



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 18.10.2007
SEC(2007) 1321

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

Begeleidend document bij de

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Een actieplan inzake goederenlogistiek

SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING

{COM(2007) 607 def.}
{SEC(2007) 1320}

WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE

Samenvatting van de effectbeoordeling van een actieplan inzake goederenlogistiek

Leidend DG: directoraat-generaal Energie en vervoer

1. INLEIDING

Een aantal factoren zetten op dit ogenblik de vervoersgerelateerde kosten van logistiekdiensten in Europa onder druk en vormen een bedreiging voor de duurzaamheid van de activiteiten in de sectoren logistiek en goederenvervoer.

Door het groeiende belang van logistiek in de economie kunnen deze tendensen verstrekkende gevolgen hebben voor het Europese concurrentievermogen.

Een tweede aspect dat aanleiding geeft tot bezorgdheid over de ontwikkeling van de logistieksector is het milieueffect van de logistieke activiteiten en meer bepaald de uitstoot van broeikasgasemissies. De milieuprestaties van veel economische sectoren verbeteren, maar de vervoersgerelateerde CO₂-emissies, waarvan een derde wordt toegeschreven aan het goederenvervoer, nemen nog toe en kunnen de EU-doelstellingen op het gebied van broeikasgasemissies in gevaar brengen. Dit is duidelijk een niet-duurzame tendens die een halt moet worden toegeeroepen.

Zowel de economische als de milieutendens kan worden omgebogen door de logistiek efficiënter te organiseren, zodat oordeelkundiger en efficiënter gebruik wordt gemaakt van het goederenvervoer. De hoogdringendheid van deze maatregelen is des te groter als we de verwachte toename van het goederenvervoer en de stijging van de prijzen van fossiele brandstoffen in overweging nemen.

2. PROCEDUREKWESTIES EN RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN

Sinds de vaststelling van haar mededeling over goederenlogistiek in Europa, in juni 2006, heeft de Commissie de belanghebbende partijen aangemoedigd om hun mening te geven over de manier waarop de actiedomeinen van de mededeling verder moeten worden uitgewerkt tot een actieplan inzake logistiek. Daartoe heeft zij in oktober 2006, samen met het Finse voorzitterschap van de Raad, een seminar van deskundigen georganiseerd. Voorts heeft zij in december 2006 het bedrijfsleven en andere belanghebbende partijen opgeroepen na te gaan en mee te delen welke hinderpalen efficiënte logistiekdiensten in de weg staan en heeft zij diverse evenementen georganiseerd met betrekking tot specifieke kwesties, zoals de Europese intermodale laadeenheid of de toepassing van informatie- en communicatietechnologieën in de logistieksector. In maart 2007 heeft zij een vragenlijst rondgestuurd en begin mei 2007 heeft zij, samen met het Duitse voorzitterschap van de Raad, een openbare conferentie georganiseerd.

Uit deze acties is gebleken dat de logistieksector ten zeerste waardeert dat haar belang op beleidsniveau wordt onderkent. Voorts deelden alle actoren uit de sector

de mening dat efficiëntie en duurzaamheid van de logistieksector niet als vanzelfsprekend mag worden beschouwd. Enkele meningsverschillen niet te na gesproken stonden de respondenten positief tegenover de voorgestelde maatregelen. In het algemeen hecht de sector vooral belang aan de eisen op het gebied van de vervoersinfrastructuur, aan de verlaging van de kosten voor het naleven van de administratieve voorschriften en aan de noodzaak om het goederenvervoer per spoor efficiënter te maken. De sector steunt ook de maatregelen om het gebruik van informatie- en communicatietechnologieën te vergemakkelijken en om logistiekopleiding te ondersteunen. De meningen waren echter verdeeld over het voorstel om regelingen voor kwaliteitserkenning en multimodale aansprakelijkheidsregelingen in te voeren en over het voorstel om de beperkingen op de voertuigafmetingen te herzien.

3. DOELSTELLINGEN VAN HET ACTIEPLAN INZAKE GOEDERENLOGISTIEK

Het algemene doel van het actieplan inzake logistiek is de logistieksector efficiënter te maken, zodat oordeelkundiger en doeltreffender gebruik kan worden gemaakt van het goederenvervoer. De hoogdringendheid van deze maatregelen is des te groter als we de verwachte toename van het goederenvervoer en de stijging van de prijzen van fossiele brandstoffen in beschouwing nemen. De voorgestelde maatregelen van het actieplan inzake logistiek zijn gebaseerd op het beginsel van comodaliteit, d.w.z. het verbeteren van de efficiëntie van elke vervoerswijze en het overwinnen van de hinderpalen voor de interoperabiliteit tussen vervoerswijzen, om op die manier de reservecapaciteit van de Europese vervoerssystemen te benutten en deze systemen op weg te helpen naar duurzame groei.

Concreet beoogt het actieplan:

- een betere benutting van de vervoersinfrastructuur, onder meer via voertuigbeheer en laadfactoren, en de precieze identificatie van infrastructuurinvesteringen die bevorderlijk zijn voor het goederenvervoer;
- een verbetering van het grensoverschrijdend beheer van goederenstromen en de daarmee gepaard gaande administratieve rapporteringseisen;
- een betere integratie van de vervoerswijzen en een vermindering van de frictiekosten waarmee het intermodaal vervoer te kampen heeft;
- een sterkere benadrukking van kwaliteitscriteria bij het maken van keuzes tussen vervoerswijzen;
- een verhoging van het bekwaamheidsniveau, de mobiliteit en de aantrekkingskracht van de banen in de logistieksector.

4. OPTIES VOOR ACTIES

Gezien de uitdagingen waarmee de logistieksector wordt geconfronteerd, is er een mix van maatregelen en instrumenten nodig om een alternatief te bieden voor de huidige situatie en niet gewoon het "business as usual"-scenario voor te zetten. Deze maatregelen en instrumenten zijn verder opgedeeld in subopties die respectievelijk

betrekking hebben op e-Freight en intelligente vervoerssystemen, duurzame kwaliteit, vereenvoudiging, voertuigafmetingen en stadsvervoer. Deze acties moeten in de eerste plaats worden toegepast in de stedelijke agglomeraties en op de vervoerscorridors met een hoge verkeersdichtheid. In totaal zijn bijna dertig acties vastgesteld die de EU moet ondernemen om de duurzaamheid en blijvende efficiëntie van de goederenlogistiek in Europa te garanderen.

5. VERWACHTE GEVOLGEN

Tijdens de effectbeoordeling is nagegaan welke economische, sociale en milieugevolgen de voorstellen waarschijnlijk zullen hebben en hoe ze de in het begin van deze mededeling uiteengezette problemen zullen helpen oplossen.

Wat de economische dimensie betreft, is in de effectbeoordeling uitgegaan van het concept van totale logistiekkosten. Dit betekent dat de logistiekkosten van een bedrijf niet alleen worden berekend op basis van vervoersgerelateerde factoren, maar dat ook rekening wordt gehouden met kosten die hogerop in de logistiekketen ontstaan, zoals de kosten van het bestellen van vervoersdiensten en van veiligheid en opslag. Behalve deze micro-economische analyse is ook getracht de gevolgen voor de economie in haar geheel, namelijk het effect op het BBP, in te schatten.

Om de gevolgen voor het milieu te kunnen beoordelen, is voornamelijk gekeken naar de emissies van broeikasgassen, waarschijnlijk de grootste uitdaging voor het vervoer. De uitstoot van vervuilende stoffen blijft echter ook een bron van bezorgdheid, vooral in stedelijke agglomeraties.

Bij het beoordelen van de sociale gevolgen is in de eerste plaats gekeken naar de werknemers van de logistieksector en de aanverwante sectoren. Daarom is vooral aandacht besteed aan kwesties als opleiding en mobiliteit. De effectbeoordeling is echter niet voorbijgegaan aan de mogelijke gevolgen die de voorgestelde maatregelen kunnen hebben voor de maatschappij in het algemeen, met name de gevolgen voor de levenskwaliteit in een stedelijke omgeving.

5.1. Micro-economische baten

De acties onder de suboptie e-Freight/intelligente vervoerssystemen (ITS) leggen de basis voor elektronische beschrijvingen van logistiekdiensten, verbeterde voorspelbaarheid van en toezicht op goederenbewegingen, grotere laadfactoren en efficiënter gebruik van voertuigen. Daarom mag worden verwacht dat deze acties de kosten van het bestellen van vervoersdiensten, de inventaris- en opslagkosten en de kosten van het vervoer zelf zullen doen dalen.

De maatregelen onder de suboptie "Duurzame kwaliteit en efficiëntie" zullen een positief effect hebben op bepaalde bestanddelen van de logistiekkosten omdat ze de logistiekopleiding verbeteren, de expediteurs in staat stellen kwaliteitscriteria toe te passen bij de selectie van vervoersexploatanten en overslagplatforms helpen hun prestaties en efficiëntie te verbeteren door ze te vergelijken met hun concurrenten.

De vereenvoudiging van de logistiekketens zal aanzienlijke besparingen tot gevolg hebben door een vermindering van de administratieve lasten en een verlaging van de

kosten die het gevolg zijn van de rechtsonzekerheid op het gebied van aansprakelijkheid in multimodale vervoersketens.

De gevolgen van een wijziging van de voertuigafmetingen moet grondiger worden bestudeerd alvorens conclusies kunnen worden getrokken over de economische gevolgen daarvan. Er mag worden van uitgegaan dat de vaststelling van normen voor intermodale goederenvervoerseenheden het laden, lossen en overladen van goederen goedkoper zal maken en de productiviteit van de terminals zal doen toenemen. Bovendien zullen ze de vervoerskosten doen dalen omdat de laadfactoren aanzienlijk zullen verbeteren in vergelijking met ISO-containers en bepaalde wissellaadbakken.

Door bijzondere aandacht te besteden aan de verbetering van de doeltreffendheid van het vervoer in de stad en op corridors voor het vervoer van goederen over lange afstanden, zullen de vervoersgerelateerde kosten dalen en zullen voor de levering van goederen in de stad minder lange afstanden moeten worden afgelegd.

In de onderstaande tabel is samengevat welke directe en indirecte gevolgen de opties naar verwachting zullen hebben voor de totale logistiekkosten.

	Bestelling en communicatie	Inventaris-, opslag- en risicokosten	Laden, lossen en overladen	Vervoer
e-Freight / ITS	+	+		+
Duurzame kwaliteit	+		+	+
Vereenvoudiging	+	+		+
Voertuigafmetingen en laadeenheden			+	+
Stadsvervoer				+
Groene corridors	+	+	+	+

De subjectieve beoordeling door logistiekexploitanten en expediteurs brengt duidelijke verschillen in de doeltreffendheid van elke optie aan het licht (zie onderstaande tabel). Er zij op gewezen dat de absolute waarden eerder de waargenomen dan de gemeten baten uitdrukken. Bovendien moet bij het analyseren van deze resultaten rekening worden gehouden met de algemene voorkeur voor beleidsmaatregelen die onmiddellijk resultaat opleveren, in vergelijking met maatregelen waarmee langetermijndoelstellingen worden nagestreefd.

Waargenomen baten van de voorgestelde acties¹

	Geraamde kostenbesparing	Geraamde tijdwinst
e-Freight / ITS	8%	10%

¹ Voor de methodologie van de enquête, zie "Preparatory Study for an Impact Assessment on a EU Freight Logistics Action Plan, Stakeholders' demand for policy measures", april 2007.

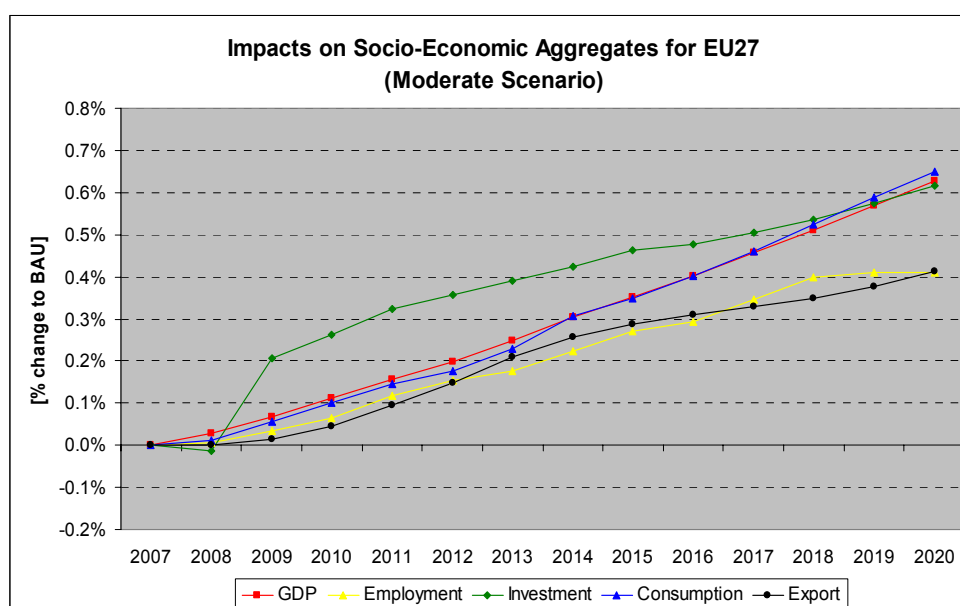
	Geraamde kostenbesparing	Geraamde tijdwinst
Duurzame kwaliteit	10%	12%
Vereenvoudiging	4%	5%
Voertuigafmetingen en laadeenheden	11%	9%
Stadsvervoer	14%	14%

5.2. Macro-economische baten

In de effectbeoordeling is een optimistisch en een realistisch scenario beschreven, overeenkomstig de reikwijdte van de gevolgen die het actieplan naar verwachting zal hebben. Om redenen van beknoptheid wordt hierna alleen het realistisch scenario uiteengezet.

Dat realistisch scenario gaat ervan uit dat het actieplan de productiviteit in de logistieksector zal doen stijgen met minstens 3% voor het vervoer over land, 5% voor aanvullende vervoersdiensten en 3% voor verbindingen. Voorts zal het actieplan de kosten van de goederenlogistiek met 2% en de vervoerstijd met 3% doen dalen en de laadfactoren met 3% doen stijgen. Deze cijfers zijn gebaseerd op beoordelingen door deskundigen van de verwachte totale gevolgen van de maatregelen die in het actieplan inzake logistiek zijn voorgesteld.

Op basis van het ASTRA-berekeningmodel is berekend dat deze wijzigingen in de EU-27 zullen leiden tot een stijging van de gemiddelde jaarlijkse groei van het BBP met 0,04% , in vergelijking met het "business as usual"-scenario. Deze procentueel kleine groei komt in absolute cijfers neer op ettelijke miljarden euro's extra groei per jaar.



5.3. Gevolgen voor het milieu

De milieuprestaties van veel economische sectoren verbeteren, maar de vervoersgerelateerde CO₂-emissies, waarvan een derde wordt toegeschreven aan het goederenvervoer, nemen nog toe en kunnen de EU-doelstellingen op het gebied van broeikasgasemissies in gevaar brengen. De voorgestelde mix van acties zal deze problemen helpen oplossen door de onnodige vervoersactiviteit te beperken, de integratie van vervoerswijzen te verbeteren, de aantrekkelijkheid van de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen te vergroten en de klanten de mogelijkheid te bieden gemakkelijker rekening te houden met kwalitatieve criteria, zoals de gevolgen voor het milieu. Door prioritaire aandacht te besteden aan "groen vervoer" en vervoer in stedelijke gebieden kunnen nieuwe, milieuvriendelijke technologieën worden toegepast waar ze het meeste effect hebben.

Het actieplan inzake logistiek zal positieve gevolgen hebben voor het milieu omdat

- efficiënte routebepaling, met name in het wegvervoer, de CO₂-emissies zal doen dalen, de congestie zal doen afnemen en de laadfactoren zal verbeteren;
- elektronische monitoring van goederenbewegingen de voorspelbaarheid van leveringen zal verbeteren en onnodig goederenvervoer en energie-intensieve leveringen om "snelle oplossingen" te bieden voor gemakkelijk verstoorbare productie- en distributieprocessen zal helpen vermijden;
- het gebruik van multimodale laadeenheden de interoperabiliteit van de verschillende vervoerswijzen zal verbeteren en de overstap naar minder vervuilende vervoerswijzen zal vergemakkelijken;
- administratieve en juridische vereenvoudiging de kosten van het multimodale goederenvervoer zal doen dalen waardoor dit vervoer aantrekkelijker wordt;
- de verspreiding van goede praktijken en de verbetering van de opleiding van werknemers in de logistieksector ervoor zorgen dat degenen die de beslissingen over goederenvervoer nemen volledig op de hoogte zijn van de alternatieven en van de sociale, economische en milieugevolgen van hun beslissingen.

Wanneer andere vervoerswijzen een aantrekkelijk alternatief vormen, kunnen grote gevolgen voor de milieuprestaties van de goederenlogistiek worden verwacht. Dit betekent dat er een nauwe band bestaat tussen het actieplan logistiek en andere beleidsinitiatieven op het gebied van vervoer, met name het bevorderen van een spoorwegnet met voorrang voor goederenvervoer en van de snelwegen op zee. De tenuitvoerlegging van deze initiatieven en de sterkere nadruk op het goederenvervoer in de financiering van de TEN-V zullen omstandigheden scheppen die logistiek- en vervoersexploitanten in staat stellen diensten te leveren die niet alleen economisch efficiënt zijn maar ook duurzaam vanuit milieuoogpunt. Bovendien zal de internalisering van externe kosten, waarvoor momenteel een methode wordt uitgewerkt, naar alle verwachting een extra stimulans geven aan het gebruik van milieuvriendelijke vervoerswijzen.

5.4. Sociale gevolgen

Het actieplan inzake logistiek zal een invloed hebben op de werknemers in de logistieksector en op degenen die te maken krijgen met de gevolgen ervan (geluid, emissies, congestie).

Het in het actieplan voorgestelde initiatief om een certificatieregeling voor werknemers in de logistieksector op te stellen, zal het opleidingsniveau verbeteren en nieuwe carrièremogelijkheden scheppen. De invoering van nieuwe technologieën, met name op IT-gebied, zal de behoefte van de sector aan specialisten doen toenemen en zal de bekwaamheden van het personeel opwaarderen.

Wat het grote publiek betreft, zullen de gevolgen van het actieplan op de sociale habitats op lange termijn waarschijnlijk positief zijn, met name dankzij de maatregelen om goede praktijken in een stedelijke omgeving te stimuleren. Veel zal echter ook afhangen van de ontwikkeling van de vervoerstechnologieën. In het kader van initiatieven als de bevordering van "groene corridors" moet ook worden nagegaan hoe het goederenvervoer beter kan worden verzoend met een goede levenskwaliteit.

5.5. Administratieve kosten

Met uitzondering van het "enig administratief loket", dat extra investeringen in de nationale IT-bekwaamheden vergt, blijven de administratieve kosten van de toepassing van het actieplan inzake logistiek beperkt, zowel voor het bedrijfsleven als voor de overheid. De belangrijkste kosten voor de overheidsinstanties hebben waarschijnlijk te maken met de opstelling van nieuwe normen, de invoering van een regeling voor de certificering van kwalificaties en de mogelijke aanpassing van de nationale opleidingscurricula, de toepassing van benchmarking en prestatiemeting en de oprichting van centra voor het bevorderen van multimodaal vervoer. De belangrijkste kosten voor het bedrijfsleven worden veroorzaakt door de aanpassing aan nieuwe normen en de naleving van de voorschriften inzake certificering en benchmarking.

6. CONCLUSIES

Er valt veel te zeggen voor EU-actie ter bevordering van de logistiek, en de verwachtingen zijn dan ook hooggespannen. De beleidmakers moeten de behoefte aan efficiënte logistiekdiensten (een factor die van cruciaal belang is voor het concurrentievermogen van de EU) verzoenen met de vraag naar duurzaamheid van de activiteiten van deze sector.

Er zijn duidelijke verschillen tussen de verwachte resultaten van de diverse opties, maar omdat synergieën tussen deze opties tot stand kunnen worden gebracht en omdat de kenmerken van de goederenlogistiek kunnen worden beïnvloed door ontwikkelingen op een groot aantal technologische en regelgevende gebieden, wordt een mix van maatregelen aanbevolen.

De voorgestelde mix van maatregelen zal direct of indirect een positief effect hebben op de totale kosten van de logistieksector: de kosten van bestellingen en

communicatie, van voorraden en risicobeheer, van overladen en van het vervoer zelf zullen dalen. Sommige van deze maatregelen zullen zelf geen onmiddellijk effect hebben op de doeltreffendheid van de logistiekdiensten in de EU, maar vormen een noodzakelijke voorbereidende stap op weg naar een verbetering van het logistiekkader.

Voor het midden- en kleinbedrijf zal baat hebben bij het actieplan omdat de standaardisering (van informaticasystemen en voertuigtechnologieën) en de administratieve vereenvoudiging hen in staat zal stellen hun exploitatiekosten verhoudingsgewijs veel sterker te beperken. De versterking van de factor kwaliteit bij het nemen van beslissingen over goederenlogistiek zal nieuwe marktkansen scheppen.

Het milieueffect van de voorgestelde maatregelen kan als positief worden omschreven omdat ze onnodige vervoersactiviteiten helpen beperken, de integratie van vervoerswijzen verbeteren, de aantrekkelijkheid van de meest milieuvriendelijke vervoerswijzen vergroten en de klanten de mogelijkheid bieden gemakkelijker rekening te houden met kwalitatieve criteria, zoals de gevolgen voor het milieu.

De mix van acties zal ook positieve sociale gevolgen hebben. De acties zullen immers de kwaliteit van de opleidingen verbeteren en de mobiliteit vergroten. Voor de maatschappij in het algemeen zal een efficiëntere goederenlogistiek ertoe bijdragen dat wij de levenskwaliteit die we als klant gewend zijn geraakt, kunnen behouden en tegelijk de negatieve gevolgen voor onze woongebieden kunnen beperken.

7. INTERNE BEOORDELING

De Commissie heeft zich vast voorgenomen om kwalitatieve en grondige effectbeoordelingen op te stellen. Zij heeft dan ook een Raad voor Effectbeoordeling opgericht die tot taak heeft de kwaliteit van de door de diensten van de Commissie opgestelde effectbeoordelingen te ondersteunen en te controleren. Deze raad heeft de onderhavige effectbeoordeling beoordeeld en op 23 juli 2007 advies uitgebracht. Naar aanleiding van de opmerkingen van de raad is deze effectbeoordeling opnieuw bekeken en ingekort.

De aangebrachte wijzigingen hadden onder meer betrekking op een nauwkeuriger omschrijving van de probleemstelling en de doelstellingen van het actieplan. Voorts is meer aandacht besteed aan de beleidcontext en de verwachte sociale en milieugevolgen en is meer uitleg verschaft bij het macro-economische model.