



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 28.6.2006
COM(2006) 336 definitief

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ
EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit

{SEC(2006) 818}

{SEC(2006) 820}

**MEDEDELING VAN DE COMMISSIE
AAN DE RAAD, HET EUROPEES PARLEMENT,
HET EUROPEES ECONOMISCH EN SOCIAAL COMITÉ
EN HET COMITÉ VAN DE REGIO'S**

Goederenlogistiek in Europa – sleutel tot duurzame mobiliteit

1. INLEIDING

In de tussentijdse evaluatie van het Witboek van 2001¹ werd er al op gewezen dat logistiek een belangrijke rol speelt bij de verwezenlijking van doelstellingen als duurzame mobiliteit, een schoner milieu en continuïteit van de energievoorziening.

In de loop der jaren is het Europese vervoersbeleid gekenmerkt door liberalisering en harmonisering, die het vervoerssysteem langzaam gevormd hebben tot wat het nu is. Andere uitdagingen zijn globalisering en het concept van een ruimer Europa. De snelle groei van het goederenvervoer - in grote mate gedreven door economische beslissingen - draagt bij tot groei en werkgelegenheid, maar leidt ook tot congestie, ongevallen, lawaai, verontreiniging, een grotere afhankelijkheid van fossiele brandstoffen en energieverlies. De infrastructurele middelen zijn beperkt en verstoringen van de bevoorradingsketen (bv. op het vlak van energie) hebben onvermijdelijk een negatieve impact op de economie van de EU. Zonder passende maatregelen zal de situatie blijven verslechteren en worden Europa's concurrentievermogen en het milieu waar wij allemaal in leven steeds verder ondermijnd.

Om dergelijke problemen te overwinnen moet het Europese vervoerssysteem worden geoptimaliseerd met behulp van geavanceerde logistieke oplossingen. Logistiek kan de doeltreffendheid van individuele vervoerswijzen en combinaties daarvan verbeteren. Dit heeft tot gevolg dat meer goederen kunnen worden vervoerd met minder vervoerseenheden, zoals voertuigen, wagons en schepen. De negatieve invloed op het milieu neemt dus af. Spoorwegen en binnenwateren moeten worden gemoderniseerd. Luchtvervoer moet beter in het systeem worden geïntegreerd. De positieve ontwikkeling van de korte vaart moet worden versneld. De lange vaart en de verbindingen daarvan met het achterland moeten worden verbeterd.

Waar nodig moeten verschuivingen naar meer milieuvriendelijke vervoerswijzen tot stand worden gebracht, vooral in het vervoer over lange afstanden, in stedelijke gebieden en op corridors die te lijden hebben onder congestie. Tegelijk moeten ook alle vervoerswijzen worden geoptimaliseerd. Alle vervoerswijzen moeten milieuvriendelijker, veiliger en energie-efficiënter worden. Ten slotte zal co-modaliteit, d.w.z. het efficiënte gebruik van verschillende vervoerswijzen afzonderlijk en in combinatie met elkaar, leiden tot een optimaal en duurzaam gebruik van de middelen.

Zonder logistieke maatregelen kunnen de Europese concurrentiekracht en welvaart niet op peil worden gehouden en worden verbeterd, overeenkomstig de vernieuwde Lissabon-agenda

¹ "Keep Europe Moving – sustainable mobility for our continent", COM(2006) 314 def.

inzake groei en werkgelegenheid². Europa moet de vervoersuitdagingen aangaan door het logistieke denken te integreren in het vervoersbeleid. De benadering moet marktgericht zijn, de sociale dimensie en het milieu omvatten en tot een win-winsituatie voor alle betrokken partijen leiden. Teneinde deze doelstellingen te verwezenlijken wordt in deze mededeling nagegaan of en op welk gebied de EU voor toegevoegde waarde kan zorgen voor de ontwikkeling van de goederenlogistiek in Europa en de rest van de wereld.

Deze werkzaamheden kunnen leiden tot de opstelling van een kaderstrategie voor goederenlogistiek. Na overleg over deze mededeling te hebben gepleegd, is de Commissie voornemens om in 2007 een actieplan voor goederenlogistiek op te stellen.

2. WERKINGSFEER

Vervoer maakt integraal deel uit van de logistieke bevoorradingsketen. De benadering van de Commissie is gefocust op logistiek in het goederenvervoer en heeft betrekking op alle vervoerswijzen. De benadering omvat een groot aantal gebieden, zoals zuivere modale logistiek en multimodale logistiek, en legt de nadruk op de behoefte aan optimale complementariteit van de vervoerswijzen in een efficiënt en naadloos Europees vervoerssysteem dat de best mogelijke diensten aan de gebruikers kan bieden.

De ontwikkeling van de vervoerslogistiek is in de eerste plaats een bedrijfsgerelateerde activiteit en een taak voor het bedrijfsleven. Desondanks is een duidelijke rol weggelegd voor de overheid: zij moet de passende kaderomstandigheden creëren en ervoor zorgen dat logistiek op de politieke agenda blijft. Deze kaderbenadering heeft in de eerste plaats betrekking op het verbeteren van de essentiële voorwaarden die Europa kan bieden voor innovatie van de logistiek en laat het interne beheer van de bedrijfslogistiek aan de bedrijven zelf over.

In deze mededeling wordt verstaan onder:

- "goederenlogistiek": planning, organisatie, beheer, controle en uitvoering van activiteiten op het gebied van goederenvervoer in de bevoorradingsketen;
- "co-modaliteit": het efficiënte gebruik van individuele vervoerswijzen of van vervoerswijzen die op multimodale wijze in het Europese vervoerssysteem zijn geïntegreerd, teneinde de middelen optimaal en duurzaam te gebruiken;
- "multimodaliteit": het vervoer van goederen met twee of meer vervoerswijzen binnen één vervoersketen, ongeacht het type goederen;
- "derdepartijlogistiek": het feit dat een organisatie een beroep doet op externe logistieke leveranciers die alle of een groot gedeelte van de logistieke activiteiten uitvoeren.

² Zie "Creating an Innovative Europe", verslag van de groep van onafhankelijke deskundigen inzake O&O en innovatie die is opgericht naar aanleiding van de top van Hampton Court in januari 2006.

3. DE EUROPESE LOGISTIEKMARKT

Volgens de ramingen is de logistieke sector wereldwijd ongeveer 5,4 triljoen euro waard of 13,8% van het mondiale BBP. Dit betekent dat Europa en Noord-Amerika elk ongeveer 1 triljoen euro per jaar aan logistiek uitgeven³. De concurrentie in de Europese logistieke sector is intens. Dit blijkt ook uit de lage concentratie aan derdepartijlogistiek in Europa, waar de top 20 van de logistieke bedrijven samen slechts een marktaandeel van 33% hebben⁴.

Gemiddeld vertegenwoordigen de logistiekkosten 10 tot 15% van de uiteindelijke kostprijs van een afgewerkt product, inclusief de kosten van vervoer en opslag.

Door de globalisering van de productie en de bijbehorende bevoorradingketens neemt de behoefte aan vervoer toe. Logistiek wordt steeds belangrijker, niet alleen in Europa maar ook voor Europa's internationale zakelijke betrekkingen. Vooral de concurrentie tussen Europa, de VS en het Midden-Oosten wordt een zeer belangrijke factor die gevolgen kan hebben voor knooppunten (met name zee- en luchthavens) en voor de infrastructuurcapaciteit. De markt- en bedrijfsintegratie via Europese samenwerking met andere belangrijke logistieke centra in de wereld (bv. met de VS, Rusland, Japan, China, India en Brazilië) moet worden gegarandeerd. De toegang tot de vervoersmarkt komt al aan bod in bilaterale en multilaterale onderhandelingen.

Het is moeilijk om een betrouwbaar beeld van de Europese logistiekmarkt te krijgen omdat er momenteel onvoldoende relevante statistische informatie beschikbaar is.

Er doen zich een aantal – soms tegenstrijdige - tendensen voor. Enerzijds wordt de logistieke organisatie in Europese en regionale distributiecentra gecentraliseerd en anderzijds noopt de verzadiging van de Europese wegen tot decentralisatie, zodat vanuit lokale magazijnen of bufferpakhuisen snel kan worden gereageerd op vragen van klanten. Een opmerkelijke tendens is het uitbesteden van logistieke activiteiten, waarbij expediteurs multifunctionele logistieke diensten kopen bij externe dienstverleners (zoals dienstverleners op het gebied van derdepartijlogistiek). In de afgelopen jaren is de duur van de samenwerking tussen expediteurs en dienstverleners steeds langer geworden en gaat deze samenwerking gepaard met een hoge graad van integratie in de organisatiestructuren en informaticasystemen. Bij het optimaliseren van hun bevoorradingketens erkennen de EU-bedrijven steeds vaker dat er concurrerende alternatieven voor het wegvervoer bestaan. Grote vervoersbedrijven bieden logistieke diensten aan waarbij diverse vervoerswijzen worden gecombineerd omdat zij hierdoor hun kosten kunnen verlagen en dus concurrerder kunnen worden.

Logistiekekeuzes worden nog door andere factoren beïnvloed, zoals milieufactoren (bv. energieverbruik en broeikasgasemissies), continuïteit van de energievoorziening en vestigingsplaats van het bedrijf. Al deze factoren hebben een aanzienlijke invloed die verder reikt dan alleen maar vervoer en bijvoorbeeld ook een impact heeft op investeringen, werkgelegenheid en ruimtelijke ordening.

³ "Estimation of Global and National Logistics Expenditures: 2002 Data Update", A. Rodrigues, D. Bowersox en R. Calantone (Journal of Business Logistics, Vol. 26, nr. 2, 2005). De resultaten zijn gebaseerd op een econometrisch berekeningsmodel dat rekening houdt met 29 variabelen inzake geografisch gebied, inkomensniveau, grootte van het land, economisch niveau en vervoer (weg-, spoor- en luchtvervoer en containervervoer in havens).

⁴ "Logistics Value Chain", L. Ojala, D. Andersson en T. Naula (wordt gepubliceerd in het Memedovic Olga Global Production Networks, UNIDO).

4. NAAR EEN KADER VOOR GOEDERENLOGISTIEK

4.1. Het scheppen van nauwere banden tussen logistiek en het vervoersbeleid

In de Mededeling "Keep Europe Moving" worden een aantal door de Commissie genomen initiatieven beschreven die een invloed hebben op de goederenlogistiek, bijvoorbeeld op het gebied van liberalisering, harmonisering, infrastructuur, standaardisering, bevordering en onderzoek.

Een van de recentste initiatieven is het voorstel van de Commissie betreffende een betere beveiliging van de bevoorradingsketen⁵. In dit voorstel wordt geïllustreerd dat een evenwicht moet worden gevonden tussen de strengst mogelijke beveiligingsprocedures en de vrije handelsstromen.

Verdere werkzaamheden op het gebied van goederenlogistiek moeten ertoe leiden dat het aspect logistiek wordt geïntegreerd in het vervoersbeleid. Logistieke overwegingen moeten een onderliggende factor worden bij het nemen van beleidsbeslissingen. In de aan de gang zijnde bezinning over cabotage in het wegvervoer⁶ wordt ook nagegaan hoe het aantal lege ritten verder kan worden beperkt.

Daadwerkelijke complementariteit van vervoerswijzen en geavanceerde logistieke oplossingen maken het mogelijk unimodale en multimodale vervoersketens doeltreffend te plannen, te beheren, te controleren en uit te voeren. Uitmuntende prestaties op logistiek gebied kunnen ook als katalysator fungeren om knowhow, vaardigheden en werkgelegenheid in Europa te houden.

Logistieke keuzen kunnen ervoor zorgen dat de groei van het vervoer in Europa niet langer gepaard gaat met schadelijke externe effecten (emissies, ongevallen en congestie). Logistieke keuzen moeten hand in hand gaan met doorgedreven inspanningen om de doeltreffendheid van elke vervoerswijze te optimaliseren. In de hele vervoersketen moet in toenemende mate rekening worden gehouden met milieu- en veiligheidsoverwegingen.

4.2. Actiegebieden

In februari 2006 heeft de Commissie een raadplegingsdocument over intermodale logistiek gepubliceerd⁷, waarop meer dan 100 reacties van lidstaten en belanghebbenden zijn gekomen. In april 2006 heeft de Commissie een raadplegingsworkshop met ongeveer 70 deelnemers georganiseerd.

Uit de resultaten van deze raadplegingen is gebleken dat het opzetten van een Europees kader voor goederenlogistiek op veel steun kan rekenen.

⁵ COM(2006) 79 def.

⁶ Zie Verordening (EEG) nr. 881/92 en www.ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm.

⁷ www.ec.europa.eu/comm/transport/logistics/consultations/index_en.htm.

4.2.1. *Aanwijzing van knelpunten en voorstellen voor oplossingen*

Er is behoefte aan permanente samenwerking en dialoog tussen de sector, die als taak heeft de goederenlogistiek te ontwikkelen, en de autoriteiten, die als taak hebben een passend kader voor de optimalisering van de logistiek tot stand te brengen.

Momenteel is er geen volledig overzicht van concrete hinderpalen (knelpunten) die de goederenlogistiek beletten zich sneller te ontwikkelen in Europa.

Naar het succesvolle voorbeeld van de "studie van de knelpunten" in de korte vaart moet een groep contactpunten worden opgericht om permanent concrete knelpunten voor de goederenlogistiek op te sporen en aan te pakken. De lidstaten en de sector (logistieke dienstverleners en klanten) moeten vertegenwoordigd zijn in deze contactpunten. Naast het uit de weg ruimen van knelpunten kunnen de contactpunten ook knowhow en beste praktijken verspreiden en input leveren voor het ontwikkelen van het beleid.

De deelname van beroepsorganisaties en vakbonden zal ertoe bijdragen dat de invoering van veranderingen op logistiek gebied in goede banen wordt geleid.

4.2.2. *Informatie- en communicatietechnologie (ICT)*

Tracking en *tracing* van goederen in alle vervoerswijzen is een conditio sine qua non voor doeltreffende logistiek. De invoering van het satellietnavigatiesysteem GALILEO zal een positieve invloed hebben op deze ontwikkeling, net als het systeem voor het identificeren en volgen over lange afstanden (Long-Range Identification and Tracking, LRIT), het riviereninformatiesysteem (River Information System, RIS) en het automatische identificatiesysteem (Automatic Identification System, AIS). SafeSeaNet zal bijdragen tot het verbeteren van de logistiek op maritiem gebied. De toepassingen "Telematicatoepassingen voor goederenvervoer" (Telematic Application for Freight, TAF) en het Europese spoorverkeersleidingsysteem (European Railway Traffic Management System, ERTMS) moeten de integratie van de spoorweglogistiek mogelijk maken.

Er moeten slimme technologieën worden geïntroduceerd om vertragingen in de bevoorradingsketen, om beveiligings- of andere redenen, te voorkomen⁸. Een van die technologieën is radiofrequentie-identificatie (RFID). Dit is een groeiende markt maar er moet nog verder onderzoek plaatsvinden naar het beheer van het radiospectrum, interoperabiliteit en normalisering⁹. Andere elementen waarmee rekening moet worden gehouden zijn gemeenschappelijke normen voor het doorsturen van berichten (bv. EDI/EDIFACT) en nieuwe communicatieplatformen (bv. XML).

De nationale vervoersautoriteiten gaan steeds vaker op zoek naar alternatieven om hun vervoerssystemen beter te beheren. Een systeem waarvan de toepassing steeds dichterbij komt, is het beheer van het wegennet op basis van intelligente vervoerssystemen (Intelligent Transport Systems, ITS). Om de integriteit van de interne markt te garanderen is het belangrijk dat nationale oplossingen geen hinderpaal voor de handel worden, maar zich op complementaire wijze ontwikkelen in de hele EU, op basis van interoperabele normen.

⁸ Zie de onderzoeksactiviteiten met betrekking tot technologieën voor de informatiemaatschappij.

⁹ Zie de publieke raadpleging op www.rfidconsultation.eu/.

Bedrijven moeten gemakkelijk toegang hebben tot ICT-oplossingen. Gesloten systemen impliceren opstartkosten, zowel wat de technologie als de software betreft, en dit verhoogt de drempel voor kleine en middelgrote ondernemingen om deel te nemen aan de markt.

Gemeenschappelijke en door fabrikanten en exploitanten algemeen aanvaarde normen en synergieën tussen verschillende systemen zijn van cruciaal belang om de logistiek efficiënter te maken. Alle ontwikkelingen moeten gericht zijn op interoperabiliteit en gemeenschappelijke berichtgeving tussen de spelers binnen een open architectuur. Intelligente vervoerssystemen moeten in het oorspronkelijke ontwerp van de apparatuur of de infrastructuur worden geïntegreerd om te voorkomen dat in een latere fase dure randapparatuur moet worden gekocht. Er moet ook aandacht worden besteed aan de uitwisseling van gegevens tussen de verschillende vervoersmodi. Interoperabiliteit heeft ook een specifieke rol te spelen bij de uitwisseling van informatie tussen bedrijven en administraties, terwijl interconnectiviteit van vitaal belang is in bedrijf-naar-bedrijf- en bedrijf-naar-consument-logistiek.

Goederenlogistiek moet een onderzoeksprioriteit van het zevende kaderprogramma blijven omdat moderne technologische innovatie nieuwe kansen kan scheppen voor deze sector.

4.2.3. Opleiding in de logistiek

Expediteurs en klanten en exploitanten van vervoersbedrijven hechten bijzonder veel belang aan de vaardigheden, kennis en bekwaamheid van het personeel dat betrokken is bij de vervoers- en aanverwante logistieke beslissingen. De door universiteiten en andere instellingen in Europa aangeboden opleidingen op het vlak van vervoer en logistiek lopen sterk uiteen.

De opleidingen van vandaag zijn bepalend voor de mobiliteit van morgen. De Commissie overweegt steun te verlenen voor de ontwikkeling van wederzijds erkende certificaten in de goederenlogistiek, op vrijwillige basis. De harmonisering van de certificaten en verdere actie voor het opzetten van een netwerk van opleidingsinstututen zouden bijdragen tot de compatibiliteit en kwaliteit van de opleidingen in Europa. De houders van de certificaten hebben een hogere marktwaarde en bovendien hebben bedrijven die certificaathouders in dienst nemen de garantie dat deze mensen de nodige kennis in huis hebben.

In het kader van het Leonardo da Vinci-programma zijn al werkzaamheden ondernomen met betrekking tot certificering en kwalificaties op logistiek gebied. Bovendien kan de aangekondigde Europese kwalificatiestructuur voor levenslang leren als referentiepunt worden gebruikt.

Opleiding mag niet worden beperkt tot het managersniveau. Om de prestaties van de logistieke sector te kunnen verbeteren, moet levenslang leren betrekking hebben op alle lagen van die sector.

4.2.4. Statistische gegevens

De logistieke prestaties van de Europese vervoersmarkt moeten worden gevolgd en zowel intern als met andere continenten worden vergeleken teneinde benchmarks vast te stellen. Er moeten statistische en andere indicatoren worden ontwikkeld om een betrouwbaar beeld van de situatie en de ontwikkeling in de loop van de tijd te krijgen. De Commissie is voornemens hiervoor geschikte methoden en indicatoren op te stellen.

4.2.5. *Gebruik van de infrastructuur*

De kwaliteit van de infrastructuur is van essentieel belang voor de logistiek in het goederenvervoer. Infrastructuurplanning in het kader van het trans-Europees vervoersnet (TEN-V) en de structuurfondsen leidt tot verbetering van het uitgebreide infrastructuur-netwerk dat Europa nodig heeft om zijn activiteiten uit te oefenen in een ruimte zonder binnengrenzen en om het hoofd te bieden aan de uitdaging van de mondialisering.

De bouw van nieuwe infrastructuur is geen doel op zich. De bestaande infrastructuur kan worden geoptimaliseerd door efficiënte en duurzame logistieke oplossingen toe te passen, zoals vlootbeheer, beheer van de spoorweg- en binnenwaterinfrastructuur, nauwere samenwerking tussen bedrijfspartners en infrastructuurbeheerders, volledige benutting van de laadcapaciteit, het vermijden van onnodige verplaatsingen of het bundelen van middelen tussen vervoersmodi, met inachtneming van de Europese mededingingswetgeving. Als een gebrek aan geschikte infrastructuur een duidelijk knelpunt veroorzaakt, moet dit echter worden rechtgezet. De EU heeft 30 prioritaire projecten geïdentificeerd die tegen 2020 moeten zijn voltooid¹⁰; ook de logistieke ontwikkelingen zullen hierbij baat vinden.

De efficiëntie van de overslagfaciliteiten, met inbegrip van zee- en luchthavens, is van cruciaal belang voor de prestaties van de logistiek. Deze faciliteiten moeten gebruik maken van moderne technologische oplossingen, zoals geavanceerde informaticatoepassingen, en moeten beschikken over goede infrastructuurverbindingen voor co-modale oplossingen. Het aantrekken en verwerven van aanvullende privé-investeringen is van essentieel belang en de Europese regels moeten voorzien in een geschikt juridisch kader daarvoor. De kwaliteit van de prestaties moet permanent worden verbeterd met behulp van passende middelen, zoals samenwerking, sociale dialoog en wetgeving.

4.2.6. *Prestaties op het gebied van de dienstverlening*

4.2.6.1. Kwaliteitscertificatie

De sector maakt gebruik van een aantal prestatie-indicatoren of benchmarks om de kwaliteit van de dienstverlening te beoordelen en te controleren. Gerichtte indicatoren kunnen worden gebruikt om een breed gamma aan dienstverlenings- en productiefasen te controleren. De Commissie heeft al onderzoek gevoerd naar vergelijkende benchmarking ongeacht de vervoerswijze¹¹. De werkzaamheden moeten worden voortgezet teneinde benchmarks op te stellen voor de vervoerslogistiek en de bijbehorende diensten op Europees niveau. Door een reeks Europese benchmarks op te stellen, kan de uniformiteit bij de beoordeling van de logistieke prestaties worden gewaarborgd. Expediteurs in het luchtvervoer maken al op grote schaal gebruik van dergelijke benchmarks. Bedrijven kunnen deze indicatoren ook verder ontwikkelen voor interne toepassingen.

De methode van benchmarking en het verlenen van kwaliteitslabels voor uitmuntende prestaties kan worden gebruikt voor de korte vaart en de snelwegen op zee. Op basis van de ervaring die daarbij wordt verzameld, kan een dergelijk kwaliteitslabel worden uitgebreid tot logistieke ketens die gebruik maken van andere vervoerswijzen.

¹⁰ Besluit nr. 884/2004/EG.

¹¹ ISL, Bremen, januari 2006.

Deze werkzaamheden kunnen niet alleen leiden tot een kwaliteitslabel voor logistieke ketens of individuele diensten, maar ook tot een ruimer kwaliteitslabel voor de totale vervoersprestaties van een bedrijf. Een dergelijk label mag slechts een minimum aan administratieve procedures met zich meebrengen en moet verenigbaar zijn met andere bestaande certificaten. Het zou een sterk marketinginstrument zijn in een bijzonder concurrerende omgeving. Het label kan ook rekening houden met milieuoverwegingen en beste praktijken.

4.2.6.2. Een netwerk voor goederendiensten per spoor

Het goederenvervoer per spoor lijdt aan een gebrek aan betrouwbaarheid en efficiëntie, dat onder meer worden veroorzaakt door ontoereikende technische en administratieve interoperabiliteit en door het feit dat op lijnen met gemengd verkeer voorrang wordt gegeven aan passagierstreinen. Er moeten maatregelen worden genomen om de interoperabiliteit te verbeteren en door gemengd verkeer veroorzaakte vertragingen te beperken.

De Commissie is van plan een actieplan voor te stellen voor de oprichting van een netwerk voor goederenvervoer per spoor, dat het mogelijk maakt op bepaalde corridors voorrang te geven aan het goederenvervoer. Dergelijke corridors zullen de betrouwbaarheid, prestaties en concurrentiekracht van het internationale goederenvervoer per spoor aanzienlijk helpen verbeteren.

4.2.7. *Bevordering en vereenvoudiging van multimodale ketens*

4.2.7.1. Administratieve one-stop shops en een "Gemeenschappelijke Europese Maritieme ruimte"

Logistieke stromen, met name multimodale stromen, hebben baat bij administratieve one-stop shops of unieke loketten waar alle douane- (en andere aanverwante) formaliteiten op gecoördineerde wijze worden afgehandeld. Dit betekent dat de klant slechts één aanspreekpunt bij de administraties heeft en de nodige documenten slechts één keer hoeft in te dienen. Ook de fysieke controles dienen te worden gecoördineerd, zodat ze op hetzelfde tijdstip en dezelfde plaats kunnen plaatsvinden. Het voorstel van de Commissie betreffende een papierloze omgeving voor douane en bedrijfsleven¹² biedt een goed kader voor het bereiken van deze resultaten en het vereenvoudigen van de formaliteiten. Het voorstel moet nu worden goedgekeurd en zo snel mogelijk ten uitvoer worden gelegd.

Dit is met name belangrijk voor de korte vaart, waarbij een schip dat tussen twee lidstaten vaart het EU-douanegebied verlaat telkens het een haven uitvaart en dat gebied weer binnenkomt in de haven van bestemming. In het recente groenboek betreffende een toekomstig maritiem beleid voor de Unie¹³ heeft de Commissie een breder debat op gang gebracht over een "Gemeenschappelijke Europese Maritieme Ruimte", waarin de reis van schepen en goederen over het volledige traject betrouwbaar en veilig kan worden gevolgd zodat de behoefte aan individuele controles in zuiver intracommunautaire handel afneemt.

¹² COM(2005) 609 def.

¹³ COM(2006) 275 def.

4.2.7.2. Bevordering van multimodaliteit

Het gebruik van verschillende vervoerswijzen in één vervoersketen is een modern concept dat in de eerste plaats een mentaliteitswijziging vergt.

In een recente studie¹⁴ over de wijze waarop intermodaliteit kan worden aangemoedigd, werden de centra voor de bevordering van de korte vaart¹⁵ en hun activiteiten als voorbeeld genomen. Naar aanleiding van deze benadering heeft de Commissie nagedacht over de wijze waarop zij de verantwoordelijkheden van het bestaande netwerk van 21 centra voor de bevordering van de korte vaart kan uitbreiding tot de bevordering van multimodale logistieke oplossingen in vervoersketens te land.

4.2.7.3. Aansprakelijkheid in het multimodale vervoer

De verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid in het internationale vervoer is geregeld door internationale verdragen die vaak verschillende regels voor verschillende vervoerswijzen bevatten. Dit creëert een ingewikkelde reeks stelsels, met de bijbehorende frictiekosten voor multimodale ketens.

Expediteurs beschouwen aansprakelijkheid niet als een belangrijk probleem, met name wanneer ze een beroep doen op logistieke toeleveranciers op wie de aansprakelijkheid berust. Normaal gezien is het geen probleem om een verzekering te krijgen voor vervoersactiviteiten die meer dan één vervoerswijze omvatten.

De EU moet deelnemen aan de activiteiten voor het opzetten van een mondiale regelgevingsstructuur voor multimodaal vervoer. Tegelijk moet echter worden bestudeerd wat de toegevoegde waarde zou zijn van een op de Europese behoeften afgestemde EU-oplossing voor de aansprakelijkheidskwestie.

Het probleem van het versnipperde karakter van de aansprakelijkheidsstelsels kan worden verlicht door de invoering van een uitgebreid vervoersdocument dat het volledige vervoer van deur tot deur omvat en vereenvoudigt (bv. multimodale vrachtbrieven of cognossementen). Naast een allesomvattende oplossing voor het aansprakelijkheidsprobleem in Europa bestudeert de Commissie ook de toegevoegde waarde van een gestandaardiseerd vervoersdocument voor multimodale vervoersactiviteiten.

4.2.8. Laadnormen

De Commissie heeft het initiatief genomen om gemeenschappelijke Europese normen voor intermodale laadeenheden in het intracommunautaire vervoer voor te stellen¹⁶.

Aanleiding voor het voorstel was het grote aantal verschillende configuraties van laadeenheden, wat frictiekosten en vertragingen bij afhandelingsactiviteiten tussen vervoerswijzen met zich meebrengt. Bovendien zijn wissellaadbakken meestal niet stapelbaar en maken standaardcontainers vaak niet volledig gebruik van de afmetingen die in het Europese wegvervoer zijn toegestaan. Het Europese bedrijfsleven heeft behoefte aan een beter

¹⁴ Integrated Services in the Intermodal Chain (ISIC), ECORYS, november 2005.

¹⁵ Zie: www.shortsea.info.

¹⁶ COM(2003) 155 def., als gewijzigd bij COM(2004) 361 def.

systeem van laadeenheden voor vervoer binnen Europa, teneinde de kosten te beperken en het concurrentievermogen te vergroten.

De Commissie bestudeert geschikte manieren om Europese normen op dit gebied te bevorderen. Het kan eveneens aangewezen zijn om de verenigbaarheid te onderzoeken van eenheden die in het luchtvervoer en in andere vervoerswijzen worden gebruikt.

De regels inzake de afmetingen van voertuigen en laadeenheden moeten beantwoorden aan de behoeften van geavanceerde logistiek en duurzame mobiliteit.

5. DE TOEKOMST

Er zijn geavanceerde kwaliteitsoplossingen nodig wil Europa zijn logistieke positie op de wereldmarkt behouden en verbeteren. Als Europa uitgroeit tot een vooraanstaand logistiek centrum, met passende maatregelen en stimulansen, zou dit de economische, sociale en ecologische duurzaamheid in Europa ten goede komen en negatieve tendensen, zoals het wegtrekken van bedrijfsactiviteiten en werkgelegenheid uit Europa, verzachten. Ook co-modaliteit en verbeterde efficiëntie zijn onontbeerlijk om de aanzwellende goederenstromen te beheren die elke dag via de Europese infrastructuur en waterwegen worden vervoerd.

In deze mededeling worden enkele ideeën uiteengezet die verder kunnen worden uitgewerkt tot een strategisch kader. Bij deze uitwerking moet rekening worden gehouden met de mening van de Europese instellingen, de belanghebbenden en de andere geïnteresseerde partijen over de haalbaarheid en toegevoegde waarde van een alomvattende EU-strategie voor goederenlogistiek en over de integratie van bovenstaande of andere actiegebieden in een dergelijke strategie.

Deze mededeling en de daaruit voortvloeiende raadplegingen moeten in 2007 resulteren in een actieplan voor de goederenlogistiek. Dat plan wordt een mijlpaal voor de ontwikkeling van de goederenlogistiek in Europa en kan zo nodig vergezeld gaan van voorstellen.