

MEMORANDUM

2025

INHOUD

EXECUTIVE SUMMARY	3
INLEIDING	4
HET SOCIALE LUIK	
NOOD AAN MODERN ARBEIDSTIJDENRECHT EN GOEDE OPLEIDINGEN	5
MOBILITEIT	
BASIS VOOR LEVENSKWALITEIT EN WELVAART	6
ECOLOGIE EN MILIEU	
OP NAAR EEN MILIEUVRIENDELIJKE MOBILITEIT	8
ECONOMIE	
STREVEN NAAR EEN STABIEL ECONOMISCH KADER	9
FISCALITEIT	
NOOD AAN EEN LANGETERMIJNVISIE VOOR FISCALITEIT	11
TRAXIO'S EISENPAKKET	
OP WEG NAAR EEN BETERE TOEKOMST	12

EXECUTIVE SUMMARY

Breekt met de post-coronaperiode een nieuw tijdperk aan? Ja en nee. Ja, omdat een aantal maatschappelijke en technologische tendensen op bijzonder korte termijn werden versneld of gewijzigd. Nee, omdat de structurele eisen voor een krachtig overheidsbeleid grotendeels gelijk zijn gebleven.

De noodzaak tot een krachtig plan om de **Belgische bedrijven** en de **werkgelegenheid** in dit land te vrijwaren is nog extra beklemtoond door de gezondheids-, maatschappelijke en economische crisis die corona met zich heeft meebracht.

Ondernemen moet mogelijk/leefbaar blijven en om het banenverlies te beperken, zijn onder andere een verlaging van de **loonkosten**, een grotere **flexibiliteit** en een modern **arbeidstijdenrecht** noodzakelijk. Evenals een aanpassing van de opleidingstrajecten zodat **gekwalficeerd talent** zich een weg kan banen naar de arbeidsmarkt.

In een ruimer kader kunnen we ook stellen dat de verschillende overheden bij het uitwerken van nieuwe **wetten** en maatregelen proactief – en in samenspraak met o.a. TRAXIO – moeten denken aan de dagdagelijkse economische **realiteit en uitvoerbaarheid** van nieuwe regelgeving. Waarbij er zoveel mogelijk **geharmoniseerd** wordt tussen de verschillende regio's en waarbij onze bedrijven **geen concurrentieel nadeel** ondervinden ten opzichte van de andere landen.

Waar TRAXIO specifiek als mobiliteitsfederatie naar streeft, is een **positief, toekomstgericht, geïntegreerd, multimodaal, duurzaam, klantgericht, veilig en innovatief mobiliteitsmodel** waar de verschillende individuele transport- en mobiliteitsmodi – auto, motor, fiets, (lichte) vrachtwagens – op elkaar aansluiten en elkaar versterken om zo de best mogelijke **individuele mobiliteitsmix** in functie van de individuele noden te kunnen garanderen.



Luc Missante, Algemeen Directeur TRAXIO



Didier Perwez, Voorzitter TRAXIO

Foto's: Jerry De Brie

INLEIDING

*Onze maatschappij verandert razendsnel en staat voor enorme uitdagingen. De coronacrisis, de Brexit-problematiek, de slabbakkende economie, de steeds grotere macht van de Amerikaanse BigTech-bedrijven versus de problematiek van onze Belgische kmo's, de langdurige politieke impasse na de verkiezingen van 2019, de veranderende mobiliteitsgewoonten van de bevolking... Het zijn allemaal tekens dat er dringend werk moet worden gemaakt van een daadkrachtige **herstart** van de economische motor om welvaartsgroei te realiseren en zo een **veilig en welvend perspectief** te bieden aan ons land en onze ondernemers.*

TRAXIO, de overkoepelende federatie van de sectoren metaal, mobiliteit en de logistieke keten (*), en haar bijna **10.000 bedrijven en 100.000 arbeiders en bedienden met bijhorende een jaaromzet van ruim 150 miljard euro eisen** daarom dat de overheid **NU** de handen uit de mouwen steekt en eensgezind **een future proof plan** opstelt.

Op de volgende pagina's geeft TRAXIO alvast kort haar **visie** weer op mobiliteit, ecologie en economie evenals op fiscale en sociale aspecten die onze sectoren aanbelangen. De actiepunten die daarop volgen, vormen ons concreet **eisenpakket**.

De implementatie van deze eisen op politiek niveau kan bijdragen om van **België een sterke en future proof natie** te maken, met een **sluitende langetermijnvisie** op mobiliteit en economie waarbij alle betrokkenen – zowel overheden, bedrijven als burgers – hun gading kunnen vinden.

Resten nu enkel nog de spreekwoordelijke **5 minuten politieke moed**...

(* De TRAXIO-leden zetten zich o.a. in voor de **mobilititeit** door onderhoud, herstellingen en depannages van voertuigen – *inclusief fietsen en gemotoriseerde tweewielers* – en de **logistieke keten, veiligheid en hygiëne** door o.a. het herstel van materieel voor de (burgerlijke) bouwkunde, heftrucks in de chemie, voedings- en farmaceutische industrie...

HET SOCIALE LUIK

NOOD AAN MODERN ARBEIDSTIJDENRECHT EN GOEDE OPLEIDINGEN

ARBEIDSMARKT

Op korte termijn zal de bevrozing/verlaging van de economie een negatieve impact hebben op de **werkgelegenheid**. Om het banenverlies te beperken, zijn een verlaging van de **loonkosten** en een grotere **flexibiliteit** van arbeid noodzakelijk.

Corona zal echter nog lang nazinderen. Op lange termijn en in het kader van de relance zal werk moeten gemaakt worden van een **modern arbeidstijdenrecht** dat inspeelt op de reële noden van de markt, en zal er een oplossing moeten komen voor de activiteiten met sterk **fluctuerende** pieken en dalen zoals bijvoorbeeld het herstellen van fietsen, monteren van banden en het reinigen van voertuigen.

TRAXIO zal zich verder inzetten voor innoverende concepten zoals de **microafwezigheid** waarbij arbeiders – met instemming van de werkgever – kort afwezig kunnen zijn om privé-zaken te regelen.

TRAXIO pleit ervoor om het aantal **overuren** dat recht geeft op belastingvermindering definitief uit te breiden van 130 tot 184 uur.

TRAXIO vindt het verder niet fair dat het systeem van de **flexi-jobs** beperkt is tot enkele bevoorrechte sectoren. Zeker omdat de mobiliteitssector erg arbeidsintensief is en bovendien ook geconfronteerd wordt met fluctuerende pieken en dalen, de groeiende deeleconomie en snel wijzigende bedrijfsmodellen.

ONDERWIJS EN ARBEIDSMARKT

De mobiliteitssector heeft het moeilijk om **gekwalificeerd talent** te vinden. Een aantal initiatieven zou daarbij kunnen helpen. Zowel in de auto-, fiets-, motorfiets-, onderhouds- en carrosseriesector maar evenzeer in de sectoren van de machines voor burgerlijke bouw en landbouw is er een hoge nood aan gekwalificeerd personeel. We moeten vaststellen dat het reguliere dagonderwijs voor sommige van deze specialisaties geen of erg weinig opleidingen aanbiedt, of dat de opleidingen onvoldoende sterk zijn ontwikkeld zodat bedrijven nog bijzonder veel zelf moeten investeren in een gedegen vorming van hun jonge werkkrachten.

Om te beginnen moeten **onderwijs en arbeidsmarkt** veel beter op elkaar **afgestemd** worden. De nieuwe mobiliteit – en meer specifiek de elektrificatie ervan – vraagt bijscholing van leerlingen en leerkrachten. TRAXIO roept de regio's op om aandacht te schenken en budget vrij te maken voor een intensieve samenwerking met opleidingsinstelling **EDUCAM**. In een aantal gevallen verdient duaal leren de voorkeur.

TRAXIO pleit ook voor het activeren van het huidige en toekomstige arbeidspotentieel en het **versterken van de competenties** van wie instroomt. De federatie neemt daarvoor tal van initiatieven, zoals gratis basisopleidingen en speciale maatregelen en incentives.

Specifiek in de (burgerlijke) **bouwkunde** is er een opleidingslacune wat betreft hydraulica en pneumatica en kost het opleiden van gespecialiseerde servicetechniekers de werkgevers bijgevolg veel tijd. In afwachting van een definitieve oplossing regeling kunnen **vrijwillige overuren** een oplossing bieden, maar de administratieve rompslomp en de syndicale blokkeringsmechanismes van vandaag vormen een obstakel.

MOBILITEIT

BASIS VOOR LEVENS- KWALITEIT EN WELVAART

Onze maatschappij verandert razendsnel. Een goed georganiseerde mobiliteit kan zorgen voor een hogere levenskwaliteit en economische/ecologische welvaart. De verschillende overheidsniveaus, bedrijven en burgers moeten daarom de handen in elkaar slaan om de mobiliteit zo te organiseren dat ze zowel op maatschappelijk als op individueel vlak beantwoordt aan de huidige en toekomstige noden.



Mobiliteit staat centraal in onze snel veranderende maatschappij; ze is **van cruciaal belang** voor de werking en uitbouw van de maatschappij, de economie, het functioneren van de arbeidsmarkt, toerisme en het creëren of onderhouden van intermenselijke contacten. Enkel door een goede aanpak die rekening houdt met een intelligente ruimtelijke ordening, de bevolkingsgroei, kortere verplaatsingsafstanden (inclusief 'stappen en trappen' evenals een efficiënter openbaar vervoer) en de vergrijzing kunnen we tot een vlottere mobiliteit en hogere levenskwaliteit komen.

MOBILITEIT OP ZICH IS GEEN DOEL, WEL EEN TOOL OM DIE HOGERE INDIVIDUELE LEVENSKWALITEIT EN ECONOMISCHE/ECOLOGISCHE WELVAART TE REALISEREN.

INNOVATIEF EN MULTIMODAAL

We moeten daarom inzetten op een **positief, toekomstgericht, geïntegreerd, multimodaal, duurzaam, klantgericht, veilig en innovatief** mobiliteitsmodel. We moeten met alle mobiliteitsactoren en betrokkenen samen deze uitdaging aangaan, concrete actieplannen ontwikkelen en investeren in een mobiliteit die de maatschappelijke leefbaarheid ten

goede komt waardoor bedrijven zich er willen vestigen en mensen er willen wonen en leven.

Op het pad naar die multimodale, klantgerichte, veilige en duurzame mobiliteit in een wereld waar de vraag naar transport blijft toenemen, moeten nog enkele **hinderenissen** overwonnen worden, zoals verkeerscongestie (en het gebrek aan complementariteit tussen de verschillende vervoersmodi), emissies en veiligheid.

KLANT IS KONING

Het streven naar een mobiliteitsoplossing vergt een **totaal-aanpak**. Het vervangen van de ene vervoersstroom door een andere is geen optie. Het zal er net op aankomen alle mogelijke **transportvormen te combineren en op elkaar af te stemmen**, bestaande vervoersstromen te optimaliseren en uit te breiden, en dat op een multimodale en geïntegreerde manier. Hierbij moet de overheid **eerst alternatieven ontwikkelen** in plaats van – zoals nu het geval is – eerst bestraffend/beperkend te werken en dan pas alternatieven aan te bieden.

We moeten daarom NU al volop **data** beginnen te verzamelen om toekomstige infrastructuur te plannen en er de nodige **financiële middelen** voor uit te trekken. We zullen **mobiliteitsknooppunten** moeten voorzien, waar mensen van het ene transportmiddel kunnen overstappen op het



andere – hierbij hebben we het zowel over particulier als openbaar vervoer, gedeeld transport en taxi's. We moeten uitgaan van wat de mobiliteitsgebruiker zelf wil. **Klant is koning!** En we moeten daarbij ook waken over de **kwaliteit** van het aanbod: betrouwbaarheid, veiligheid, beschikbaarheid, stiptheid, toegankelijkheid, comfort en betaalbaarheid. Bovendien moeten de verschillende transportmodi naadloos op elkaar aansluiten en onderling **geconnecteerd** zijn om een echte multimodaliteit mogelijk te maken.

HET IS EEN ILLUSIE OM TE DENKEN DAT ENKEL HET STIMULEREN VAN ELEKTRIFICATIE OF HET (FISCAAL) BESTRAFFEN VAN DE AUTOMOBILIST ZULLEN LEIDEN TOT EEN DUURZAME MOBILITEIT.

GECENTRALISEERDE MULTIMODALITEIT

Informatie en communicatie zijn daarbij cruciaal. Ideaal is één **centraal mobiliteitsplatform**, waarop zowel de reiziger als de mobiliteitsaanbieder terecht kan. En **all-in-one betaalmiddelen** voor de verschillende vervoersmodi. Plus

een **fiscaliteit** die dergelijke multimodaliteit stimuleert en niet bestraft, en betaalbare oplossingen voor de pendelaar of reiziger die zijn wagen of fiets op een parking aan een station moet achterlaten.

HISTORISCH PATRIMONIUM

In het hele debat over de nieuwe mobiliteit mogen we het rijdende historisch patrimonium niet vergeten: de **oldtimers**. Zij vertegenwoordigen niet alleen een mooi historisch patrimonium maar ook een belangrijke **economische** activiteit. Want hoewel de gemiddelde oldtimer slechts weinig kilometers aflegt (en de oldtimers dus slechts in heel geringe mate bijdragen aan de uitstoot van het totale wagenpark) zorgen zij wel voor belangrijke inkomsten voor bijvoorbeeld de horeca en de evenementensector. TRAXIO vraagt daarom dat deze sector met het nodige **pragmatisme** wordt benaderd door de wetgever: laat hen toe in lage-emissiezones en laat technische verbeteringen toe zoals bijvoorbeeld de montage van veiliger functionerende remschijven in plaats van de originele trommelremmen, of de ombouw tot een elektrisch aangedreven oldtimer. ●

ECOLOGIE EN MILIEU

OP NAAR EEN MILIEUVRIENDELIJKE MOBILITEIT

*Antwerpen, Brussel en Gent hebben al een **lage-emissiezone** [LEZ]. Mechelen en Kortrijk plannen er één, en ook in Wallonië denken ze eraan. Een initiatief dat we steunen, op voorwaarde dat de regels **uniform** zijn overal in België – ideaal in zelfs in heel Europa –, er duidelijk over **gecommuniceerd** wordt en dat consumenten en handelaars de tijd krijgen om zich aan de nieuwe regeling aan te passen.*

Iedereen wil evolueren naar een **milieuvriendelijke** mobiliteit. Hoe? Dat is verre van duidelijk want in ons land zien we vreemde fenomenen. Zoals het 'diesel-bashen' (terwijl de meest recente dieseltechnologie net erg mooie emissieresultaten kan voorleggen) dat de markt doet overhellen naar benzinevoertuigen met hogere CO₂-waarden. Of het viseren van de bedrijfswagens, terwijl dat doorgaans net de groenste vloot is....

Er is duidelijk nood aan een **langetermijnplan** dat wordt opgemaakt in overleg met de sector, en waarbij ook rekening gehouden wordt met de **laadinfrastructuur** voor elektrische voertuigen evenals de tankinfrastructuur voor andere **alternatieve** brandstoffen.

EMISSIES ONDER CONTROLE

Daarbij wil TRAXIO ook een degelijke **controle op de emissie-uitstoot**. In de nasleep van de problemen met roetfilters hebben de drie gewesten samen geïnvesteerd in de prototypes van de nieuwste en meest nauwkeurige meettoestellen, de zogenaamde PN- en PM-toestellen (PN: 'particle numbers', PM: 'particle mass'). Deze toestellen zouden al in gebruik moeten zijn in de Vlaamse keuringscentra maar het gebruik ervan werd – onbegrijpelijk – uitgesteld. De sector vraagt om na de centra voor autokeuring ook de autoreparatiebedrijven met deze toestellen uit te rusten en een Eco-Diagnose en **Eco-Onderhoud**[®] verplicht te maken. Te keuren voertuigen kunnen daar eerst nagekeken worden voor ze naar de keuring gaan waardoor het aantal herkeuringen drastisch kan dalen. Bovendien leidt Eco-Onderhoud[®] tot een lager verbruik en dus een betere emissiescore, wat beter is voor het milieu. Laat ons een dergelijke onderhoudsbeurt betaalbaar maken met ecocheques.

GEHARMONISEERDE TERUGNAMEPLICHT

TRAXIO herhaalt zijn verzoek voor harmonisatie binnen de drie gewesten voor wat betreft de uitvoering van de uitgebreide verantwoordelijkheid van producenten die onderworpen zijn aan de terugnameplicht van afval. Met behoud van het overlegkader tussen de gewesten en de organisaties die producenten vertegenwoordigen om zo de doelstellingen van inzameling en verwerking te kunnen behalen. ●



ECONOMIE

STREVEN NAAR EEN STABIEL ECONOMISCH KADER

*De mobiliteitssector heeft het niet gemakkelijk vandaag. De huidige **distributiecontracten** zijn nadelig voor de concessiehouders omdat ze sinds de versoepeling van de Europese wetgeving niet langer b2b-beschermd worden. De **rentabiliteit** (en het dekken van de vaste kosten) van de concessiehouder wordt sterk beïnvloed door de betaling van kwantitatieve en kwalitatieve variabele marges, die vaak eenzijdig worden bepaald. Dezelfde problematiek zien we tussen verzekeringsmaatschappijen en carrosseriebedrijven: het low cost model belemmert de vrije concurrentie.*

BELANGRIJKE VRAAG: PRAGMATISCH REALISME

De verschillende overheden moeten bij het uitwerken van nieuwe wetten en maatregelen proactief denken aan de dagdagelijkse **economische realiteit** van onze bedrijven. Daarom vraagt TRAXIO om in de praktijk werkbare regels uit te vaardigen en om de wetgeving maximaal te **harmoniseren** tussen de verschillende regio's. Ook moet de overheid erop toezien dat nationale wetgeving niet strenger is dan deze in onze

buurlanden, waardoor onze bedrijven niet hoeven te kampen met door de overheid gecreëerde '**oneerlijke concurrentie**' uit het buitenland.

Een goed voorbeeld van deze problematiek is het verbod op **cashbetalingen** boven 3.000 euro in ons land: het druist niet alleen in tegen de eengemaakte Europese markt, het is ook **schadelijk en concurrentieverstorend** voor de interne markt. Een eenvoudige identificatieplicht boven een bepaald bedrag,



zoals in Nederland en Duitsland, zou al heel wat oplossen. De overheid moet inzien dat een te strenge nationale wetgeving ten opzichte van onze buurlanden (en zelfs wereldwijd) onze bedrijven confronteert met een vorm van **'oneerlijke concurrentie'** en economische activiteit die vertrekt naar het buitenland.

MOBILITEIT EN ECONOMIE

Om de rendabiliteit van de sector op het niveau te brengen van onze buurlanden, is er nood aan een stabiel economisch kader zodat er geïnvesteerd kan worden in materiaal, personeel en innovatie – zeker in de context van de uitdagingen waar de mobiliteitshandelaar van morgen voor staat: gedeelde, elektrische en zelfrijdende vervoermiddelen. Het is hoog tijd voor **stabiliteit en duidelijkheid**.

We nemen twee concrete externe bedreigingen als voorbeeld: de nasleep van de coronacrisis en de Brexit. Beide kunnen een verwoestende impact hebben op het voortbestaan van onze sectoren indien de overheid niet doortastend ingrijpt. Het is daarom van cruciaal belang dat er op het vlak van mobiliteitsretail een **handelsakkoord** komt om invoerheffingen en douanetarieven te vermijden indien we geconfronteerd zouden worden met een **harde Brexit**. Die zou immers 42.000 jobs kunnen kosten in ons land. Idem dito voor de **post-corona**-aanpak: dankzij doordachte

incentives kan een bloedbad in de auto- en trucksector vermeden worden én kan het wagenpark vergroenen.

Daarom moet er ook meer aandacht gaan naar de infrastructuur voor de distributie van **alternatieve brandstoffen** zodat de consument sneller bereid zal zijn de stap te zetten naar 'groenere' vervoermiddelen. De overheid zou zelf ook een voorbeeld kunnen stellen door de eigen vloot te 'vergroenen'.

Overigens zou de overheid het systeem van **bruto loonruil** moeten kunnen uitbreiden naar **andere sectoren** dan enkel de "private sector". Werknemers van overheden, de gezondheidssector en het onderwijs kunnen namelijk geen gebruik maken van bruto loonruil voor het gebruik van mobiliteitsoplossingen (zoals bijvoorbeeld de fiets).

VOEDSELPRODUCTIE IN HET GEDRANG

Ook voor de landbouw – eveneens een belangrijke economische pijler – is dringend actie vereist. De beschikbaarheid en betaalbaarheid van **landbouwgrond** is immers dramatisch en dreigt het voortbestaan van de Belgische landbouw én de eigen voedselproductie in het gedrang te brengen. De oprichting van een **'grondbank'**, waarbij de gronden onderling verhandelbaar zijn en voorbehouden blijven voor de landbouw, zou een oplossing kunnen zijn. ●



FISCALITEIT

NOOD AAN EEN LANGETERMIJNVISIE VOOR FISCALITEIT

*De consument heeft recht op een standvastig en consistent beleid op het vlak van [auto]fiscaliteit. Een voorbeeld van de inconsistentie in ons land: nog niet zo lang geleden was er de 'ecopremie' die de dieselverkoop aanzwengelde. Vandaag worden diesels afgestraft... Hoog tijd dus voor een **stabiel fiscaal kader** op lange termijn waarbij fiscaliteit en aftrekbaarheid niet alleen op langere termijn worden bepaald maar er bovendien **eenduidigheid** is op nationaal vlak.*

De **regionale versnippering** van België heeft ook zijn fiscale gevolgen. TRAXIO vraagt dat de verschillende overheden een fiscaal kader scheppen dat **consistentie** doorheen de regio's waarborgt. Dat geldt zowel voor het algemene fiscale kader als voor de mobiliteit.

Het is immers niet logisch dat een consument of bedrijf voor dezelfde wagen in dit kleine land heel anders wordt belast (belasting op inverkeerstelling, verkeersbelasting, aftrekbaarheid) in functie van louter zijn woonplaats... We evolueren ondertussen naar een wereld van **multimobiliteit** en het is duidelijk dat ook hiervoor snel een stabiel en uniform fiscaal speelveld moet worden ontwikkeld.

GROENERE VLOOT

TRAXIO pleit daarnaast ook voor een 'groenere' vloot. Die **vergroening** moet wel op een **redelijke en realistische** manier gebeuren. Niet door de consument met een auto die niet meer aan de verwachtingen van de overheid voldoet, te bestraffen op (para)fiscaal vlak want op die manier wordt ook de professionele markt ontwricht door onvoorspelbare prijzen, voorraden en overnamequoteringen. Ook niet louter door premies, incentives, subsidies of

verlaagde belastingen bij de aankoop van lage- of zero-emissiewagens maar wel met bijvoorbeeld een slooppremie om de meest vervuulende auto's uit het verkeer te halen en door CO₂-neutrale, non-fossiele brandstoffen accijnsvrij te maken. De overheid moet hierbij op **lange termijn** denken en rekening houden met onder andere de toenemende fietsmobiliteit en de dalende accijnsinkomsten.

SLIMME KILOMETERHEFFING

TRAXIO vraagt ook een **slimme kilometerheffing** die een **taksverschuiving** inhoudt en geen taksverhoging. Met andere woorden : een systeem waarbij het gebruik en niet het bezit van een voertuig wordt belast. De kilometerheffing mag dus niet bovenop de jaarlijkse verkeersbelasting en de belasting op inverkeerstelling komen. Deze kilometerheffing moet integendeel gedragsturend werken en de goede middelen moeten aangewend worden voor de uitbouw van de mobiliteitsinfrastructuur.

De btw-registratie voor motorvoertuigen werd eerder geregeld, maar ook het **btw-register voor directiewagens** zou vereenvoudigd kunnen worden. ●



TRAXIO'S EISENPAKKET

OP WEG NAAR EEN BETERE TOEKOMST

INTERNATIONAAL

1. De nationale en regionale overheden moet bij het vertalen van nieuwe **nationale regels** op basis van internationale richtlijnen **doordacht** te werk gaan en vermijden dat een te strikte en te strenge interpretatie onze Belgische bedrijven in een nadelige positie plaatst ten opzichte van de andere landen.
2. Er moet een **handelsakkoord** komen om invoerheffingen en douanetarieven te vermijden als gevolg van de **Brexit**.
3. Europa zou maatregelen moeten treffen tegen constructeurs die **data van voertuigen** afschermen. Het staat innovatie en eerlijke concurrentie in de weg en belemmert de vrije keuze van de consument. Idem voor fabrikanten van componenten die louter ruilgarantie verlenen waardoor herstellingen buiten garantie problematisch zijn.
4. De Europese **restantvoorraadregeling** vraagt herziening: het is niet logisch dat enkel fabrikanten en mandatarissen voertuigen op een verkooplijst mogen zetten, terwijl de distributeurs de dupe zijn van onverkoopbare voertuigen. Waarbij we niet mogen vergeten dat deze wagens hoe dan ook ergens zullen worden ingeschreven en dat de ecologische winst dus 'nul' is – terwijl anderzijds wel twee keer inschrijvingstaks wordt betaald met name eerst door de garagist en dan nog eens door de klant.
5. Er moet dringend werk worden gemaakt van een **Europese Car-Pass-regeling**. Dit is namelijk een perfect voorbeeld van hoe onze strenge nationale wetgeving ervoor zorgt dat onze eigen bedrijven op internationaal niveau buitenspel worden gezet. Wij vragen eenzelfde strenge regeling binnen de hele EU, zodat onze leden met gelijke wapens de concurrentiestrijd met de omringende landen kunnen aangaan.
6. Er moet tijdig een nieuwe **Block Exemption Regulation** worden opgesteld met specifieke bepalingen voor de autosector – zowel op het vlak van verkoop als van naverkoop. TRAXIO heeft overigens al heel wat werk verzet ter voorbereiding van een dergelijke nieuwe reglementering.

NATIONAAL EN REGIONAAL

OVERHEIDSWERKING

1. Er moet op alle vlakken een betere **afstemming** gebeuren tussen de federale en regionale autoriteiten. Meer **interregionale** akkoorden of zelfs privatiseringen mogen geen taboe zijn.
2. Administratieve vereenvoudiging en **digitalisering** dringen zich op. Het opvragen van originele documenten, zoals in het kader van transitplaten, is niet meer van deze tijd. Ook moeten uit het buitenland ingevoerde tweedehandswagens snel en eenvoudig kunnen ingeschreven worden
3. Er moet meer **harmonisering** komen bij de uitvoering van de uitgebreide producentenverantwoordelijkheid voor producenten over de drie regio's.
4. De **Kruispuntbank Voertuigen** zou beter benut moeten worden. Bovendien zou het veiliger en handiger zijn voor alle handelaars (bijvoorbeeld onderdelenleveranciers) om de **nummerplaat** van auto's te gebruiken in plaats van het chassisnummer: niemand kent het chassisnummer en het huidige systeem geeft aanleiding tot fouten. België is een van de drie Europese landen waar nog met chassisnummers en niet met nummerplaten wordt gewerkt...

SOCIAAL-ECONOMISCH

1. De verschillende overheden moeten bij het uitwerken van nieuwe wetten en maatregelen proactief denken aan de dagdagelijkse **economische realiteit** van onze bedrijven. Daarom vraagt TRAXIO om in de praktijk werkbare regels uit te vaardigen en om de wetgeving maximaal te harmoniseren tussen de verschillende regio's.
2. Er moet een **stabiel economisch kader** gecreëerd worden zodat er weer kan geïnvesteerd worden in mensen en middelen. De overheid moet een langetermijnvisie ontwikkelen die ondernemerschap stimuleert en ons land terug aan de top van het Europese peloton brengt, en waarbij alle economische en maatschappelijke issues worden belicht – hierbij denken we bijvoorbeeld aan globalisering, digitalisering, energievoorziening, mobiliteit, fiscaliteit, sociale voorzieningen...
3. TRAXIO pleit ervoor om de **loonkost** op korte termijn te verminderen en om arbeid te **flexibiliseren** om het baanverlies te reduceren.
4. TRAXIO streeft naar een **gemoderniseerd** Belgisch **arbeidstijdenrecht** dat aansluit op de maatschappelijke realiteit, oplossingen voor activiteiten met sterk fluctuerende pieken en dalen en flexi-jobs voor de sector.
5. TRAXIO wil het aantal **overuren** definitief uitbreiden dat recht geeft op belastingverminderingen (van 130 tot 184 uur).
6. TRAXIO wil de **knelpunten** in de sector in kaart brengen en pleit ervoor om het contingent van **vrijwillige overuren** op te trekken, zonder de administratieve rompslomp en syndicale blokkeringsmechanismen die er momenteel zijn.
7. Er moet een betere **b2b-bescherming** komen voor concessiehouders.
8. Een '**grondbank**', waarbij gronden onderling geruild kunnen worden en voorbehouden blijven voor landbouwactiviteiten, kan een oplossing zijn voor de problemen rond prijs en beschikbaarheid van landbouwgrond.
9. Fietshandels worden tegenwoordig bevoorrad per vrachtwagen. TRAXIO vraagt daarom dat **fietshandelaars** zich overal in België buiten de gemeentelijke kern mogen vestigen. Zo worden verschillen in toelatingen tussen de verschillende gemeentebesturen vermeden.

MOBILITEIT

1. In de nieuwe regeling is voorzien dat er slechts **één beroepsplaat** kan worden toegekend per houder en per vestiging. Dat is in de praktijk niet werkbaar: denken we maar aan een garage waar tegelijk een auto naar de technische controle moet en een proefrit moet worden gedaan met een herstelde wagen – in dit geval kan de ene mecaniciens niet verder worden omdat hij/zij moet wachten op de andere. Daarom moeten verschillende beroepsplaten per vestiging voorzien worden. Ook omdat in één vestiging vaak verschillende activiteiten plaatsvinden, zoals onderhoud + verkoop + herstellingen + carrosseriewerk.
2. Wachtrijen aan **keuringsstations** zijn structureel en extra capaciteit alleen zal niet volstaan. TRAXIO vraagt daarom met hoogdringendheid een voorrangregeling voor professionals zodat zij geen onnodige tijd verliezen in de lange wachtrijen. TRAXIO wil ook voor een harmonisering van de keuringsregels tussen de verschillende regio's, en waarom geen garages inschakelen bij de (her)keuring van voertuigen?
3. TRAXIO vraagt een performantere dienstverlening van de **DIV** en een versnelde invoering van de preregistratie voor 'alle' voertuigen.
4. De **oldtimers** moeten pragmatisch benaderd worden: toegang tot LEZ-zones en technische verbeteringen moeten mogelijk worden (bijvoorbeeld betere remsystemen monteren, of een oldtimer voorzien van een elektrische motor).
5. **Takelbedrijven** die tussenkomen in het kader van FAST of SIABIS+ moeten het retentierecht over de getakelde voertuigen krijgen, dit om te vermijden dat de gedepanneerde partij kan vertrekken zonder betaling.
6. TRAXIO vraagt aan de overheden om **VELO-PASS** te koppelen aan bestaande, gelijkaardige initiatieven zodat fietsen in de toekomst makkelijker teruggevonden kunnen worden na diefstal.
7. De aanvraag van de inschrijving van een **speed pedelec** verloopt nog steeds manueel. De DIV (FOD Mobiliteit) staat niet toe dat WebDIV hiervoor wordt gebruikt, met het excuus dat deze applicatie enkel voor te verzekeren voertuigen kan worden gebruikt.

VORMING

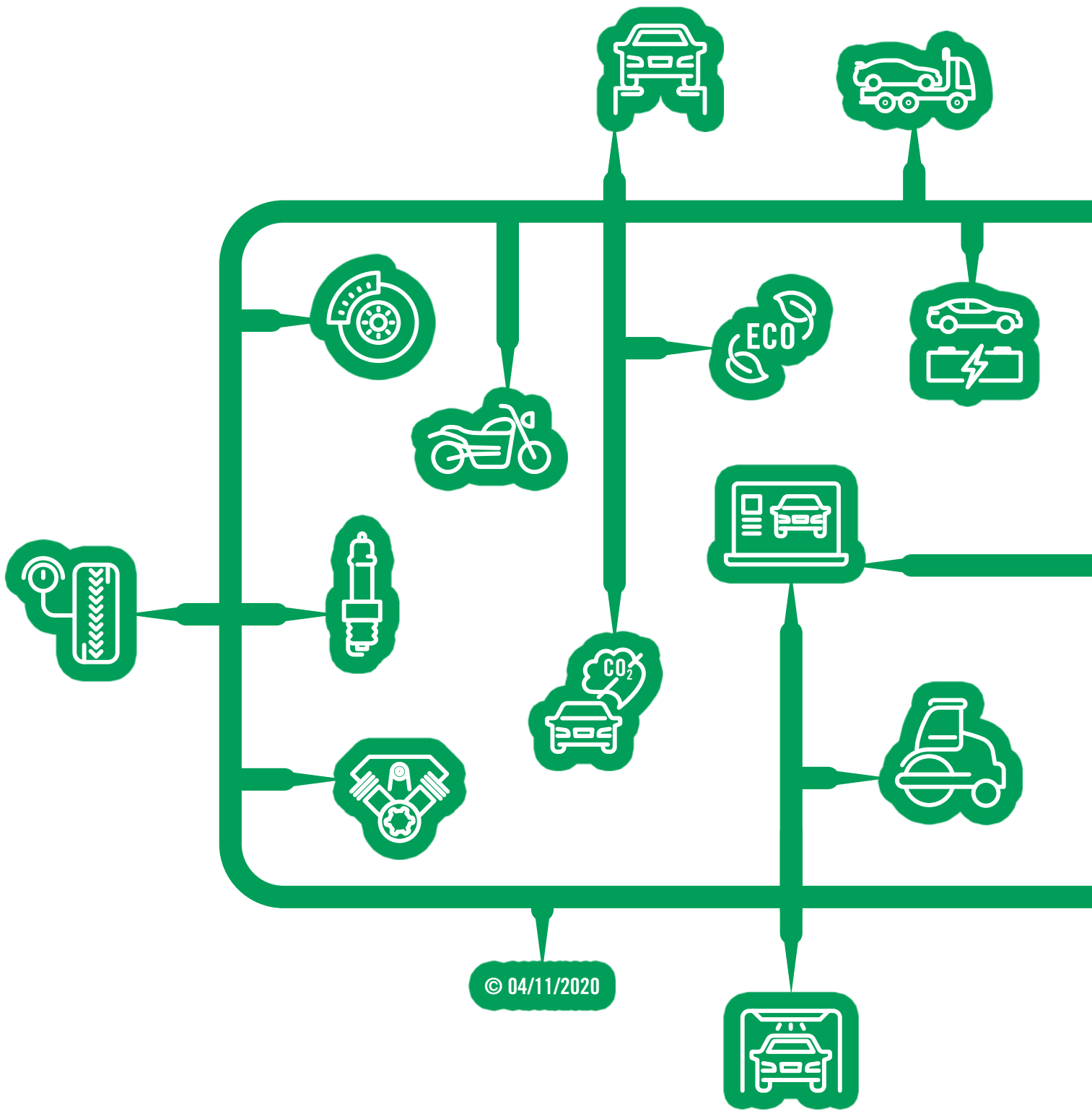
1. Onderwijs en arbeidsmarkt moeten veel beter op elkaar aansluiten zodat studenten de meest **recente technieken** kunnen aanleren en de modernste tools ter beschikking krijgen.
2. Het onderwijs zou **specialisaties** moeten inrichten voor technici in bijvoorbeeld de Burgerlijke Bouw en Goederenbehandeling, de fietssector en elektrische voertuigen.
3. TRAXIO streeft naar het waarderen en **promoten van technische (STEM) en beroepsrichtingen** die leiden tot een individuele, overtuigde keuze. Deze richtingen moeten dus als volwaardig worden ervaren en niet als een 'lagere keuze' (watervaleffect).
4. TRAXIO roept de regio's op voor **bijscholing** van leerkrachten en personeel rond de **elektrificatie** van de mobiliteit (auto, motor, fiets, (lichte) vrachtwagens, heftrucks...).

FISCALITEIT

1. TRAXIO wil **administratieve vereenvoudiging**, de afschaffing van de verplichte factuur en een gelijk speelveld voor alle handelaars.
2. TRAXIO pleit ervoor om geen belasting te heffen op **beheersorganismen** en de beschikbare middelen te gebruiken waarvoor ze bestemd zijn: preventie, sensibilisering, verzamelen en verwerken van afval.
3. Een verbod op **cashbetalingen** boven 3.000 euro schaadt de Europese interne markt en werkt concurrentieverstorend. Een identificatieplicht, zoals in onze buurlanden, zou al veel oplossen.
4. Laat ons ervoor zorgen dat een **slimme kilometerheffing** geen taksverhoging wordt, en dat de middelen ervan terugvloeien naar investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur.
5. De sector wil graag een consistent en standvastig **fiscaal beleid** helpen ontwikkelen op lange termijn, rekening houdend met de nieuwe **WLTP-regels** (Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure).
6. Vereenvoudig het **btw-register** voor directie-wagens.

ECOLOGIE

1. TRAXIO staat achter de **vergroening van de mobiliteit**, maar pleit, in samenspraak met de sector, voor een langetermijnplan dat extra inzet in infrastructuur en een btw-verlaging op o.a. de fietsenverkoop en elektrische voertuigen en waarbij rekening wordt gehouden met de dalende accijnsinkomsten.
2. TRAXIO vraagt de overheid de controle op het **naleven van de milieubepalingen** te versterken en zo een eerlijke concurrentie te waarborgen. Zo wordt de verplichting van industriële Stage V-motoren in Europa omzeild door niet-Europese bedrijven, waarbij oudere en goedkopere producten op de Europese markt terecht wat leidt tot oneerlijke mededinging.
3. Maak CO₂-neutrale brandstoffen **accijnsvrij**.
4. Het uitbouwen van de **infrastructuur voor alternatieve brandstoffen** moet de consument doen overstappen naar groenere vervoersmiddelen. Dit gaat van de distributie van waterstof tot het uitbouwen van een uitgebreid en betrouwbaar net van laadstations voor elektrische voertuigen.
5. TRAXIO steunt het principe van (ultra) **lage-emissiezones**, maar dan op een uniforme manier met heldere communicatie errond. Het mag niet de bedoeling zijn dat (ultra) lage-emissiezones uitmonden in (ultra) hoge-taxatiezones.
6. Met een verplichte Eco-Diagnose en **Eco-Onderhoud**[®] functioneert het wagenpark optimaal, daalt het verbruik en de uitstoot, en zal het aantal afgekeurde auto's bij de technische controle verminderen. Maak ook dat Eco-Onderhoud[®] kan betaald worden met ecocheques.
7. TRAXIO wil een betere **traceerbaarheid van auto-wrakken** door de autobelasting van particulieren te laten doorlopen tot de eigenaar een eigendoms-overdracht kan bewijzen.
8. De sector is bereid om – naar Vlaams voorbeeld – **bodemsaneringsfondsen** op te richten in Wallonië en Brussel.



 Jules Bordetlaan 164 - 1140 Brussel
  02 778 62 00
  info@traxio.be
  www.traxio.be