezitten en vereiste vakbekwaamheid bezitten. Deze regels worden wel aangepast door artikels 5, 6, 7 en 8 te wijzigen (Official Journal of the European Union, L 249).

Transportondernemingen moeten de activiteiten van hun wagenpark zo organiseren dat de voertuigen die aan internationaal vervoer doen ten minste acht weken na vertrek terug naar de exploitatievestiging in dat lidstaat terugkeren (Official Journal of the European Union, L 249, p. 21). Welke effect dit heeft op de uitstoot en daarmee de Green Deal wordt verder in deze literatuurstudie behandeld. Ook komt de bijkomende verplichting dat transportondernemingen ingeschreven staan in het handelsregister van de lidstaat en onderworpen zijn aan belastingen. Het is vanaf nu vereist dat ondernemingen over gekwalificeerd personeel en over operationele infrastructuur beschikken (Official Journal of the European Union, L 249, p. 22).

Artikel zes beschrijft de voorwaarden over de betrouwbaarheidseis. Bij lid één, derde alinea onder a, waar dwingende redenen worden beschreven om te twijfelen aan de betrouwbaarheid, wordt een punt toegevoegd. Vanaf nu mag een vervoersmanager of de vervoersonderneming geen inbreuken hebben met betrekking tot het belastingrecht. Bij punt b worden eerdere ernstige veroordelingen van de vervoersmanager of de vervoersonderneming die de betrouwbaarheid in vraag stellen beschreven (Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009). Daar komen nu drie punten bij waartegen geen eerdere ernstige veroordelingen mogen zijn: de detachering van werknemers in het wegvervoer, de wetgeving die van toepassing is op contractuele verplichtingen en cabotage. Als de vervoersmanager zijn vervoersbekwaamheid verliest kan hij niet eerder dan een jaar na de datum van het verlies gerehabiliteerd, mits het kunnen aantonen van een passende opleiding minstens drie maanden te hebben gevold en succesvol een

examen te hebben afgelegd volgens artikel veertien, lid één. Tot dan is het getuigschrift van vakbekwaamheid van een ongeschikt verklaarde vervoersmanager in geen enkele lidstaat meer geldig (Official Journal of the European Union, L 249, p. 25).

De financiële draagkracht die is vereist om het beroep van wegvervoerder uit te oefenen is aangepast doordat nu ook voertuigen van meer dan 2,5 ton worden opgenomen in het goederenvervoer. Voor het eerste motorvoertuig dat wordt gebruikt moet je negenduizend euro en voor elk extra motorvoertuig van meer dan 3,5 ton vijfduizend euro blijven voorzien in het eigen vermogen (Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009). Nu komt daarbij dat je voor elk extra motorvoertuig dat tussen de 2,5 ton en 3,5 ton weegt, negenhonderd euro in het eigen vermogen moet voorzien (Official Journal of the European Union, L 249, p. 23). Als de onderneming alleen maar voertuigen gebruikt van onder de 3,5 ton moet deze voor het eerste voertuig 1800 euro voorzien en voor elk extra voertuig negenhonderd euro in het eigen vermogen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 23).

Vanaf nu moeten om de drie jaar bijscholingen gebeuren nadat de vakbekwaamheid is behaald. Dit gebeurt zodat de persoon in kwestie voldoende op de hoogte blijft van de ontwikkelingen in de sector (Official Journal of the European Union, L 249, p. 24). Voordien was dit om de tien jaar (Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009).

Personen die kunnen aantonen dat ze al minstens tien jaar actief zijn in het goederenvervoer, voorafgaand aan 20 augustus 2020 met voertuigen met minder dan een toegelaten massa van 2,5 ton, krijgen een vrijstelling van de examens die ze moeten afleggen voor het attest van vakbekwaamheid (Official Journal of the European Union, L 249, p. 24).

2.1.3.2 Wijzigingen Verordening (EG) nr. 1072/2009

Voorheen moest goederenvervoer met motorvoertuigen waarvan de maximum toegelaten massa in beladen toestand, aanhangwagen(s) inbegrepen, niet meer dan 3,5 ton bedraagt geen communautaire vergunning of andere vergunning kunnen voorleggen (Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009). Vanaf 21 mei 2022 wordt de maximum toegelaten massa verlaagd van 3,5 ton naar 2,5 ton (Official Journal of the European Union, L 249, p. 29).

Maximum drie bijkomende cabotageritten mogen uitgevoerd worden nadat je een internationaal vervoer hebt gedaan. Deze drie ritten moeten binnen de zeven dagen na een internationaal vervoer plaatsvinden. Dit mag ook opgesplitst worden zodat je ook een cabotagerit op de terugweg mag uitvoeren (Europese Unie, 2009). Een voorbeeld is vanuit België een internationaal vervoer doen naar Spanje, daar twee cabotageritten uitvoeren en op de terugweg in Frankrijk nog 1 cabotagerit uitvoeren. Nu komt daarbij dat vervoerders na het uitvoeren van cabotageritten, vier dagen geen cabotageritten meer mogen uitvoeren met hetzelfde voertuig in dat lidstaat (Official Journal of the European Union, L 249, p. 29). Voor de invoering mocht je dus meteen terug aan cabotageritten nadat de chauffeur samen met de truck terug in zijn eigen land is geweest. Cabotage mag wel enkel beginnen als alle goederen van de internationale rit zijn afgeleverd. Zo mag je bijvoorbeeld op de heenrit van een transport van België naar Spanje geen lading ophalen en afleveren in Frankrijk. In

de terugrit vanuit Spanje naar België mag je dit wel doen, maar dit wordt dan gezien als een cabotagerit.

2.1.4 Verordening (EU) 2020/1056

Met deze nieuwe verordening wordt een juridisch kader vastgesteld voor de elektronische van wettelijk verplichte informatie over het goederentransport binnen de Europese Unie tussen ondernemingen en bevoegde instanties. In de verordening zijn de voorwaarden vastgesteld waaronder bevoegde instanties informatie moeten aannemen wanneer ondernemingen deze informatie elektronisch ter beschikking stellen en worden de regels vastgesteld voor het verlenen van diensten die betrekking hebben op de elektronische terbeschikkingstelling van wettelijk verplichte informatie door de ondernemingen aan bevoegde instanties (Official Journal of the European Union, L 249, p. 37).

Onder wettelijk verplichte informatie wordt verstaan alle informatie, al dan niet in documentvorm gepresenteerd, die betrekking heeft op het vervoer van goederen binnen de Europese Unie, doorvoer van goederen inbegrepen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 38).

Al de informatie die elektronisch moet worden ter beschikking gesteld, moet doorgestuurd worden op een gecertificeerd eFTI-platform. eFTI staat voor "elektronische informatie over goederenvervoer", daar worden een set gegevenselementen verwerkt zodat deze informatie kan uitgewisseld worden tussen ondernemingen en de bevoegde instanties. Een eFTI-platform is dan een op informatie- en communicatietechnologie (ICT) gebaseerde oplossing, zoals een besturingssysteem, een besturingsomgeving of een databank die bestemd is om te worden gebruikt voor de verwerking van eFTI (Official Journal of the European Union, L 249, p. 39).

De Europese Unie wil tegen 21 februari 2023 de eerste uitvoeringshandelingen via het platform laten verlopen. Maximum dertig maanden later moeten dan alle bevoegde instanties alle elektronisch aangeleverde vervoersdocumenten accepteren (Publicatieblad van de Europese Unie L 249, pp. 40-41).

2.1.5 Richtlijn (EU) 2020/1057

In deze richtlijn worden de algemene voorschriften beschreven rond detachering. In artikel één worden specifieke regels met betrekking tot bepaalde aspecten van detachering van bestuurders en de administratieve voorschriften en controlemaatregelen voor detachering uitgelegd (Official Journal of the European Union, L 249, p. 54). Hierin wordt duidelijk gemaakt dat bij cabotagevervoer, sprake is van detachering. De bestuurder is niet gedetacheerd als deze aan bilateraal vervoer doet. (Official Journal of the European Union, L 249, p. 55). Vanaf 2 februari 2022, de datum dat bestuurders handmatig de grensoverschrijding moeten registreren, wordt deze vrijstelling voor bilateraal vervoer toegepast door de lidstaten wanneer de bestuurder die een bilaterale vervoersactiviteit verricht en daarnaast één laad- en/of losactiviteit verricht in de lidstaten of derde landen die de bestuurder doorkruist, mits de bestuurder goederen niet laadt en lost in dezelfde lidstaat. Wanneer van de lidstaat van vestiging een bilaterale vervoersactiviteit verricht wordt waarbij geen extra activiteit wordt verricht, krijg je een vrijstelling bij de bilaterale vervoersactiviteit naar de lidstaat van vestiging

voor ten hoogste twee extra laad- en/of losactiviteiten. Vanaf dat de slimme tachograaf verplicht is geldt gelden deze vrijstellingen alleen voor voertuigen die een slimme tachograaf hebben geïnstalleerd (Official Journal of the European Union, L 249, p. 55).

De lidstaten moeten alle arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en alle relevante informatie die zijn vastgelegd en bindend op hun grondgebied op een toegankelijke en transparante wijze beschikbaar stellen voor vervoersondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. De relevante informatie bevat onder andere beloningscomponenten die verplicht zijn geworden met inbegrip van collectieve overeenkomsten die algemeen van toepassing zijn op alle soortgelijke ondernemingen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 56). Ook mogen vervoersondernemingen die gevestigd zijn in derde landen geen gunstigere behandeling krijgen dan in vervoersonderneming gevestigd in een lidstaat, ook niet wanneer deze vervoersonderneming bilaterale of multilaterale vervoersactiviteiten uitvoert binnen de Europese Unie (Official Journal of the European Union, L 249, p. 56).

Vervoersondernemingen die in een ander lidstaat zijn gevestigd moeten ten laatste bij aanvang van een detachering een detacheringsverklaring indienen bij de nationaal bevoegde autoriteiten van dat lidstaat. Dit moeten ze doen door een meertalig standaardformulier in te dienen via IMA, het Informatiesysteem Interne Markt. Als de bestuurder gecontroleerd wordt, moet deze een kopie van de verklaring kunnen voorleggen, samen met de vrachtbrief en de tachograafgegevens met de landsymbolen waar de bestuurder zich bevond tijdens het internationaal wegvervoer of cabotage. Dit mag zowel op papier als in elektronische vorm zijn (Official Journal of the European Union, L 249, pp. 56-57).

Als de lidstaat van detachering vraagt voor documentatie van de detachering en de verloning, moet de vervoersonderneming dit binnen de acht weken bezorgen via het IMA. Als dit niet wordt gedaan kan de lidstaat van de vestiging van de onderneming om bijstand gevraagd worden, deze bezorgt de documenten binnen de 25 werkdagen na de indiening van het verzoek via het IMA (Official Journal of the European Union, L 249, p. 57).

In artikel twee wordt richtlijn 2006/22/EG gewijzigd, in deze richtlijn worden minimumvoorwaarden vastgesteld voor harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer, tachografen en de arbeidstijd van personen die mobiele werkzaamheden in het wegvervoer uitoefenen (Official Journal of the European Union, L 249, p. 58).

Vanaf nu worden controles elk jaar breed en met een representatief staal van mobiele werknemers, bestuurders, ondernemingen gecontroleerd. De wegcontroles worden beperkt tot de aspecten die effectief kunnen gecontroleerd worden met behulp van een tachograaf en de daarmee samenhangende controleapparatuur. De uitgebreide controles kunnen vanaf nu enkel plaats vinden op locatie van de onderneming (Official Journal of the European Union, L 249, p. 58).

Ook wordt afgesproken dat lidstaten minimaal zes keer per jaar onderling afgestemde wegcontroles uitvoeren op de rij- en rusttijden en tachografen. Ook moeten de lidstaten proberen onderling afgestemde controles uit te voeren ter plaatse bij ondernemingen. Al deze onderling afgestemde controles worden tegelijkertijd uitgevoerd door de handhavingsautoriteiten van twee of meer lidstaten, en dit elk op hun eigen grondgebied (Official Journal of the European Union, L 249, p. 59).

Ondernemingen die worden gecontroleerd, worden geselecteerd op basis van een risicoclassificatiesysteem. Het risicoclassificatiesysteem wordt gemaakt op basis van het relatieve aantal en ernst van eerder gemaakte inbreuken van de onderneming, het aantal controles waarbij geen inbreuken zijn vastgesteld en of de onderneming een slimme tachograaf in het bezit heeft (Official Journal of the European Union, L 249, p. 60).

2.1.6 Synthese

Verordening/richtlijn	Belangrijkste wijzigingen
2020/1054	Per periode van twee opeenvolgende weken moet de bestuurder minstens twee normale wekelijkse rusttijden (minstens 45 uur) of één normale en één verkorte (minstens 24 uur) wekelijkse rusttijd nemen.
	Wekelijkse rusttijden mogen niet meer in het voertuig genomen worden, maar in een passend gendervriendelijk verblijf met geschikte slaafaciliteiten en sanitaire voorzieningen.
	Binnen een periode van vier weken moet de bestuurder terugkeren naar de vestiging van de werknemer of zijn woonplaats om zijn wekelijkse rust daar te nemen. De werkgever moet het werk van de bestuurder zo plannen dat dit mogelijk is.
	Vervoersondernemingen mogen hun werknemers geen beloningen of premies betalen die ervoor zorgen dat de verkeersveiligheid in gevaar wordt gebracht of inbreuken aanmoedigen.
	Drie jaar nadat de Europese Unie de gedetailleerde regels van de slimme tachograaf heeft gepubliceerd, moeten voertuigen die uitgerust zijn met een analoge tachografen en bepaald types van verouderde tachografen deze hebben vervangen door slimme tachografen. Voor de andere voertuigen geldt een termijn van vier jaar.
	Bestuurders zijn vanaf 2 februari 2022 verplicht om te vermelden wanneer ze de grens over gaan door het symbool van de lidstaat te vermelden. Dit moeten ze doen bij de eerste stopplaats in de lidstaat.

2020/1055	<p>Vanaf 21 februari is de maximum toegelaten massa voor motorvoertuigen of samenstellingen van voertuigen van ondernemingen die aan internationaal vervoer doen 2,5 ton. Voor ondernemingen die alleen aan nationaal vervoer doen blijft dit 3,5 ton.</p> <p>De extra voorwaarden die lidstaten konden opleggen voor de toegang tot het beroep wegvervoerder verdwijnt. De vier vereisten (werkelijk en op duurzame wijze in een lidstaat gevestigd, betrouwbaar zijn, voldoende financiële draagkracht bezitten en vereiste vakbekwaamheid bezitten) blijven wel behouden.</p> <p>Transportondernemingen moeten hun transport zo organiseren dat voertuigen die aan internationaal vervoer doen om de acht weken terug kunnen keren naar de exploitatievestiging in dat lidstaat.</p> <p>Bij de betrouwbaarheidseis mag een vervoersmanager of de vervoersonderneming geen inbreuken hebben met betrekking tot het belastingrecht. Ook komt erbij dat ze geen eerdere ernstige veroordelingen mogen hebben op vlak van detachering van werknemers in het wegvervoer, de wetgeving die van toepassing is op contractuele verplichtingen en cabotage.</p> <p>De financiële draagkracht die vereist is wordt aangepast doordat voertuigen die meer dan 2,5 ton nu ook worden opgenomen in de regels voor internationaal vervoer.</p> <p>Nadat de vakbekwaamheid is gehaald, is er om de drie jaar een verplichte bijscholing.</p> <p>Na het uitvoeren van cabotageritten mag datzelfde voertuig vier dagen lang geen cabotageritten uitvoeren in datzelfde lidstaat.</p>
2020/1056	<p>Een nieuwe verordening die het wettelijk kader vaststelt waaronder bevoegde instanties informatie moeten aannemen wanneer ondernemingen deze informatie elektronisch ter beschikking stellen en worden de regels vastgesteld voor het verlenen van diensten die betrekking hebben op de elektronische terbeschikkingstelling van wettelijk verplichte informatie door de ondernemingen aan bevoegde instanties.</p> <p>Alle wettelijk verplichte informatie die wordt uitgewisseld tussen de ondernemingen en de bevoegde instantie gebeurt via een gecertificeerd eFTI-platform.</p>

2020/1057	<p>Er wordt duidelijk gemaakt dat bij cabotagevervoer, sprake is van detachering. De bestuurder is niet gedetacheerd als deze aan bilateraal vervoer doet.</p>
	<p>De lidstaten moeten alle arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden en alle relevante informatie die zijn vastgelegd en bindend op hun grondgebied op een toegankelijke en transparante wijze beschikbaar stellen voor vervoersondernemingen uit andere lidstaten en voor gedetacheerde bestuurders. Vervoersondernemingen die gevestigd zijn in derde landen mogen geen gunstigere behandeling krijgen dan vervoersondernemingen die gevestigd zijn in lidstaten.</p>
	<p>Als de lidstaat van detachering vraagt voor documentatie van de detachering en de verloning, moet de vervoersonderneming dit binnen de acht weken bezorgen via het IMA.</p>

2.2 Wat was de situatie van het goederentransport in Europa voor de invoering van het EU Mobility Package

Sinds 1985 is de macht om te beslissen over wetten en voorschriften binnen het goederenvervoer over de weg geleidelijk aan naar de Europese unie gegaan. In juli 1998 werd het goederenvervoer over de weg een volledig gedereguleerde economische sector, helemaal onderworpen aan concurrentie en zonder quota of beperkingen (Hilal, 2008). In de eerste fase werd de markttoegang gereguleerd door EU-richtlijnen. Dit had als gevolg dat niet alle lidstaten de toepassing van deze richtlijnen opnamen in de nationale wetgeving waardoor niet overal dezelfde criteria golden voor transporteurs om toe te treden tot de markt van het goederenvervoer. In 2009 werden dan de nieuwe EU-verordeningen vastgesteld en deze gelden vanaf 2011. Deze verordeningen regelen de toegang tot de markt voor goederenvervoer over de weg in de hele EU (Šimurková, Miloš, & Hernandez, 2018). Hierdoor kunnen alleen personen die aan de voorwaarden voldoen voor het beroep van vervoerder wegtransport uitvoeren. In geen enkel lidstaat waar toegang tot de markt van het wegtransport kan worden verkregen kan je op eenvoudigere voorwaarden dan degene die zijn opgelegd door de EU-toegang krijgen (Poliak, Šimurková, Jaśkiewicz, & Więckowski, 2018). In alle Europese landen speelt het wegtransport op dit moment een belangrijke rol in bijna alle economische sectoren en het is moeilijk voor een economie om te functioneren zonder transport. Het is verantwoordelijk voor 2% van het BBP in de Europese Unie (Naletina, 2018).

Maar de liberalisering van het wegtransport heeft ook voor problemen gezorgd. Flagging out is de jaren na de deregularisatie een belangrijke trend gebleken met een sterke invloed op de goederentransportsector. In een interne markt ontstaat de neiging bij ondernemingen dat ze zich verplaatsen naar locaties die optimaal zijn op basis van de kosten-batenverhouding (Kummer, Dieplinger, & Fürst, 2014). Het is ook heel makkelijk voor een bedrijf dat actief is in wegtransport om zicht te verplaatsen naar een ander lidstaat waar de belastingen lager liggen. Dit komt doordat de voertuigen transport doen in heel Europa en deze voertuigen verbonden zijn met het hoofdkantoor. Het enige om rekening mee moeten houden is dat jaarlijks een technische controle moet worden uitgevoerd op de voertuigen (Poliak, Šimurková, Jaśkiewicz, & Więckowski, 2018).

Dit wordt al vanaf het begin van de liberalisering veroorzaakt door het feit dat de EU niet slaagt in het harmoniseren van de lidstaten op vlak van belasting- en arbeidswetgeving. Hierdoor is het sinds 1997 makkelijk om aan sociale en fiscale dumping te doen (Hilal, 2008). De vervoerders uit Oost- en Centraal-Europa werken daardoor op dezelfde markt tegen lagere loonkost dan de andere lidstaten. Het feit is ook dat het loon voor chauffeurs in de transportsector in de landen van West-Europa aanzienlijk lager ligt in verhouding tot het gemiddelde loon van de landen in West-Europa dan in Oost- en Centraal-Europa, en dit ondanks het feit dat de lonen in West-Europa in absolute termen aanzienlijk hoger liggen (Šimurková, Miloš, & Hernandez, 2018). In bijlage 6.4 staat een vergelijking van het minimumloon tussen de verschillende landen.

Sommige lidstaten hebben een poging ondernomen om een verplicht minimumloon in te voeren voor alle chauffeurs die in het internationale goederenvervoer over de weg actief zijn om zo het sociaal en fiscaal beleid meer te harmoniseren. Maar volgens onderzoek van Poliak, Šimurková, Jaśkiewicz, en Więckowski (2018) kan deze verplichting van een minimumloon of van soortgelijke procedures zorgen voor een mogelijke marktverstoring van het wegtransport doordat het zou kunnen leiden tot een verminderde competitiviteit van vervoersondernemingen die gevestigd zijn in Oost en centraal Europa op de Europese markt.

Maar zonder maatregelen gaan de ongewenste effecten zoals grensoverschrijdende fraude die veroorzaakt worden door de prijs sensitiviteit en zijn arbeidsintensieve aard niet weg. Sommigen beweren zelfs dat de wegvervoerssector zich in een vicieuze cirkel bevindt: de constante vraag naar goedkopere goederen heeft misschien geleid tot lagere prijzen, maar ook tot een voortdurende druk op de lonen, de onaantrekkelijkheid van het werk, het 'flagging out' van bedrijven en de daarmee gepaarde frauduleuze en illegale praktijken. Dit heeft geleid tot heel wat spanningen tussen werkgevers- en werknemersorganisaties en tussen de lidstaten (De Smedt & De Wispelaere, 2020).

2.3 Waarom voert de Europese Unie het EU Mobility Package in

De Europese wetgeving die gold voor het Mobility Package, bestreed alreeds in grote mate de risico's van postbusbedrijven, illegale cabotage en sociale fraude. Maar door het grote gebrek aan duidelijkheid over bepaalde juridische bepalingen of de moeilijkheid om deze te implementeren en te handhaven op nationaal niveau, heeft geleid tot een verhoogd risico van ongelijke toepassing ervan binnen de EU. Het EU Mobility Package heeft de doelstelling om daar iets aan te doen (De Wispelaere & Pacolet, 2018).

De nieuwe regels zijn bedoeld voor een verbetering van de arbeidsomstandigheden van chauffeurs, vooral in verband met de rusttijden, detachingsregels voor grensoverschrijdend vervoer, toegang tot de markt, strengere regels voor de oprichting van een vervoersonderneming, en een efficiëntere handhaving. Bij de verordeningen wordt uitdrukkelijk vermeld dat de arbeidskrachten in deze sector zeer mobiel zijn en dat daarom een sectorspecifieke aanpak van de detachingsregels nodig is. Voor de rest wordt benadrukt dat een evenwicht moet worden gevonden tussen sociale bescherming en de totstandbrenging van een soepele interne markt (De Smedt & De Wispelaere, 2020). De Europese Commissie heeft het mobiliteitspakket in drie golven uitgebracht: in mei 2017, in november 2017 en in mei 2018. Het verder terugdringen van lege ritten en het verhogen van de productiviteit op de Europese markt voor goederenvervoer over de weg was één van de belangrijkste economische thema's van het eerste mobiliteitspakket dat in mei 2017 werd voorgesteld (Keuchel, Beckschwarte, & Ernst, 2020). Met de drie delen samen kan duidelijk worden gezien dat de initiatieven gebaseerd zijn op drie pijlers: het gevecht tegen de klimaatverandering, een eerlijke en competitieve markt creëren en dat alle spelers coöperatief en geconnecteerd zijn met elkaar (Varga, 2020).

Met de wijziging van de rij- en rusttijden wil de Europese Unie de flexibiliteit voor vervoerders vergroten en tegelijkertijd bestuurders in staat stellen passende rusttijden te behouden en de mogelijkheid vergroten om deze rusttijden thuis of in een geschikte omgeving te nemen (Keuchel, Beckschwarte, & Ernst, 2020). Om de fraude te bestrijden moet bovendien gebruik gemaakt worden van slimme tachografen en moeten de postbusbedrijven aangepakt worden (De Smedt & De Wispelaere, 2020).

Momenteel is de toegang tot de internationale wegvervoermarkt niet beperkt voor een onderneming die is geregistreerd in een lidstaat met een communautaire vergunning. Maar cabotage is wel beperkt. Om te vermijden dat leeg moet worden gereden, mogen wegvervoerders na een inkomend internationaal vervoer binnen zeven dagen drie cabotageritten uitvoeren. Er rezen verschillende vragen die de handhaving belemmerden, vooral over het tijdstip van het einde van het inkomende vervoer en het aantal keer laden en lossen binnen één cabotagerit. Om de administratieve last van de handhaving voor zowel wegvervoerders als autoriteiten te verlichten, wordt voorgesteld de verordening die hier betrekking op heeft te wijzigen in onbeperkte cabotageritten binnen vijf dagen na het inkomende internationale vervoer (Keuchel, Beckschwarte, & Ernst, 2020).

Voor sommige belanghebbenden vormen de nieuwe regels en initiatieven een beperking van het vrije verkeer in de EU, terwijl anderen vinden dat deze maatregelen niet ver genoeg gaan. Met name regeringen van voormalige Oostbloklanden zijn van mening dat hun ondernemingen benadeeld worden door sommige nieuwe regels. Een voorbeeld hiervan is de verplichte terugkeer van de bestuurder en het voertuig, en dit eens in de vier en acht weken. Ze zijn hier vooral tegen omdat dit hen aanzienlijk meer zal kosten dan de lidstaten in het centrum van Europa (De Smedt & De Wispelaere, 2020).

De vraag blijft wel of voldoende middelen worden ingezet om de toepassing van de wetgeving te controleren, dit door zowel inspectiediensten uit zendende en ontvangende lidstaten. Hier kan de aangekondigde 'Europese Arbeidsautoriteit' misschien bij helpen. Samenwerking tussen inspectiediensten is noodzakelijk om grensoverschrijdende fraude en postbusbedrijven te detecteren (De Wispelaere & Pacolet, 2018).

2.4 Wat is de impact van de verschillende delen van het EU mobility Package op het goederentransport in Europa en wat is de kritiek hierop?

De invoering van het Mobility package gaat een aanzienlijke impact hebben op de wegvervoersmarkt in Europa. Het voorbij decennium hebben Polen en andere Oost-Europese landen geprofiteerd van de deregulering van de markt. Dit voordeel hebben ze behaald door de lage arbeids- en socialezekerheidskosten. Hierdoor werd meer beroep gedaan op Oost-Europese vervoersbedrijven wat leidde tot een daling van de vrachttarieven (Suproń, 2020). De verandering in de wetgeving voor het verlenen van diensten kan leiden tot een daling van hun concurrentievermogen en ervoor zorgen dat de exploitatiekosten hoger liggen dan de huidige marges (Kędzior-Laskowska, 2020). Een voorbeeld is Polen, daar wordt verwacht dat de operationele kosten met 30% gaan stijgen als gevolg van het EU Mobility Package (De Smedt & De Wispelaere, 2020). In dit deel van de literatuurstudie wordt onderzocht welke invloed de verschillende delen hebben op het goederentransport Centraal- en Oost-Europa.

2.4.1 Deel 1: wijziging van de rij- en rusttijden

De wijzigingen van de arbeidstijd moet ervoor zorgen dat het arbeidsrooster van chauffeurs flexibeler wordt door toe te staan om binnen een periode van vier weken twee opeenvolgende wekelijkse rusttijden van korte duur te nemen, maar deze moeten wel gecompenseerd worden (Koźlak, 2018). Maar aan de andere kant moet volgens de Europese Unie de chauffeur in staat zijn om deze wekelijkse rust te nemen in passende omstandigheden en dus niet meer in de cabine (Europese Unie, 2020). Het gevolg hiervan is dat vervoersbedrijven extra kosten hebben doordat de verblijfskosten moeten betaald worden door hen en ze de routes anders moeten plannen. De toenemende kosten zullen gevolgen hebben voor vervoerders uit landen die verder gelegen zijn ten opzichte van de grootste vervoersmarkten, dus voornamelijk landen uit Centraal- en Oost-Europa. Het heeft dan wel weer een gunstig effect voor de chauffeurs omdat zij meer tijd kunnen doorbrengen met het gezin (Koźlak, 2018).

De exacte kosten voor de vervoersondernemingen die deze accommodatie moeten betalen is moeilijk te voorspellen. Dit komt omdat deze kosten afhankelijk zijn van de planning van het werk van de chauffeur en mogelijk ook van het type en de kwaliteit van de accommodatie en de bereikbaarheid vanaf parkeerterreinen die bestemd zijn voor het goederenvervoer over de weg. Deze problemen doen zich voor binnen de hele EU (Poliak, Poliaková, & Čulík, 2020). De geraamde kosten voor accommodatie, reizen naar accommodatie en bewaakte parkeerplaats van het voertuig in sommige gevallen zijn ongeveer 250 euro/voertuig/bestuurder/maand. Hierbij wordt geen rekening gehouden met de bestaande vergoedingen, dit wordt gedaan omdat het moeilijk is te schatten is hoeveel deze vergoedingen bedragen. Dit komt omdat deze vergoeding afhankelijk is van de onderneming en de kwaliteit van de accommodatie. Het is niet mogelijk om exact te bepalen voor hoeveel wagens en tegen welke kosten de verplichting gevolgen zal hebben, maar als deze verplichting zou gelden voor 10% van de voertuigen met een afgegeven communautaire vergunning in Slowakije (5.772), zouden

de kosten 1.443.000 euro per maand bedragen, en voor een volledig jaar zouden de kosten 17.316.000 euro bedragen voor de volledige sector in Slowakije (Czödörová & Gnap, 2021). Dezelfde kosten worden in Roemenië geschat op 228 miljoen euro per jaar (Schuster & Turlea, 2021).

In het meest waarschijnlijke scenario van een studie van de Europese Commissie, Amaral, Scammell en Pons (2021) kunnen vervoerders die gewoonlijk lange vrachtwagenritten uitvoeren, extra exploitatiekosten oplopen omdat hun voertuigen vaker moeten terugkeren. De nieuwe retourritten kunnen gemiddeld een kostenstijging tot 11.000 euro/voertuig/jaar betekenen voor vervoerders die in Oost-Europese landen zijn gevestigd en in West-Europese landen actief zijn. De stijging van deze kosten kan sterk verschillen per lidstaat, dat komt doordat deze kost afhankelijk is aan de afstanden van de heen- en terugritten. Bovendien kunnen eenmalige kosten ontstaan indien nieuwe voertuigcapaciteit moet worden aangekocht om de lagere voertuigproductiviteit te compenseren. Deze eenmalige kosten bedragen minder dan 100.000 euro per vervoerder (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

Ook moeten de tachografen die nu bestaan vervangen worden door nieuwe tweede generatie tachografen. Dit zal ook afhankelijk zijn of de wegvervoerders aan internationaal vervoer willen doen. Volgens onderzoek van Czödörová & Gnap (2021) zullen de vervangingskosten, inclusief de nodige componenten, montage en controle van de digitale tachograaf afhangen van het marktaanbod op dat moment, maar deze kosten kunnen worden geraamd op € 1.200 /voertuig in Slowakije. Een exact aantal van voertuigen waar de tachograaf moet vervangen worden is niet bekend. Als voor de vervanging wordt verwacht dat alle voertuigen in 2024 die over een communautaire vergunning beschikken en verondersteld worden internationaal vervoer te verrichten vanuit Slowakije dit moeten doen, spreken we over 57.720 voertuigen. Als we dit dan vermenigvuldigen met de prijs van een nieuwe tachograaf (€ 1.200) dan komen we uit op een bedrag van 69.264.000 euro voor alle bestaande voertuigen die in Slowakije zijn gevestigd te voorzien van een nieuwe tachograaf (Czödörová & Gnap, 2021). De voorspelling in Roemenië is dat de kosten voor de installatie van de tachografen 61 miljoen euro bedraagt (Schuster & Turlea, 2021).

2.4.2 Deel 2: verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt

Het ministerie van Vervoer en Bouwnijverheid van de Slowaakse Republiek schat dat 5.000 nieuwe internationale wegvervoerders op de markt komen die momenteel vervoer verrichten met voertuigen tot 3,5 ton en dus een vergunning nodig zullen hebben. De kosten daarvoor worden geschat op 815.000 euro (5.000 x 163 euro voor een vergunning). Indien de mogelijkheid van elektronische indiening zou worden ingevoerd, zouden de kosten voor nieuwe wegvervoerders lager uitvallen. De bijkomende administratieve kosten voor de sector in Roemenië wordt geschat op 60 miljoen euro (Schuster & Turlea, 2021).

Voertuigen die in het internationale goederenvervoer zullen worden gebruikt en waarvan het maximaal toegestane gewicht meer dan 2,5 ton zal bedragen, zullen moeten worden uitgerust met een intelligente tachograaf van de tweede generatie. De kosten van de montage van het controleapparaat, met inbegrip van de assemblage van de nodige onderdelen, en de controles zullen afhangen van het aanbod op de markt, deze kosten worden geschat op 1.200 euro per voertuig

(Czódörövá & Gnap, 2021). Bijkomend zijn de kosten voor een chauffeur die een bestuurderskaart voor een controleapparaat nodig heeft, de prijs hiervan bedraagt 54 EUR. Als de installatie van het controleapparaat betrekking zou hebben op de 5.000 voertuigen in Slowakije die volgens de nieuwe regels een tachograaf nodig hebben, zouden de installatiekosten voor de hele sector in Slowakije 6.000.000 euro bedragen (5.000 voertuigen x 1.200 euro voor installatie, controle en bestuurderskaart) (Czódörövá & Gnap, 2021).

Om aan de wijziging van verordening 1072/2009 te voldoen moeten nieuwe communautaire vergunningen worden uitgevaardigd. Op deze nieuwe vergunningen worden de registratienummers en kenteken van de voertuigen vanaf nu vermeld (Czódörövá & Gnap, 2021). Dit moet gebeuren voor 57.720 voertuigen in Slowakije (53.662 afschriften van de communautaire vergunning voor vrachtwagens en 4.058 afschriften van de communautaire vergunning voor bussen) met een administratieve kost van 3 euro per voertuig. Voor de hele sector in Slowakije betekent dit dus in totaal een extra kost van 173.160 euro (Czódörövá & Gnap, 2021).

In Centraal- en Oost-Europa gevestigde wegvervoerders waren in 2019 verantwoordelijk voor 62% van alle internationale vervoeren in de Europese Unie. Hun aandeel in de totale cross trade- en cabotageverrichtingen is het grootst (87% en 75%). Het algemene patroon van deze cross trade-stromen is dat laden en lossen gebeurt binnen een West-Europees lidstaat door een voertuig dat in een Centraal- of Oost-Europees lidstaat is gevestigd. Ook cabotagevervoer vindt hoofdzakelijk plaats in West-Europese lidstaten en wordt verricht door een combinatie van wegvervoerders uit Oost-Europese, West-Europese en, in mindere mate, Zuid-Europese lidstaten (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

Als we kijken naar Polen is de markt voor cabotagevervoer daar heel erg belangrijk. De openstelling van de interne markt in 2009 heeft het aantal lege kilometers aanzienlijk verminderd, zoals blijkt uit de analyse van statistische gegevens. Tussen de jaren 2009 en 2017 is het volume van lege kilometers met 5,5% gedaald (Suproń, 2020). Bovendien blijkt uit analyse van gegevens dat deze deregulering de belangrijkste factor is geweest in de ontwikkeling van de Poolse wegvervoerssector. Verwacht wordt dan ook dat de invoering van het mobiliteitspakket negatieve gevolgen zal hebben voor de activiteiten van Poolse ondernemingen (Suproń, 2020). Het Poolse instituut voor wegvervoer geeft aan dat de noodzaak om op zoek te gaan naar extra ladingen om de stilstand van het voertuig tijdens de vier dagen cooldown te vermijden kan bijdragen tot een stijging van de uitgaven voor brandstof en tolheffingen. Ze schatten dat de invoering van de verordening tot gevolg zal hebben dat Poolse vervoersbedrijven 200.000 ton extra brandstof per jaar zullen moeten verbruiken. De voorgestelde beperkingen gaan ook gevolgen hebben voor het rendement van de transportbedrijven. Nadat ze hun cabotagelimit hebben bereikt, zullen ze gedwongen worden de kosten van de stilstaande voertuigen te dragen (Suproń, 2020).

In bijlage 6.3 staan zowel de kosten voor Slowakije en Roemenië die zijn berekend in de onderzoeken van (Czódörövá & Gnap, 2021) en (Schuster & Turlea, 2021).

2.4.3 Deel 3: toepassing detachering

In verschillende EU-landen, vele daarvan in Centraal- en Oost-Europa, ligt het minimumloon veel lager in vergelijking met het minimumloon voor de transportsector in Duitsland (14,1 euro/uur) (Raczkowski, Schneider, & Laroche, 2017). Volgens de berekeningen in het onderzoek van Raczkowski, Schneider & Laroche (2017) ligt het minimumloon voor de transportsector in Bulgarije 306,7% lager dan in Duitsland, in Roemenië is dit 201,4% lager en in Litouwen 150% lager. In bijlage 6.4 is een volledige lijst met de verschillen in minimumlonen van de verschillende EU-landen beschikbaar. Daarom spreken ze in het onderzoek over een poging tot staatsprotectionisme door de landen van de zogenaamde "oude Europese Unie" (de originele landen en stichters van de EU). Door de binnenlandse wetgeving aan te passen zouden ze het concurrentievermogen van andere landen verminderen (voornamelijk voor landen uit Centraal- en Oost-Europa). Een betere manier zou zijn om de arbeidskosten te differentiëren op basis van koopkrachtpariteit. Dit betekent dat reis-, verblijf- en pensionkosten worden opgenomen in de minimumlonen (Raczkowski, Schneider, & Laroche, 2017).

2.4.4 Uitgewerkt voorbeeld transportbedrijf Slowakije

Om een overzicht te krijgen van de totale potentiële kostenstijging is een voorbeeld uitgewerkt voor een fictief transportbedrijf uit Slowakije. Dit fictieve bedrijf is een bestaand bedrijf dat gevestigd is in Bratislava. De onderneming:

- Heeft 456 trucks in hun vloot waarvan:
 - 186 tussen de 2,5 ton en 3,5 wegen.
- Heeft 456 chauffeurs in dienst.
- Voert hoofdzakelijk transporten uit in Duitsland
- Chauffeurs werken gemiddeld 9 uur en 200 dagen in een jaar

Met deze parameters zijn dan volgende extra kosten berekend:

Beschrijving kost	Extra kost	Totale extra kost/jaar
Kost voor accommodatie	250 euro/voertuig/bestuurder/maand	1.368.000 euro
Kosten retourritten	11.000 euro/voertuig/jaar	5.016.000 euro
Kosten installatie slimme tachograaf	1200 euro/voertuig	547.200 euro
Administratieve kost voor kopie communautaire licentie	3 euro/wagen	1.368 euro
Nieuwe bestuurderskaarten voertuigen 2,5 ton	54 euro/chauffeur	10.044 euro
Extra loon chauffeur (vergelijking met Duitsland)	3.8 euro/uur	3.119.040 euro
Totaal		10.061.652 euro

Met deze korte berekening voor het fictief bedrijf zou de potentiële extra kost 10.061.652 euro bedragen. De meeste van deze kosten zijn gebaseerd op assumpties die in verschillende studies zijn gemaakt. In deze berekening zijn verschillende kosten nog niet meegenomen omdat deze niet kunnen worden ingeschat voor een bedrijf, zoals de kosten door de wijziging van de regels voor cabotage.

2.5 Wat is de impact van het Mobility Package op korte en lange termijn?

Het is duidelijk dat heel wat veranderingen worden verwacht door de invoering van het EU Mobility Package. Nadat dit voor verschillende delen in Europa is geanalyseerd, wordt in dit deel onderzocht wat de impact is op zowel korte als lange termijn voor de hele Europese wegvervoerssector.

2.5.1 Impact op korte termijn

De verplichting om terug te keren naar de exploitatievestiging zonder voldoende tijd om te zoeken naar retourvracht zal leiden tot een grotere inefficiëntie en een hoog aantal retourritten zonder lading. Cabotageritten worden door vervoerders vaak gebruikt als ritten 'in afwachting' terwijl wordt gezocht naar een lading voor de terugrit. Doordat het aantal ladingen hetzelfde blijft en het een competitieve markt is, is de verkorting van de tijdspanne voor het organiseren van retourladingen een belangrijke beperkende factor (Borkowski & Bał, 2018).

In het onderzoek van, de Europese Commissie, Amaral, Scammell, & Pons (2021) wordt volgens het meest waarschijnlijke scenario verwacht dat in 2023 1,9 miljoen nieuwe ritten zullen worden uitgevoerd in vergelijking met de situatie zonder het Mobility Package. Dit is een toename met 2% voor internationale ritten. De meeste van deze ritten komen van vervoerders uit de Oost-Europese lidstaten, waar de kans groter is dat hun voertuigen worden ingezet in cycli van meer dan acht weken en deze dus moeten terugkeren. Als we dit uitdrukken in voertuigkilometers is dit maximaal 2,5 miljard extra voertuigkilometers, een toename van 4,8%. Dit komt door de lange-afstandsritten die moeten worden afgelegd door vrachtwagens die vaak tussen Oost en West rijden om ten minste om de acht weken terug te keren naar hun thuisland.

De extra terugritten zullen wel als gevolg hebben dat extra capaciteit beschikbaar is voor bilateraal vervoer tussen West- en Oost-Europese lidstaten. Dit zal dan als gevolg hebben dat lagere prijzen aangeboden worden. Op hetzelfde moment wordt verwacht dat de capaciteit voor vervoer naar derdelanden door Oost-Europese landen niet zal veranderen (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

De beschikbare tijd van chauffeurs zal dalen en daarmee dus ook het totale aanbod van goederenvervoer over de weg in de EU-landen, indien een trend zal ontstaan om de vervoersschema's zo op te stellen dat een regelmatige wekelijkse rusttijd (45 uur) wordt vermeden in de landen die hoge boetes hebben voor zowel de chauffeurs als de ondernemingen. Dit zal dan leiden tot hogere vervoerskosten. Dit is al zichtbaar voor ritten met bestemming Frankrijk, daar is het aanbod van wegvervoerders gedaald als gevolg van de hoge boetes, de invoering van minimumlonen en de administratieve maatregelen die daarbij gepaard gaan. Een oplossing zou kunnen zijn om met twee personen te rijden en de vervoersschema's zo op te stellen dat geen wekelijkse rusttijd hoeft te worden genomen in de landen waar dit toegepast wordt (België, Duitsland, Frankrijk, GB en Nederland). Deze oplossing is voor de meeste transporten onmogelijk vanwege het tekort aan chauffeurs (Gnap, Konečný, Slávik, & Beňová, 2018).

Als de vrachtwagenritten zouden worden verkort, is de verwachting dat dit invloed gaat hebben op de manier waarop chauffeurs terugkeren naar hun thuisland en wordt ook verwacht dat de vrachtwagen vaker gebruikt wordt om terug te keren. Deze reorganisatie zou de naleving van de terugrijplicht van de bestuurder kunnen vergemakkelijken (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

Op korte termijn kunnen ook de arbeidskosten per eenheid voor de bedrijven in landen uit Centraal- en Oost-Europa dalen. Dit komt doordat vergoedingen voor buitenlandse operaties niet meer betaald moeten worden doordat de chauffeurs vaker naar huis moeten terugkeren. Dit zal geen effect hebben voor de bedrijven in West-Europese landen omdat deze een groot deel van de interne markt zullen onderscheppen die nu door externe bedrijven worden uitgevoerd (Borkowski & Bağ, 2018). Het terugkeren naar huis zal ook zorgen voor hogere brandstofkosten, dit zal vooral zichtbaar zijn in Centraal- en Oost-Europa door de lange terugritten (Borkowski & Bağ, 2018).

Wat de inkomsten en de prijzen betreft, is het voor de vervoerders niet mogelijk om de inkomstenniveaus op korte termijn te verdedigen door prijsverhogingen, omdat de markt zeer concurrerend is en een overaanbod van vervoerdiensten bestaat. Het is dus niet mogelijk om prijsverhogingen door te voeren (Borkowski & Bağ, 2018).

De wijziging van de rij- en rusttijden zal een negatief effect hebben op de kleine bedrijven als dit als gevolg heeft dat meer bureaucratische eisen worden gesteld. Als de rij- en rusttijden beter gereguleerd worden, zullen de operationele kosten stijgen door de strengere rapportage-eisen. Voor de rest zullen de rij- en rustregelingen dezelfde gevolgen hebben voor alle landen binnen de Europese Unie en zowel kleine als grote vervoersondernemingen (Borkowski & Bağ, 2018).

De afkoelperiode voor cabotage zal gevolgen hebben voor de efficiëntie en de kosten van ondernemingen. Voor langeafstandsvervoer zal dit eerder een beperkt negatief effect hebben op de loonkosten. Bedrijven betalen hun bestuurders nu al een toeslag voor de accommodatie, maar veel chauffeurs slapen liever in hun cabine omdat de moderne vrachtwagens volgens hun voldoende accommodatie bieden en hierdoor die toeslag een extra inkomen is (Borkowski & Bağ, 2018). Grote bedrijven zullen nu hun chauffeurs eerder in hotels en motels moeten laten overnachten, maar dit zal niet makkelijk zijn door het gebrek aan voldoende infrastructuur langs de weg. Het brengt ook een extra risico met zich mee doordat de chauffeur niet meer bij zijn lading is, maar ook bij de verplaatsing van de chauffeur naar het hotel/motel. Voor meer veiligheid zullen de ondernemingen dus ook een extra kost hebben voor beschermde parkeerterreinen. Het papierwerk dat nodig is om de rusttijd van de bestuurder buiten de cabine van de vrachtwagen te documenteren zal ook voor een extra kost zorgen. Het verbieden van rusttijden in het voertuig zal een minimale of geen invloed hebben op de waardestructuur van de ladingen en de werkgelegenheid. Door het gebrek aan voldoende infrastructuur zullen bedrijven langere routes moeten inplannen waar infrastructuur voorhanden is (Borkowski & Bağ, 2018).

De inkomsten uit cabotage voor bedrijven die uit Centraal- en Oost-Europa komen zullen dalen, dit zal dan worden overgenomen door de landen uit West-Europa. Alleen grote bedrijven uit Centraal- en Oost-Europa zullen in staat zijn om cabotage te blijven uitvoeren in West-Europa (Borkowski & Bağ, 2018).

De bedrijven zullen als gevolg proberen om op korte termijn de werkgelegenheid te verhogen om te kunnen voldoen aan de eisen van de gedwongen roulatie van chauffeurs. Maar op lange termijn is dit waarschijnlijk niet houdbaar, aangezien de meeste kleine bedrijven zelfs nu al met een zeer kleine winstmarge werken. Het nettoresultaat zal een golf van faillissementen zijn, vooral onder kleine transportbedrijven uit Centraal- en Oost-Europa (Borkowski & Bąk, 2018).

Op vlak van detachering zal de uitdaging ook groot zijn. Het gemiddelde van de minimumlonen in West-Europa is hoger dan in Centraal- en Oost-Europa, maar in de wegvervoerssector verdienen deze chauffeurs uit Centraal- en Oost-Europa meer dan het minimumloon in hun thuisland. Maar de nieuwe verordening rond detachering kan nog steeds grote gevolgen hebben, dit is ook afhankelijk van de wijze waarop het minimumloon wordt berekend. Op het moment hebben de Europese wetgevers nog niet beslist op welke basis dit berekend moet worden. Het loon van een chauffeur bestaat uit verschillende componenten. Als het alleen het basisloon wordt meegerekend zullen de extra kosten voor bedrijven uit Centraal- en Oost-Europa hoger zijn dan als de extra componenten ook worden meegerekend. Bovendien zullen de nieuwe detacheringsregels bedrijven dwingen hun vervoer anders te plannen. Chauffeurs zullen niet bereid zijn routes met een lager minimumloon te aanvaarden en in sommige regio's zal het aanbod van vervoerdiensten ontoereikend zijn. De winstmarge zal daardoor afnemen en het risico is groot dat de winstmarge voor sommige ondernemingen negatief zullen worden. Door de sterke concurrentie in de sector zullen de prijzen stabiel blijven en zullen de inkomsten op korte termijn niet stijgen waardoor de extra kosten moeilijk gecompenseerd kunnen worden (Borkowski & Bąk, 2018).

Eventuele veranderingen op vlak van modal shift zullen naar verwachting klein zijn, aangezien de effecten op de prijs naar verwachting relatief klein zullen zijn, terwijl andere factoren (zoals reistijd of betrouwbaarheid) naar verwachting niet zullen veranderen als gevolg van de maatregel. De verschuiving zou iets groter kunnen zijn als andere modi beter ontwikkeld zijn (bv. de binnenwaterwegen in België, Duistland en Nederland) (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

Het Mobility Package kan als gevolg hebben dat in totaal 2,9 miljoen ton extra CO₂ emissies in 2023 wordt uitgestoten. Als dit wordt omgezet in kosten voor de luchtverontreiniging als gevolg van negatieve gezondheidseffecten en andere schade, wordt dit geschat op 25,9 miljoen euro. Deze negatieve gevolgen voor het milieu worden niet gecompenseerd door extra voordelen van de handel, aangezien het volume van het vrachtvervoer naar verwachting ongewijzigd zal blijven (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

Volgens de Europese Commissie, Amaral, Scammell, & Pons (2021) blijkt dat de wachttijden op twee niet-Schengen-grensovergangen (Vidin (BG) – Calafat (RO) en Nadlac (RO) – Nagylak (HU)) zouden kunnen toenemen als gevolg van extra retourritten van west naar oost. De wachttijden zouden toenemen van 130 tot 282 minuten op de route Vidin (BG) – Calafat (RO), en van 55 tot 162 minuten op de route Nadlac (RO) – Nagylak (HU). Wel worden geen grote verschillen verwacht voor de ritten tussen Polen en Duitsland. Dit komt doordat de huidige wachttijden al zeer laag zijn en het verkeer niet sterk zou toenemen. Daardoor wordt de conclusie genomen dat dit ook zo gaat zijn voor de andere routes binnen het schengengebied. De toenemende congestie gaat wel gevolgen hebben op de gemiddelde reistijd van transporten, dit kan leiden tot een lagere voertuigproductiviteit en een

hoger brandstofverbruik en de daarmee samenhangende CO₂- en luchtverontreinigende emissies van het goederenvervoer over de weg. Ook kan het gevolgen hebben voor de betrouwbaarheid van de reistijd, met indirecte gevolgen voor het handhaven van het leverschema en een lagere klanttevredenheid.

Minder concurrentie kan worden verwacht als het Mobility Package zorgt voor een hogere marktconcentratie (groot marktaandeel dat in handen is van een klein aantal bedrijven). Kleine bedrijven kunnen een concurrentienadeel ondervinden doordat ze minder goed omgaan met de hogere kosten. Dit kan dan resulteren in fusies en/of overnames waardoor de grootte van het gemiddelde bedrijf in de sector toeneemt. Het gebrek aan schaalvoordelen in de sector van het goederentransport beperkt de stimulans om zich te concentreren en een significante verandering in de marktstructuur wordt niet verwacht (European Commission, Amaral, Scammell, & Pons, 2021).

2.5.2 Impact op lange termijn

Op de lange termijn zal het meest opmerkelijk effect zijn het verminderen van het aantal vervoersondernemingen, veel kleine bedrijven zullen dus verdwijnen door faillissementen. Dit zal als gevolg hebben dat de markt minder concurrerend wordt. De oorzaak hiervan is dat alleen grote bedrijven zullen overblijven op de markt en kunnen daardoor de negatieve gevolgen van het Mobility Package grotendeels opvangen door hogere prijzen op te leggen (Borkowski & Bał, 2018).

De arbeidskosten zullen op lange termijn stijgen, dit vooral voor bedrijven die gevestigd zijn in Centraal- en Oost-Europese lidstaten en cabotageritten willen blijven uitvoeren. Om dit te kunnen blijven doen zullen ze een roulatiesysteem voor chauffeurs invoeren waarbij de chauffeurs per bus zullen worden vervoerd. Deze oplossing is wel alleen mogelijk voor grote bedrijven die meer kapitaal en chauffeurs beschikbaar hebben (Borkowski & Bał, 2018).

De extra uitrusting voor slaapgelegenheid zal niet meer nodig zijn in vrachtwagens, maar het totale effect ervan op de aanschafkosten van de vrachtwagen is minimaal. Het verbieden van rusttijden in de vrachtwagen te nemen zal bijna geen effect hebben op de waardestructuur van de ladingen en de werkgelegenheid, maar kan op lange termijn wel een effect hebben op de totale kosten en de vervoersprijzen (Borkowski & Bał, 2018).

2.6 Conclusie literatuurstudie

Vanuit de literatuurstudie is het duidelijk geworden dat verandering nodig was binnen de Europese wegvervoerssector. Doorheen de jaren ontstonden steeds meer postbusbedrijven, werd aan illegale cabotage en sociale fraude gedaan. De oorzaak hiervan was dat de regelgeving op Europees vlak niet goed geformuleerd was of landen de wetgevingen moeilijk konden vertalen naar de nationale wetgeving. Met het Mobility Package worden deze regels dan ook duidelijker en makkelijker te vertalen naar de nationale wetgevingen. Ook wordt hierdoor deels het concurrentievoordeel van de Oost- en Centraal-Europese landen weggehaald. Door de lage lonen in deze landen hebben ze jarenlang transporten kunnen doen aan lagere prijzen.

De impact die het pakket heeft op de wegvervoerssector in Europa is verschillend. Zo zullen de landen in Oost- en Centraal-Europa de impact feller voelen dan de landen in West-Europa. De kosten voor het terugkeren van de chauffeurs naar hun thuisland gaan hoger liggen in Oost-Europa doordat deze chauffeurs vaak actief zijn in West-Europa. Daar moeten dan nog de kosten bijkomen die nodig zijn voor een degelijke accommodatie voor de chauffeur, maar dit zal eerder beperkt zijn omdat de meeste bedrijven al een vergoeding geven hiervoor. Op vlak van cabotage zullen de gevolgen ook groot zijn, dit zowel voor Oost- en Centraal-Europa als sommige landen in West-Europa (België). Oost- en Centraal-Europese bedrijven zijn vooral actief in West-Europa. Doordat ze na drie cabotageritten in een bepaalde lidstaat vier dagen geen cabotage mogen doen, zal dit zorgen voor meer lege ritten. Dit heeft dan ook gevolgen voor de efficiëntie en de kosten van deze ondernemingen. Het laatste deel van het Mobility Package, de nieuwe regels rond detachering, heeft het de meeste invloed op Oost- en Centraal-Europa. De lonen liggen hoog in West-Europa, dus daar gaat deze regel niet veel verandering brengen. Vervoerders uit Oost- en Centraal-Europa daarentegen moeten de lonen betalen van het land waar ze het transport uitvoeren, voor de meeste is dit dus een land uit West-Europa. Dit kan soms een groot verschil zijn met de lonen die ze in hun eigen land betalen en zorgt dat de extra kosten voor deze ondernemingen hoog kunnen uitvallen. Hoe groot het effect op de kosten is kan nu nog niet voorspeld worden, dit is afhankelijk van de beslissing die de Europese Unie neemt met betrekking tot hoe het minimumloon berekend wordt. Dit kan zowel het basisloon zijn als het basisloon inclusief de vergoedingen.

3. Empirische gedeelte

Het empirische gedeelte van deze masterproef probeert een beeld te scheppen over de moeilijkheden die de Belgische vervoersondernemingen ondervinden met het EU Mobility Package en wat de kritiek hierop is. Dit zal worden gedaan door interviews te doen bij de volgende organisaties:

- Isabelle De Maegt, Head of Information Department **Febetra**
Febetra staat voor Koninklijke federatie van Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners. Het is een bedrijfsfederatie die de belangen van de Belgische wegvervoerssector verdedigt. Ze verdedigen deze belangen zowel op Europees als op Belgische niveau.
- Thieu van der Velden, management trainee bij **Move Intermodal**
Move Intermodal is een logistieke dienstverlener, gevestigd in België, Italië, Nederland en Turkije met het hoofdkantoor dat gelegen is in Genk. Move is gespecialiseerd in intermodaal vervoer. Dit doen ze met de combinatie wegtransport en spoortransport voor zowel Full Truck Loaded (FTL) als Less than Truck Loaded (LTL).

De algemene vragen die zijn gesteld tijdens de interviews kan teruggevonden worden in bijlage 6.5. Ter voorbereiding op de interviews zijn deze vragen afgestemd op de geïnterviewde en was ook een korte inleiding in het interview voorzien.

Voor Febetra is het moeilijk in te schatten hoeveel postbusbedrijven bestonden die opgericht waren door Belgische ondernemingen voor de invoering van het Mobility Package. Postbusbedrijven zijn niet conform de wetgeving waardoor bedrijven deze informatie vanzelfsprekend niet doorgeven en Febetra dit dus niet kan inschatten. Ze kunnen alleen inschatten hoeveel bedrijven uitvlaggen, maar dit zijn geen postbusbedrijven omdat dit conform de wetgeving is.

Voor Febetra was het Mobility Package nodig op verschillende vlakken om zo het evenwicht te herstellen op de Europese wegvervoerssector. Of het Mobility Package daar ook in zal slagen valt af te wachten. Veel zal afhangen van hoe goed de regels worden gehandhaafd en of hierop goed gecontroleerd wordt door de bevoegde instanties.

Voor België heeft de cooling-off periode na cabotagevervoer de grootste impact binnen de wegvervoerssector. Dit komt doordat Belgische vervoersondernemingen vaak ritten uitvoeren in de buurlanden, vooral Frankrijk. Een tweede punt dat op dit moment de Belgische ondernemingen impacteert is het manueel registreren van wanneer de grens wordt overschreden. Dit komt omdat chauffeurs nu moeten parkeren en de grensoverschrijding handmatig moeten registreren. Volgens Febetra zou de invoering van deze regelgeving beter later zijn ingevoerd, wanneer iedereen de slimme tachograaf heeft geïnstalleerd.

3.1 Deel 1: rij- en rusttijden

Bij deel 1 is volgens Febetra de enige positieve verandering de terugkeerplicht. Hierdoor kunnen de chauffeurs dus vaker bij hun familie zijn. De regel die zegt dat de wekelijkse rust niet meer in het voertuig mag genomen worden heeft weinig impact op de Belgische vervoersondernemingen. Dit komt omdat in België deze regel al bestond voor de invoering van het Mobility Package. Hierdoor legden weinig Belgische chauffeurs hun wekelijkse rust buiten de eigen woning af.

De extra kost voor het voorzien van hotels voor de chauffeurs wordt geraamd rond de 35 euro/nacht/chauffeur voor Move Intermodal. Bij de planning van de ritten langs parkings met faciliteiten worden niet te veel problemen verwacht. Voor de invoering van het Mobility Package werden de ritten al zo ingepland dat chauffeurs goede faciliteiten tot hun beschikking hebben. De extra ritten ontstaan alleen als de chauffeur één keer per maand naar huis moet terugkeren, voor de rest worden weinig extra ritten uitgevoerd.

Met meerdere chauffeurs binnen dezelfde rit rijden ziet Febetra niet als een oplossing. Het zorgt ervoor dat ritten sneller worden afgehandeld, maar het heeft dan wel een hogere kost voor een transport. Met een loonkost die al 40% van de transportkost in België bedraagt is het dus onmogelijk om meerdere chauffeurs per rit in te zetten. Dit wordt ook bevestigd bij Move. De extra chauffeur zal te veel kosten om het transport rendabel te maken. Ze vangen dit op door zo efficiënt mogelijk te plannen (wat ze eigenlijk altijd proberen te doen).

De kosten voor de tachograaf heeft Febetra nog niet kunnen inschatten. Dit kunnen ze pas vanaf 2025 wanneer de tachografen overal vervangen moeten zijn. Dit is wel alleen van toepassing voor voertuigen die internationaal vervoer uitvoeren. Binnen Move Intermodal worden de kosten die gepaard gaan met het vervangen van de tachografen geschat op 140.000 euro voor de eigen vloot.

Binnen Febetra hebben ze geen zicht of nog veel in de cabine wordt geslapen. Ze verwachten wel dat sommige chauffeurs liever in de cabine blijven slapen. De voertuigen alleen achterlaten is een extra risico, maar het is niet de verantwoordelijkheid van de chauffeurs om de veiligheid van de ladingen te garanderen. Een belangrijke vereiste hierbij is de beschikbaarheid van beveiligde parkeerplaatsen waar chauffeurs hun vrachtwagens kunnen achterlaten. Maar deze zijn op dit moment te weinig aanwezig binnen Europa.

3.2 Deel 2: verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt

De verplichtingen voor voertuigen vanaf 2,5 ton met een tachograaf uit te rusten is alleen van toepassing voor internationaal transport. Volgens Febetra zal de impact van deze maatregel het grootst zijn op bedrijven die farmaceutische producten vervoeren en vervoer waarbij snelheid van belang is (bv. e-commerce). De opzet van deze nieuwe maatregel is vooral om de buitenlandse voertuigen die tot deze klasse behoren reglementering op te leggen. Binnen Move doen ze niet aan transport van voertuigen onder de 2,5t. Dit stuk van de nieuwe wetgeving is dan ook niet van toepassing op het bedrijf.

De cooling-off van het cabotagevervoer zal een grote impact hebben op de Belgische bedrijven, zeker op de kleinere vervoerders. Kleine bedrijven die niet ver van de Franse grens zijn gevestigd moeten nu dus oplossingen vinden zoals het zoeken naar nieuwe markten, maar dit is niet gemakkelijk voor kleine vervoerders. Welke effect dit gaat hebben op het aantal lege kilometers kan Febetra nu niet inschatten. Vervoerders gaan zoeken naar oplossingen die ervoor zorgen dat lege kilometers zo veel mogelijk worden beperkt. De kosten voor het stilstaan door de cooling-off zijn volgens Febetra heel erg. Ook al staan de voertuigen stil, de leasing- en vaste voertuigkosten zullen blijven lopen en deze moeten dan ook blijven betaald worden. Ook voor de firma's zijn het slechte zaken, chauffeurs moeten ook voldoende werk blijven hebben.

Op dit moment doen ze niet aan cabotagevervoer binnen Move Intermodal omdat ze voldoen aan de vereisten van richtlijn 92/106/EEG gecombineerd vervoer. Deze richtlijn vermeldt onder meer dat het begin- of eindvervoer over de weg dat nodig is voor intermodaal vervoer vrijgesteld wordt omdat het wordt gezien als een voortgezette internationale rit. Dit betekent dat de transporten van Move niet geïdentificeerd worden als cabotage. Move Intermodal heeft aangegeven dat als het begin- of eindvervoer over de weg toch gezien wordt als cabotage, ze willen strijden om dit niet te laten gebeuren. Wanneer dit als cabotage gecategoriseerd gaat worden, zal dit een grote invloed hebben op de bedrijfscontinuïteit van Move Intermodal. Op basis van de data van 2021 gaan ze heel wat overtredingen hebben, dit moeten ze dan oplossen. Een mogelijke oplossing is de treinen die momenteel in België aankomen te laten stoppen in Nederland, waardoor het een internationale rit wordt. Dit zal wel als gevolg hebben dat het aantal lege kilometers zal stijgen. Op basis van hun berekeningen zal deze oplossing zorgen voor een permanente toename van 14 extra vrachtwagens op de weg. Als dit wordt omgerekend naar de extra uitstoot, zal dit 1.029.702 Kg extra CO₂ zijn op jaarbasis.

3.3 Deel 3: toepassing van detachering

De administratieve last is een goede zaak volgens Febetra. Dit komt doordat een Europees platform is opgericht waar dit allemaal kan geregeld worden en bilaterale transporten vallen daar niet meer onder. De Belgische bedrijven zullen weinig impact ondervinden door de nieuwe detacheringsregels omdat de lonen in België al hoog zijn.

Dit deel van het Mobility Package heeft een grote impact op Move Intermodal. Zo blijkt dat de loonkosten van een onderaannemer van Move in maart een stijging hebben gerapporteerd van 25%, dit komt overeen met een stijging van de transportkosten met 9-10% voor de onderaannemer. De kosten van de 'terugkeer plicht' is ongeveer 6%. Dit betekent dat de algemene kosten met 2,5% stijgen. Deze kosten zullen doorgerekend moeten worden aan de klanten. Verwacht wordt dat Move de kosten ongeveer met 3% zal laten stijgen. Indien de cabotageregels definitief worden voor Move zal het noodzakelijk zijn dat ze hun vloot gaan herpositioneren.

Volgens Febetra zou het minimumloon op Europees vlak geregeld moeten worden zodat één loon vastligt voor alle landen in de EU. Bij deze berekening zou niet enkel rekening moeten worden gehouden met het loon, maar ook de loonkost. Op dit moment zijn ze nog niet uit over hoe het loon berekend moeten worden. Febetra vindt dat alles in het loon betrekken het beste zou zijn, maar dit

gaat dan wel enkel om het loon en niet de lasten daarbij. Hoe volgens Move Intermodal het minimumloon moet worden berekend is een moeilijk verhaal. Dit komt omdat dit sterk van land tot land verschilt. Zo worden in Polen alle kosten in het minimumloon meegeteld, terwijl in Slowakije de nachtvergoeding uit de berekening wordt gelaten. De berekening laten vertrekken van het basisloon lijkt volgens Move de meest transparante manier, maar zal met de onkosten voor veel ongelijkheid zorgen tussen landen.

Het is nu al een trend dat bedrijven hun vloot herpositioneren. Firma's sluiten hun filialen omdat het te complex allemaal wordt of herpositioneren zich in Oost-Duitsland. Bedrijven kiezen Oost-Duitsland omdat dit dicht bij Oost-Europa ligt voor de terugkeer van de chauffeurs die daar wonen maar ook omdat de lonen daar lager liggen dan in België. De impact is dan ook inderdaad nadeliger voor Oost-Europa. Dit zal ook effect hebben op de prijzen. Zo zullen bijvoorbeeld de prijzen voor ritten naar Duitsland dalen.

3.4 Modal shift

Volgens Febetra zal de modal shift niet groter zijn. Het wegvervoer haalt vooral zijn voordeel uit zijn flexibiliteit. Voor- en na-traject moet ook nog gebeuren door een vrachtwagen. De overslag heeft hierbij de grootste kost.

Op het gebied van de modal shift verwachten ze binnen Move dat het Mobility Package juist zal zorgen voor een reverse modal shift naar het wegvervoer. Dit komt doordat vanwege de terugkeerplicht van de trucks en cabotage regelgeving voor intermodaal vervoer (als dit van toepassing wordt), intermodaal transport minder interessant wordt gemaakt.

4. Conclusie

In deze masterproef wordt getracht een antwoord te krijgen op de vraag wat de impact is van het EU Mobility Package op het goederentransport in Europa. Deze vraag is tevens ook de centrale onderzoeksvraag van deze masterproef.

Om deze vraag te beantwoorden worden verschillende deelvragen geformuleerd die daarna zijn uitgewerkt in de literatuurstudie. Dit moet samen met het empirische gedeelte leiden tot het beantwoorden van de centrale onderzoeksvraag. Eerst is nagegaan wat het Mobility Package juist inhoudt. Het is een pakket bestaande uit drie delen nieuwe wetgeving die voor een hervorming van de wegvervoerssector in Europa moet zorgen. Het eerste gedeelte bestaat uit een wijziging van de rij- en rusttijden. De opmerkelijkste veranderingen hierbij zijn het verbod op het nemen van de wekelijkse rust in het voertuig, de wekelijkse rust die om de vier weken moet plaatsvinden in de eigen woonst en het systematisch vervangen van de oude tachografen door nieuwe slimme tachografen. Deel twee bevat verscherpte regels voor de toegang tot de wegvervoersmarkt. Hier verandert de maximum toegelaten massa voor motorvoertuigen of samenstellingen van voertuigen van ondernemingen die aan internationaal vervoer doen van 3,5 naar 2,5 ton, de terugkeerplicht dat om de acht weken moet plaatsvinden en de cooling-off van vier dagen nadat je drie cabotageritten zijn uitgevoerd. In het laatste gedeelte dat de detachering van bestuurders vastlegt wordt gesteld dat vanaf nu het minimumloon moet worden betaald aan de chauffeur van de lidstaat waar de internationale rit plaatsvindt. Vervolgens werd in deelvraag twee de situatie van het wegtransport bekeken voor de invoering van het Mobility Package. Sinds de deregulering van het goederenvervoer over de weg in 1998 is flagging out meteen beginnen opduiken. Dit kwam vooral door de lagere lonen en belastingen in Oost- en Centraal-Europa. Dit werd niet meteen opgelost omdat Europa niet slaagde in het harmoniseren van de belasting- en arbeidswetgeving. Vervolgens wordt gekeken waarom de EU het Mobility Package invoert. Dit is grotendeels om de problemen die aan het licht kwamen in de vorige deelvraag zoals het flagging out weg te werken. Het Mobility Package moet dus zorgen voor een verbetering van de arbeids- en sociale omstandigheden van chauffeurs, maar ook dat de ondernemingen nog flexibel genoeg zijn om hun activiteiten te blijven uitvoeren. Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat de drie delen van het Mobility Package een aanzienlijke impact zal hebben op de landen die gevestigd zijn in Oost- en Centraal-Europa. Voor de West-Europese landen gaat deze impact wat beperkter blijven. In de laatste deelvraag is de impact op zowel korte als lange termijn onderzocht. Op korte termijn kan verwacht worden dat heel wat extra voertuigkilometers zullen worden gereden, wat dan weer een invloed heeft op het milieu. Deze extra kilometers zorgen wel voor een extra aanbod aan bilaterale ritten waardoor prijzen kunnen dalen. Op vlak van modal shift worden dan weinig veranderingen verwacht omdat belangrijke factoren zoals reistijd en betrouwbaarheid niet zullen veranderen. Op korte termijn kunnen door de hogere kosten kleine vervoersondernemingen moeilijk overleven. Deze worden dan mogelijk overgenomen door grote bedrijven waardoor de grootte van het gemiddelde bedrijf in de sector zal toenemen. Op lange termijn wordt verwacht dat het aantal vervoersondernemingen zal dalen, veel kleine ondernemingen die niet worden overgenomen zullen failliet gaan door de toegenomen kosten. Hierdoor zal minder concurrentie op de markt aanwezig zijn en kunnen de bedrijven die overleven op lange termijn

hogere prijzen vragen. Ook zullen de arbeidskosten op lange termijn stijgen, vooral voor bedrijven die gevestigd zijn in Centraal- en Oost-Europese lidstaten en cabotageritten willen blijven uitvoeren.

Door bovenstaande deelvragen te beantwoorden werd voldoende informatie verzameld om aan het empirische gedeelte te beginnen. Hier worden twee interviews uitgevoerd bij Febetra en Move Intermodal, beiden actief binnen de wegvervoerssector. Met deze interviews is achterhaald wat de standpunten van Belgische ondernemingen zijn en wat hun kritiek op het Mobility Package is. Voor Febetra was het Mobility Package nodig om het evenwicht te herstellen op verschillende vlakken binnen de wegvervoerssector in Europa. Voor de Belgische ondernemingen heeft de cooling-off periode na cabotagevervoer de grootste impact, zeker voor de kleinere vervoerders. Deze moeten hierdoor nieuwe markten gaan zoeken, maar dit is niet gemakkelijk. Een tweede punt dat momenteel een impact heeft op de Belgische ondernemingen is het manueel registreren van de grensoverschrijding. De verplichting voor deze registratie zou beter zijn ingevoerd nadat alle tachografen zijn vervangen. Met de rest van het Mobility Package kan Febetra zich grotendeels in vinden. Voor Move Intermodal hebben de nieuwe cabotageregels op dit moment weinig invloed omdat ze zijn vrijgesteld van cabotage doordat ze aan intermodaal vervoer doen. De wetgeving die hun vrijstelt hiervan wordt op dit moment wel besproken, als dit wegvalt en hierdoor deze ritten wel onder cabotage vallen zal dit een impact hebben op de kosten. Detachering heeft ook een invloed, de loonkosten zullen aanzienlijk stijgen door het Mobility Package. Op vlak van modal shift verwachten ze dat dit zorgt voor een reverse modal shift.

4.1 Beperkingen van het onderzoek

In dit onderzoek dient rekening gehouden te worden met het feit de wetgeving pas in 2020 werd goedgekeurd en in verschillende fases is ingegaan. Het meest recente en laatste deel is pas van kracht in 2022. In dit onderzoek kan dus niet voorspeld worden wat de effectieve impact is voor de landen binnen de Europese Unie, maar louter een prognose van de impact. Alle besproken wetenschappelijke artikels, zijn geschreven voor de volledige invoering en bevatten dus een prognose voor de toekomst.

Bij het verzamelen van de wetenschappelijke artikels is gebleken dat studies over de impact van het Mobility Package in West-Europa beperkt is. Uit landen in Oost- en Centraal-Europa was het aanbod aan wetenschappelijke artikels breder. Hierdoor zal deze masterproef ook meer info hebben over de impact in dit deel van Europa.

Een laatste beperking van dit onderzoek is dat slechts 2 interviews zijn uitgevoerd en hier dus geen veralgemeningen uit kunnen worden afgeleid.

4.2 Aanbevelingen voor verder onderzoek

In deze studie is getracht de impact van het Mobility Package in Europa te analyseren. Door de eerder beschreven beperkingen van dit onderzoek is het aangewezen om dit onderzoek in een later tijdstip te herhalen. Enerzijds kan dan data gebruikt worden die ook effectief aangeeft wat de gevolgen van het Mobility Package zijn geweest en anderzijds kunnen dan meer wetenschappelijke artikels gebruikt worden die gepubliceerd zijn door analyses van de impact in landen die in West-Europa gelegen zijn. Hier kan dan ook een vergelijking worden gemaakt of de voorspellingen juist waren of afwijken van de realiteit.

5. Bibliografie

- Borkowski, P., & Bał, M. (2018). Short and Long-Term Consequences of Further Regulation of the European Union Road Haulage Market. *Journal of Management and Financial Sciences*, (33), 9-23.
- Czódorová, R., & Gnap, J. (2021). IMPLEMENTÁCIA CESTNÉHO BALÍČKA EÚ 2020 A ODHAD JEHO DOPADOV VO VYBRANOM ČLENSKOM ŠTÁTE: SLOVENSKO. *Perner's Contacts*, 16(2).
- De Smedt, L., & De Wispelaere, F. (2020). Road freight transport in the EU. In search of a balance between the economic and social dimension of the internal market.
- De Spiegeleir, Y. (2021, oktober 28). *BTB: "Mobility Package stopt praktijken met postbusbedrijven niet"* . Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/btb-mobility-package-stopt-praktijken-met-postbusbedrijven-niet>
- De Wispelaere, F., & Pacolet, J. (2018). Economic analysis of the road freight transport sector in Belgium within a European context. Employees and employers in 'survival mode'?
- European Commission, D.-G. f., Amaral, S., Scammell, H., & Pons, A. (2021). Assessment of the impact of a provision in the context of the revision of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 : final report. *Publications Office*. Opgehaald van <https://data.europa.eu/doi/10.2832/991950>
- Europese Unie. (2006, maart 15). *Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006* . Opgehaald van EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=CELEX:32006R0561>
- Europese Unie. (2009, oktober 21). *Verordening (EG) nr. 1071/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*. Opgehaald van EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32009R1071>
- Europese Unie. (2009, oktober 2009). *Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009*. Opgehaald van EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32009R1072>
- Europese Unie. (2014, februari 4). *Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014*. Opgehaald van EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/?uri=celex%3A32014R0165>
- Europese Unie. (2020, juli 31). *Official Journal of the European Union, L 249*. Opgehaald van EUR-Lex: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/ALL/?uri=OJ:L:2020:249:TOC>
- Gnap, J., Konečný, V., Slávik, R., & Beňová, D. (2018). Possible Impacts of Regulating the Weekly Rest of Road Freight Drivers on Logistics in EU Countries. *NAŠE MORE: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, 65(4 Special issue), 259-265.

- Gotev, G. (2020, februari 19). *Nine EU countries voice opposition to EU 'Mobility Package'*. Opgehaald van Euractiv: <https://www.euractiv.com/section/transport/news/nine-eu-voice-opposition-to-eu-mobility-package/>
- Hilal, N. (2008). Unintended effects of deregulation in the European. *Sociologie du travail* 50S, e19-e29.
- Jacqueson, C. (2020). The Internal Market at a Social Turn? Social dumping and the protection of workers. *European Journal of Social Security*, 22(4), 403-420.
- Kędzior-Laskowska, M. (2020). Polish road freight transport and process of internationalisation – selected effects for quality and competitiveness. . *Entrepreneurship and Sustainability Issues*, 7(3), 2481-2493.
- Keuchel, S., Beckschwarte, T., & Ernst, F. (2020). Political views on a further deregulation of the European road haulage market. *Journal of Shipping and Trade*, 1-17.
- Koźlak, A. (2018). Importance of European Commission's new initiatives in road transport for competitiveness of services provided by Polish hauliers. *European Journal of Service Management*, 25(1), 141-148.
- Kummer, S., Dieplinger, M., & Fürst, E. (2014). Flagging out in road freight transport: a strategy to reduce corporate costs in a competitive environment: Results from a longitudinal study in Austria. *Journal of Transport Geography*, 141-150.
- Legalis. (2020, november 2). *Het mobiliteitspakket (deel 1): de toegang tot het beroep*. Opgehaald van Legalis: <https://www.legalis.be/nl/2020/11/02/het-mobiliteitspakket-deel-1-de-toegang-tot-het-beroep/>
- Legalis. (2020, november 2). *Het mobiliteitspakket (deel 2): de toegang tot de markt*. Opgehaald van Legalis: <https://www.legalis.be/nl/2020/12/09/het-mobiliteitspakket-deel-2-de-toegang-tot-de-markt/>
- Legalis. (2020, december 21). *Het mobiliteitspakket (deel 3): detachering van bestuurders en handhaving*. Opgehaald van Legalis: <https://www.legalis.be/nl/2020/12/21/het-mobiliteitspakket-deel-3-detachering-van-bestuurders-en-handhaving/>
- Legalis. (2021, januari 12). *Het mobiliteitspakket (deel 4): rij- en rusttijden en tachografen*. Opgehaald van Legalis: <https://www.legalis.be/nl/2021/01/12/het-mobiliteitspakket-deel-4-rij-en-rusttijden-en-tachografen/>
- Naletina, D. (2018). Road freight market in the European Union. *Trade Perspectives*.
- Poliak, M., Poliaková, A., & Čulík, K. (2020). Impact of the social law on truck parking sustainability in the EU. *Sustainability*, 12(22), 9430.
- Poliak, M., Šimurková, P., Jaśkiewicz, M., & Więckowski, D. (2018). Harmonization of market conditions in provision of road freight transport. *New trends in production engineering*, 175-181.

- Raad van de EU. (2020, april 7). Mobiliteitspakket: Raad keurt hervorming regels voor vrachtwagenchauffeurs goed. Opgehaald van <https://www.consilium.europa.eu/nl/press/press-releases/2020/04/07/mobility-package-council-adopts-truck-drivers-reform/>
- Raczkowski, K., Schneider, F., & Laroche, F. (2017). The Impact of Regulation of the Road Transport Sector on Entrepreneurship and Economic Growth in the European Union. *Warsaw, Linz, Lyon: Motor Transport Institute.*
- Schuster, R., & Turlea, A. (2021). Road Transport within the EU-How Will Drivers' Per Diems Be Taxed after the Implementation of Mobility Package I? *Tax Mag*, 93.
- Šimurková, P., Miloš, P., & Hernandez, S. (2018). Uniform Market Conditions in Road Freight Transport. *LOGI-Scientific Journal on Transport and Logistics*, 94-104.
- Suproń, B. (2020). Influence of the mobility package on the functioning of the Polish road transport of goods sector. *Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu*, 64(3), 92-106.
- Van Dooren, P. (17, oktober 17). *Europees Parlement akkoord met aanscherping regels detachering.* Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/europees-parlement-akkoord-met-aanscherping-regels-detachering>
- Van Dooren, P. (2017, Juni 12). *Febetra betreurt 'gele kaart' tegen Marianne Thyssen.* Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/febetra-betreurt-gele-kaart-tegen-marianne-thyssen>
- Van Dooren, P. (2019, augustus 27). *België strijdt tegen "zeer nadelige" cooling-offperiode na cabotage.* Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/belgie-strijdt-tegen-zeer-nadelige-cooling-periode-na-cabotage>
- Van Dooren, P. (2020, juli 9). *Gemengde reacties op definitief goedgekeurd Mobility Package.* Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/gemengde-reacties-op-definitief-goedgekeurd-mobility-package>
- Van Dooren, P. (2020, september 3). *Litouwen stapt naar Europees Hof tegen Mobility Package.* Opgehaald van Flows: <https://www.flows.be/nl/transport/litouwen-stapt-naar-europees-hof-tegen-mobility-package>
- van Weenen, R. d., Newton, S., Menist, M., Maas, F., Penasse, D., Nielsen, M., . . . Ruschin, P. P. (2019). Study on safe and secure parking places for trucks. *European Commission, Tech. Rep.*
- Vanden Bogaerde, F. (2021, juni 22). *Een overzicht van de procedures tegen het mobility package.* Opgehaald van Transport & Logistiek Advocaten: <https://tl-a.eu/topics/een-overzicht-van-de-procedures-tegen-het-mobility-package/>
- Varga, H. (2020). The future of road transportation.

6. Bijlagen

Bijlage 6.1: Overzicht beroepen

	Rij- en rusttijden		Toegang tot de markt			Detachering
	Terugkeer chauffeur	Wekelijkse rust	Terugkeer voertuig	Cooldown cabotage	Vestiging	Detachering
Litouwen	X		X	X		X
Bulgarije		X	X	X		X
Roemenië	X	X	X	X		X
Hongarije		X	X			X
Cyprus			X			X
Malta			X	X		
Polen	X		X	X	X	X
UPTR				X		
UNTRR			X			
NG e.a.	X	X				

Bijlage 6.2: Beoordelingssysteem Safe and Secure truck Parking Area

	BRONZE LEVEL	SILVER ADDITIONAL TO BRONZE	GOLD ADDITIONAL TO SILVER	PLATINUM ADDITIONAL TO GOLD
PERIMETER	<ul style="list-style-type: none"> ■ Visual deterrent to recognize the secure parking area ■ Lighting at 15 Lux ■ Vegetation trimmed, good visibility 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Physical deterrent to prevent unauthorised access (e.g. ditch, rocks, fence) or continuous video monitoring and recording by trained staff ■ Lighting at 20 Lux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ > 1.8 m physical barrier (height) ■ Lighting at 25 Lux ■ CCTV covering perimeter ■ Measures to prevent unintentional damage to barriers ■ Clear zone of 1 meter between barrier and parking area 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Add-on for physical barrier: Deterrents to climb over
PARKING AREA	<ul style="list-style-type: none"> ■ Only freight vehicles and authorized vehicles allowed as indicated by signage ■ Physical or remote surveillance checks / inspection at minimum once in 24 h ■ Lanes must be lit at 15 Lux ■ Vegetation trimmed, good visibility 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Physical or remote surveillance checks/ inspection at minimum twice in 24 h (one at daytime, one at night) ■ If pedestrian lanes exist, they must be lit at 15 Lux 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Onsite or remote staff contact can be contacted 24/7 ■ Marked vehicle and pedestrian lanes 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Site manned or video-controlled 24/7
ENTRY / EXIT	<ul style="list-style-type: none"> ■ Lighting at 25 Lux ■ CCTV (good image quality) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barriers ■ CCTV (records of entering vehicles) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Barrier with under-climbing and over-climbing protection ■ Intrusion prevention/detection, e.g. turnstile for pedestrians ■ License plate recognition 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gates must be installed ■ License plate must match ticket ■ Real time monitoring of entry/exit, including pedestrian entry/exit ■ If there is a gatehouse, it must be able to withstand an external attack (door closed)
STAFF PROCEDURES	<ul style="list-style-type: none"> ■ Fix unauthorized vehicles so that they cannot drive away or ■ Removal of unauthorized vehicles if legally permitted ■ Risk Assessment Plan in place 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Staff trained by an accredited training provider is available 24/7 onsite or in a control centre ■ Appointment of formally responsible person for staff procedures in case of incidents ■ Documented staff training once a year in view of incident prevention ■ Incident and crime reporting to staff and police must be enabled 	<ul style="list-style-type: none"> ■ All security staff must be certified guards under national/European legislation ■ The formally responsible person for staff procedures will schedule compliance checks, communication, recertification ■ A technical user manual must be used ■ Alarm response procedures ■ The parking area management system should be prepared for DATEX II data transfer ■ Business Continuity Plan in place 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Any remote staff also trained/certified ■ Staff has personal communication system ■ Security training of site manager ■ Measures against power failure ■ Local risk assessment once a year ■ Pre-booking available. If the pre-booking is offered via an app or similar systems, data transmission must be real time.

Bijlage 6.3: Overzicht extra kosten/jaar Slowakije en Roemenië

	Slowakije	Roemenië
Administratieve kost nieuwe vervoersondernemingen	815 000	60 000 000
Administratieve kost bestaande vervoersondernemingen	173 160	
Installatie nieuwe tachografen in nieuwe voertuigen	6 000 000	61 000 000
Installatie nieuwe tachografen in bestaande voertuigen	69 264 000	
Kost voor accommodatie	17 316 000	228 000 000
Extra brandstofkosten door terugkeerplicht		197 000 000
Extra wegenbelasting		150 000 000
Extra kosten voor chauffeurs om de 3/4 weken te laten terugkeren		162 000 000
Andere onderhouds- en reparatiekosten		77 000 000

Bijlage 6.4: Verschil met minimumloon Duitsland in de transportsector

Land	Loon (€/uur)	Verschil met Duitsland (Alleen als het lager ligt) (€/uur)	Verhoging in minimumloon
België	18,6	/	/
Bulgarije	2,1	6,4	306,7%
Cyprus	11,5	/	/
Denemarken	30,6	/	/
Duitsland	14,1	/	/
Estland	5,5	3,0	54,3%
Finland	18,5	/	/
Frankrijk	17,4	/	/
Griekenland	4,4	4,1	93,9%
Hongarije	4,3	4,3	100,0%
Ierland	20,9	/	/
Italië	13,0	/	/
Kroatië	4,2	4,3	101,7%
Letland	4,3	4,2	99,5%
Litouwen	3,4	5,1	150,0%
Luxemburg	21,9	/	/
Malta	10,6	/	/
Nederland	17,4	/	/
Oostenrijk	14,9	/	/
Polen	4,7	3,8	80,1%
Portugal	7,9	0,6	7,9%
Roemenië	2,8	5,7	201,4%
Slovenië	7,9	0,6	8,0%
Slowakije	4,8	3,8	78,9%
Spanje	11,1	/	/
Tsjechië	4,9	3,7	75,3%
V.K.	18,9	/	/
Zweden	19,5	/	/

Bijlage 6.5: Lijst interviewvragen

Hoe groot was/is het probleem van postbusbedrijven en waren er veel Belgische vervoersondernemingen die postbusbedrijven hadden in het buitenland voor de invoering van het Mobility Package?

Bent u akkoord dat er veranderingen nodig waren binnen de wegvervoersector?

Sommige lidstaten hebben een poging ondernomen om een verplicht minimumloon in te voeren voor alle chauffeurs die in het internationale goederenvervoer over de weg actief zijn om zo het sociaal en fiscaal beleid meer te harmoniseren. Volgens onderzoek van Poliak, Šimurková, Jaśkiewicz, en Więckowski kan de verplichting van een minimumloon of van soortgelijke procedures zorgen voor een mogelijke marktverstoring van het wegtransport. Bent u hiermee akkoord?

Op welke manier impacteert het Mobility Package de Belgische onderneming (het meest)?

Welke invloed heeft de aangepaste regelgeving binnen deel 1 van het mobility package met betrekking tot de wijziging van de rij- en rusttijden op de wegvervoersector in België en welke acties van de bedrijven zijn er eventueel nodig?

- Extra kosten doordat de wekelijkse rust niet meer in het voertuig mag genomen worden?
- Planningsproblemen omdat parkings met faciliteiten beperkt zijn?
 - Inefficiëntie?
 - Extra ritten door het terugkeren?
 - Zo plannen dat de wekelijkse rust wordt vermeden in landen met hoge boetes?
 - Oplossing om met meerdere chauffeurs te rijden?
- Wat zijn de kosten voor het vervangen van de tachografen?
- Zorgt de verplichte terugkeer voor extra aanbod van bilaterale ritten?
- Risico voor de lading aangezien chauffeurs er niet meer bij zijn?

Welke invloed heeft de aangepaste regelgeving binnen deel 2 van het mobility package met betrekking tot verscherpte regels voor toegang tot de wegvervoersmarkt op de wegvervoersector in België en welke acties van de bedrijven zijn er eventueel nodig?

- Extra kosten voor bedrijven die voertuigen gebruiken tussen de 2,5t en 3,5t?
 - Installeren tachograaf
 - Administratief (vergunningen, registreren tachograaf...)
 - ...
- Wat is de invloed voor bedrijven die aan cabotagevervoer doen?
- Gaan het aantal lege kilometers toenemen voor Belgische vervoerders?
- Extra uitgaven voor brandstof?
- Kosten voor stilstaan voertuig?

Welke invloed heeft deel 3 van het mobility package met betrekking tot toepassing van detachering op de wegvervoersector in België?

- Heeft deze nieuwe regelgeving een aanzienlijke impact op de operationele kosten van de Belgische bedrijven?
 - Is het beperkt doordat België al een hoog minimumloon heeft?
- Gaan er hierdoor minder Belgische postbusbedrijven zijn?
- Op basis waarvan zou volgens jou het minimumloon best berekend worden?
 - Basisloon
 - Reis-, verblijfs- en pensioenkosten ook opgenomen?
- Verwachten jullie dat bedrijven hun vloot gaan herpositioneren?

Een aantal Oost-Europese landen stellen dat de nieuwe wetgeving nadeliger is voor hun logistieke bedrijven/dienstverleners dan voor West-Europese. Bent u het daarmee eens? Waarom wel/niet? Wat is de invloed voor de prijzen op de Belgische markt zowel op korte als lange termijn?

Verwacht u dat de nieuwe regelgeving voor wegvervoer zal lijden tot een modal shift, meer vervoer via water & spoor?

Invloed op de green deal (onderzoek schat dat er 2,9 miljoen ton extra CO2 emissies in 2023 zullen zijn)?

Zal de congestie op de Belgische wegen nog meer toenemen door toename in ritten?

Zal dit op lange termijn ervoor zorgen dat er minder kleine vervoersbedrijven zijn in België?

Bijlage 6.6: Lijst belangrijkste zoektermen

- Mobility package
- Regulation of the European Union Road Haulage
- Road haulage package Europe
- Mobility package Europe
- Road haulage AND mobility package
- EU 2020/1054
- EU 2020/1055
- EU 2020/1056
- EU 2020/1057