

Fiche 2: Mededeling inzake goederenlogistiek in Europa

1. Algemene gegevens

Voorstel: Mededeling van de commissie Actieplan inzake goederenlogistiek

Datum Commissiedocument: 18 oktober 2007

Nr. Commissiedocument: COM (2007) 607

Pre-lex: http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=196272

Nr. impact-assessment Commissie en Opinie Impact-assessment Board:
SEC (2007) 1320 + 1321 (samenvatting), Opinie Impact-assessment Board niet opgesteld

Behandelingstraject Raad: Raadswerkgroep Transport, korte Raadsconclusies in Transportraad 29-30 november

Eerstverantwoordelijk ministerie: Verkeer en Waterstaat (VenW)

2. Essentie voorstel:

Het actieplan goederenlogistiek maakt onderdeel uit van een bredere agenda van de Commissie voor het goederenvervoer. Met het actieplan geeft de Commissie uitdrukking aan haar wens goederenlogistiek efficiënter en duurzamer te maken. Aan het plan is een uitvoerige consultatie van belanghebbenden vooraf gegaan. Met de mededeling erkent de Commissie het belang van de logistieke sector en haar bijdrage aan de Europese economie. Op zes gebieden komt de Commissie met analyses en voorstellen:

1. *e-freight* en intelligente transportsystemen;
2. duurzame kwaliteit en efficiëntie;
3. vereenvoudigen van logistieke ketens;
4. voertuigafmetingen en laadeenheden;
5. 'groene' goederentransportcorridors¹;
6. stedelijke distributie.

3. Kondigt de Commissie acties, maatregelen of concrete wet- en regelgeving aan voor de toekomst? Zo ja, hoe luidt dan het voorlopige Nederlandse oordeel over bevoegdheidsvaststelling, subsidiariteit en proportionaliteit en hoe schat Nederland de financiële gevolgen in?

De Commissie kondigt geen concrete wet- en regelgeving aan. Wel wil zij werken aan een reguleringsraamwerk voor standaardisatie van specificaties voor uitwisseling van informatie tussen modaliteiten. Tegelijkertijd kondigt zij voor de komende jaren een groot aantal vervolgacties aan. Het gaat hierbij voornamelijk om onderzoek naar en analyse van bepaalde mogelijkheden om goederenvervoer efficiënter en duurzamer te maken. Voorbeelden hiervan zijn onderzoek naar de mogelijkheid van één (digitaal) transportdocument voor alle modaliteiten, onderzoek naar de wenselijkheid voor één aansprakelijkheidsregime voor alle modaliteiten, analyseren van nut en noodzaak van het bijwerken van de richtlijn voor intermodale vervoerseenheden (afmetingen containers) en de richtlijn standaarden voor gewicht en afmetingen van vrachtwagens (96/53/EC). Ook wordt gedacht aan het ontwikkelen van een Europees raamwerk voor erkenning van diploma's, een enkel loket voor administratieve procedures en *security* standaarden. Daarnaast wil de Commissie ook werken aan de ontwikkeling van datasets van indicatoren om prestaties in de logistiek te meten en om te kunnen *benchmarken* (bijvoorbeeld *best practices* van intermodale overslagpunten).

¹ 'Groene' goederentransportcorridors: corridors waarop het mogelijk wordt gemaakt zo milieuvriendelijk en efficiënt mogelijk te transporteren door optimaal gebruik van alle modaliteiten en innovaties. Duurzame co-modaliteit wordt gestimuleerd door voorziening van overslagfaciliteiten op strategische locaties en van punten waar milieuvriendelijke brandstoffen kunnen worden getankt.

Subsidiariteit kan over het algemeen positief worden beoordeeld. De logistieke sector heeft voor een belangrijk deel een grensoverschrijdend karakter. Om een gelijk speelveld te bevorderen is het goed op Europees niveau actie te ondernemen om deze sector te stimuleren. De proportionaliteit van de mogelijke vervolgacties is een aandachtspunt. Over het algemeen kan worden gesteld dat Nederland geen voorstander is van extra regelgeving op dit gebied. Verder is het vaststellen van minimumkwalificaties voor logistieke beroepen primair een verantwoordelijkheid voor de sector. Voor de Commissie is wel een rol weggelegd bij het stimuleren van wederzijdse erkenning van diploma's en kwalificaties. Het mogelijk opleggen van minimumstandaarden op het gebied van maritieme *security* beperkt de flexibiliteit en proportionaliteit van de huidige regelgeving op dit gebied (ISPS-code² en EU-verordening 725/2004), die voor overheid en bedrijfsleven goed werkbaar is. Verdere aandachtspunten zijn de voornemens van de Commissie om datasets van indicatoren te ontwikkelen (moet niet leiden tot lastenverzwaring voor het bedrijfsleven) en om onderzoek te doen naar intermodale laadeenheden (moet niet leiden tot hogere kosten voor het bedrijfsleven doordat bepaalde laadeenheden verboden worden). Aangezien de acties niet allemaal even concreet zijn en het actieplan voorziet in een groot aantal vervolgacties, is op dit moment niet helder wat eventuele financiële en personele consequenties zijn. Uiteraard zal Nederland concrete vervolgvorstellen van de Commissie kritisch bekijken op subsidiariteit, proportionaliteit en financiële gevolgen.

4. Nederlandse positie over de mededeling

Nederlandse belangen en eerste algemene standpunt:

Nederland heeft als handelsland belang bij verlaging van de kosten die het handeldrijven met zich meebrengt (zoals kosten van transport, douane, ICT-informatiestromen etc.). Daarom staat Nederland positief tegenover de voorstellen van de Commissie om door de logistiek te stimuleren bij te dragen aan een efficiënt goederenvervoer, zolang dit niet leidt tot extra regelgeving. Tegelijkertijd is van belang dat de Commissie net als de Nederlandse overheid onderkent dat verbeteren van logistieke dienstverlening in de eerste plaats een zaak is van het bedrijfsleven.

De inzet van de Commissie sluit voor een deel aan bij de Nederlandse agenda van de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains (TK, 2005-2006, 29644, nr. 68). Beiden mikken op betere inzet van ICT, digitale informatiesystemen en administratieve lastenverlichting. De inzet op groene transportcorridors en aanbod van alternatieve brandstoffen geeft invulling aan de verduurzaming van transport en sluit aan op Nederlandse acties op dit gebied. Bij de nadere uitwerking van de groene transportcorridors acht Nederland het van belang dat alle milieu- en duurzaamheidsaspecten aan de orde komen.

Onderzoek naar aanpassing van de richtlijn voor maten en gewichten van voertuigen biedt kansen voor de Nederlandse wens het gebruik van LZVs (Lange en Zware Voertuigen) uit te breiden, maar kent ook het risico dat de nationale ruimte verder beperkt wordt.

Nederland zet in op optimaal gebruik van alle modaliteiten. De verbetering van de milieuprestaties van alle modaliteiten wordt daarbij nagestreefd. Het co-modaliteitsbeleid dat de Commissie voorstaat sluit hierop aan. Dit mag echter niet doorslaan naar 'modal shift'-beleid.

Belangrijkste toetsstenen voor de mededeling zijn:

- beperken administratieve lasten: het verkrijgen van indicatoren mag niet leiden tot lastenverzwaring voor het bedrijfsleven;
- waken voor reflex tot Europese regelgeving: er wordt onderzoek aangekondigd naar wenselijkheid van het geven van Europese kaders en het aanpassen van richtlijnen. Nederland is geen voorstander van nieuwe Europese regelgeving wanneer meer praktische en gerichte alternatieven voorhanden zijn;

² International Ship Port Security-code

- bewaken verhouding met internationale verdragen: een mogelijk in te voeren EU-aansprakelijkheidsregime voor alle modaliteiten zal getoetst moeten worden aan internationale verdragen (COTIF, CMR³);
- bewaken proportionaliteit: onderzoek naar bijvoorbeeld het bijwerken van EU-richtlijnen voor intermodale laadeenheden en eventuele invoering daarvan moet niet leiden tot hogere kosten voor het bedrijfsleven door het verbieden van bepaalde laadeenheden;
- bewaken kosteneffectiviteit maatregelen: bijvoorbeeld het besluit over ontwikkeling van één transportdocument dient gepaard te gaan met een goede kosten-baten analyse. Elke modaliteit heeft zijn eigen (VN) verdrag met betrekking tot aansprakelijkheid. De ontwikkeling van één transportdocument is geen vanzelfsprekende zaak en vraag is of de baten voor de vervoerders opwegen tegen kosten.

³ COTIF: Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer, CMR: verdrag betreffende het internationaal vervoer van goederen over de weg