



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 18.10.2007
COM(2007) 606 definitief

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

**De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer:
versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het
goederenvervoer in Europa**

{SEC(2007) 1351}
{SEC(2007) 1367}

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

De EU-agenda op het gebied van goederenvervoer: versterking van de doeltreffendheid, integratie en duurzaamheid van het goederenvervoer in Europa

1. CONTEXT EN AANLEIDING

Het vervoer van goederen, gaande van grondstoffen tot afgewerkte producten, is van essentieel belang voor de economische activiteit en de levenskwaliteit in de EU. Het maakt arbeidsverdeling en schaalvoordelen mogelijk en schept comparatieve voordelen. Het is dan ook van fundamenteel belang voor het concurrentievermogen van Europa.

Goed georganiseerd goederenvervoer draagt ook bij tot duurzame en energie-efficiënte activiteiten en versterkt de samenhang door bedrijven over de hele EU, inclusief de perifere gebieden, beter toegang te bieden tot de interne markt en de voordelen die hij biedt.

In de tussentijdse evaluatie van het witboek van de Europese Commissie van 2001 wordt voorspeld dat het goederenvervoer in de EU-25 tussen 2000 en 2020 met 50% zal toenemen (uitgedrukt in tonkilometer). Om de doeltreffendheid en duurzaamheid van dit groeiende goederenvervoer te kunnen garanderen, moeten echter een aantal beleidskwesties op de agenda worden geplaatst:

- in sommige delen van het Europese vervoerssysteem heeft de congestie een negatieve invloed op de kosten, de vervoerstijd en het brandstofverbruik;
- het goederenvervoer moet een bijdragen leveren tot de verwezenlijking van de EU-doelstellingen inzake klimaatverandering¹ en tot de vermindering van vervuilende emissies en geluidsoverlast;
- het goederenvervoer is sterk afhankelijk van fossiele brandstoffen, die voor een groot gedeelte worden ingevoerd;
- de veiligheid en beveiliging van het vervoer moeten verder worden verbeterd;
- er zijn aanwijzingen dat de vervoers- en logistieksector moeilijkheden ondervinden om gekwalificeerd personeel aan te trekken.

Wanneer geen maatregelen worden genomen, zal de voorspelde toename van het goederenvervoer deze problemen nog verergeren.

Het goederenvervoer leidt echter niet alleen tot problemen, het biedt ook kansen die niet mogen worden gemist:

¹ Conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van 8/9 maart 2007.

- met elke uitbreiding is de heterogeniteit van de EU toegenomen. Op de nieuwe continentale markt die door deze uitbreidingen is ontstaan, moeten bijgewerkte logistiektechnieken en goede praktijken snel in de hele Unie worden toegepast;
- op de steeds sterker geïntegreerde en geconcentreerde mondiale markt voor goederenlogistiek zijn verscheidene Europese bedrijven uitgroeid tot marktleider;
- het vooruitzicht van verbeterde handelsbetrekkingen met landen buiten de EU is gerechtvaardigd. Daarom is in de voorgestelde beleidsinitiatieven ook rekening gehouden met de noodzaak om de vervoersactiviteiten, met name van en naar de buurlanden, efficiënter te maken;
- de snelle ontwikkeling van de informatie- en communicatietechnologieën (ICT) brengt een radicale verandering teweeg in de manier waarop goederenlogistiek kan worden georganiseerd.

2. HET ANTWOORD VAN HET BELEID

Om deze uitdagingen het hoofd te bieden, zal de Europese Commissie een reeks beleidsinitiatieven nemen, zoals aangekondigd in de vorig jaar uitgevoerde tussentijdse evaluatie² van het witboek Vervoer van 2001. Deze maatregelen zijn het resultaat van intensief overleg met alle belanghebbende partijen. In totaal werden 13 seminars en conferenties georganiseerd, werd deelgenomen aan meer dan dertig externe evenementen en werden bijna 160 schriftelijke opmerkingen ontvangen. Bovendien werden meer dan 500 verslagen over knelpunten bij de Commissie ingediend.

In die tussentijdse evaluatie is rekening gehouden met de gewijzigde context sinds 2001: versnelde globalisering van de productie, onzekerheid over de continuïteit van de energievoorziening, versnelling van de klimaatopwarming en de uitbreiding naar Centraal- en Oost-Europa waardoor de EU een continentale dimensie krijgt. In de evaluatie wordt daarom voorgesteld de focus en de instrumenten van het vervoersbeleid te verruimen om het hoofd te kunnen bieden aan deze nieuwe uitdagingen. De nadruk wordt vooral gelegd op de noodzaak om de doeltreffendheid van de verschillende vervoerswijzen te verbeteren, ongeacht of ze afzonderlijk of in combinatie (comodaliteit) worden gebruikt. Met dit pakket maatregelen wordt getracht een bijdrage te leveren tot de verwezenlijking van deze doelstelling.

De voorgestelde beleidsinitiatieven:

- In het actieplan inzake goederenlogistiek³ wordt een reeks acties voorgesteld om het goederen- en verkeersbeheer te bevorderen en duurzame kwaliteit en doeltreffendheid te verbeteren, om de administratieve procedures te vereenvoudigen, om de laadnormen te herzien en om de voertuigafmetingen en – gewichten te bestuderen met het oog op een eventuele herziening van Richtlijn 96/53/EG (rekening houdende met de gevolgen voor de andere vervoerswijzen).

² "Europa duurzaam in beweging - Duurzame mobiliteit voor ons continent" COM(2006) 314 def.

³ COM(2007) 607 def.

- De mededeling betreffende een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer⁴ zal het goederenvervoer per spoor concurrerender maken door de transittijden te verkorten, de betrouwbaarheid van het spoor te verbeteren en het spoor beter te laten aansluiten op de behoeften van de klant.
- In de mededeling betreffende een Europees havenbeleid⁵ wordt een visie uiteengezet en worden middelen ter beschikking gesteld om de prestaties van havens als essentiële hubs in het Europese vervoerssysteem te verbeteren, om ze te helpen nieuwe investeringen aan te trekken, stabiel overleg tussen alle belanghebbenden tot stand te brengen en het imago van de havens te verbeteren. Deze mededeling draagt bij tot de tenuitvoerlegging van de recentelijk vastgestelde mededeling inzake een geïntegreerd maritiem beleid voor de Europese Unie⁶, waarin een holistische, sectoroverschrijdende benadering van het maritieme beleid wordt uiteengezet.
- Het werkdokument van de diensten van de Commissie "Naar een Europese maritieme vervoersruimte zonder grenzen"⁷ zal een raadplegingsproces op gang brengen dat moet leiden tot een vereenvoudiging van de administratieve en rapporteringsprocedures, zodat de korte vaart volledig profijt kan trekken van de voordelen van de interne markt en op gelijke voet wordt behandeld met de andere vervoerswijzen.
- In het werkdokument van de diensten van de Commissie inzake snelwegen op zee⁸ wordt de voortgang bij de totstandbrenging van de snelwegen op zee beschreven en worden suggesties voor verdere kwalitatieve verbeteringen gedaan.

3. SYNERGIEËN

De hierboven vermelde beleidsinitiatieven versterken elkaar en vormen een beleidsagenda voor de verbetering van de doeltreffendheid van het goederenvervoer in Europa. Samen helpen ze het goederenvervoer in de EU efficiënter en duurzamer te maken. Alle initiatieven zijn gericht op een specifiek deelgebied, maar ze volgen een gemeenschappelijke benadering die wordt gekenmerkt door:

- een focus op corridors, waarbij ook aandacht wordt besteed aan de koppelingen tussen de vervoersketens van en naar de buurlanden en over zee,
- het bevorderen van innoverende technologieën en praktijken op het gebied van infrastructuur, vervoersmiddelen (zoals voertuigen, wagons en schepen) en goederenbeheer,
- de vereenvoudiging van goederenvervoersketens en de aanverwante administratieve procedures, en

⁴ COM(2007) 608 def.

⁵ COM(2007) 616 def.

⁶ COM(2007) 575 def.

⁷ SEC(2007) 1351.

⁸ SEC(2007) 1367.

- een versterking van de kwaliteit.

3.1. Een aanpak die gebaseerd is op corridors

Door schaalvoordelen te exploiteren kunnen corridors unieke technische en economische kansen bieden die het aantrekkelijk maken om optimaal gebruik te maken van de verschillende vervoerswijzen. Het is van essentieel belang dat de verschillende vervoerswijzen en de corridors zelf kunnen worden gecombineerd tot een naadloze deur-tot-deur-dienst, die - voor zover nodig - gebruik maakt van goed ontworpen terminals. Dit is een absolute voorwaarde om goederen op een gemakkelijke, betrouwbare en kostenefficiënte manier van de ene vervoerswijze naar de andere te laten doorstromen. In de mededelingen betreffende een Europees havenbeleid en een spoorwegwet met voorrang voor goederenverkeer wordt dan ook ingegaan op de beschikbaarheid en toegankelijkheid van overslagplatformen, terwijl het actieplan voor goederenlogistiek focust op de kwaliteit en doeltreffendheid van de goederenbewegingen en op de eenvoudige doorstroming van goederenrelateerde informatie tussen vervoerswijzen.

Om het goederenvervoer duurzamer te maken, moeten inspanningen worden geleverd om het energieverbruik en de emissies van geluid, vervuilende stoffen en broeikasgassen tot een minimum te beperken.

Met dit in het achterhoofd is in het actieplan inzake logistiek het begrip "groene corridors" opgenomen, d.w.z. corridors voor goederenvervoer die worden gekenmerkt door hun geringe effect op mens en milieu. Spoorwegen en vervoer over het water zijn essentiële onderdelen van deze groene corridors.

3.2. Infrastructuur, vervoersmiddelen en goederenbeheer

De actuele vervoersinfrastructuur moet worden aangepast om te anticiperen op de voorspelde groei van het goederenvervoer in de komende jaren. Het trans-Europese vervoersnet (TEN-V) is één element van de strategie om dit doel te verwezenlijken. De lopende werkzaamheden in het kader van het TEN-V omvatten onder meer de ontwikkeling van een aantal strategisch belangrijke transnationale corridors. Een ander element is het efficiënte gebruik van de beschikbare infrastructuur. Dit heeft onder meer betrekking op het gebruik van op IT gebaseerde systemen om de verkeers- en goederenstromen beter te beheren. Het Europees beheersysteem voor spoorvervoer (European Rail Traffic Management System, ERTMS) en Telematics Application for Freight (TAF) in de spoorwegsector, River Information Services (RIS) in de binnenvaart en SafeSeaNet, Vessel Traffic Management and Information Systems (VTMIS), Automatic Identification System (AIS) en de identificatie en tracking van schepen op lange afstand (Long-Range Identification and Tracking, LRIT) in het maritieme vervoer zijn stuk voor stuk voorbeelden van de inspanningen die momenteel in die richting worden geleverd. In het actieplan inzake logistiek wordt gesteld dat interoperabiliteit alleen kan worden bereikt als extra inspanningen worden geleverd voor de ontwikkeling van intelligente vervoerssystemen (ITS) in het wegvervoer. Voorts wordt in het actieplan opgeroepen om te werken aan geïntegreerde systemen identificatie en tracking en, op langere termijn, aan reiswegbepaling van goederen over verschillende vervoerswijzen heen. De Commissie bereidt momenteel een belangrijk ITS-initiatief voor 2008 voor: zij zal een gedetailleerd stappenplan voor de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van ITS in

Europa opstellen, waarbij aandacht zal worden besteed aan de belangrijkste technologische toepassingen die relevant zijn voor de goederenlogistiek. De totstandbrenging van Europese satellietnavigatiesystemen zoals EGNOS en Galileo vormen een hoeksteen van dat beleid.

Goederenvervoer heeft ook een stedelijke dimensie. De distributie van goederen in stedelijke gebieden vereist efficiënte koppelingen tussen langeafstandsvervoer over hoofdwegen en korteaafstandsdistributie naar de eindbestemming. Dit is een van de punten van het groenboek van de Europese Commissie over mobiliteit in de stad en zal ertoe leiden dat in de toekomst acties worden ondernomen op dit gebied.

Een tweede essentiële voorwaarde voor een efficiënter gebruik van de vervoersinfrastructuur is het wegwerken van operationele en commerciële hinderpalen die de toegang tot de infrastructuur belemmeren. Dit punt is opgenomen in de mededeling over een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer, omdat het gebrek aan coördinatie bij de rijpadtoewijzing het grensoverschrijdende treinverkeer onnodig complex maakt en bijdraagt tot het ontstaan van fysieke hinderpalen voor de spoorwegactiviteiten en tot nodeloze vertragingen.

3.3. Vereenvoudiging

In de loop van de tijd zijn per vervoerswijze en vaak ook per land verschillende diensten en regelingen ontstaan, die geleid hebben tot uiteenlopende regels inzake vervoersdocumenten, aansprakelijkheid en andere administratieve voorschriften en procedures.

De maatregelen om het administratieve aspect van het goederenvervoer te vereenvoudigen zijn in de eerste plaats gefocust op multimodale vervoersketens. In het actieplan inzake goederenlogistiek wordt benadrukt dat het belangrijk is in de richting van één interface voor de administratieve eisen ten aanzien van het goederenvervoer te werken; ook de vragen omtrent vervoersdocumenten en aansprakelijkheid in het multimodale vervoer worden in dat actieplan niet uit de weg gegaan. Parallel hiermee wordt in de mededeling betreffende een spoorwegnet met voorrang voor goederenverkeer de kwestie van harmonisering van de regels voor goederencorridors aan de orde gesteld.

De korte vaart is een geval apart wegens de complexe voorschriften op het gebied van administratie en vervoersdocumenten. Dit is deels toe te schrijven aan de inherente kenmerken van de korte vaart, maar komt ook doordat een schip dat tussen twee EU-havens vaart het EU-douanegebied verlaat in de haven van vertrek en weer binnenkomt in de haven van bestemming. Hiervoor moeten een aantal procedures worden gevolgd. Dit punt wordt onderzocht in het werkdokument van de diensten van de Commissie inzake een Europese maritieme ruimte zonder grenzen.

3.4. Kwaliteit van het goederenvervoer

De kwaliteit van de dienstverlening in het goederenvervoer moet worden verbeterd om alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker te maken ten opzichte van het wegvervoer. Vooral het spoorwegvervoer moet zijn prestaties verbeteren, maar ook het vervoer over het water kan beter worden geïntegreerd in de vervoerslogistiekketen. In het actieplan inzake goederenlogistiek worden suggesties

gedaan om de prestaties van de logistiekketens te verbeteren en wordt specifiek aandacht besteed aan het niveau van de dienstverlening in multimodale overslag hubs.

4. ROL VAN DE EUROPESE COMMISSIE

Om de doeltreffendheid en duurzaamheid van het goederenvervoer te verbeteren moet de overheid passende randvoorwaarden scheppen en de tendens naar comoditeit en duurzaamheid ondersteunen. Dit betekent dat passende wetgevende maatregelen moeten worden genomen, de opdracht voor technische standaardisering moet worden gegeven, politieke en financiële steun moet worden gegeven en goede praktijken moeten worden aangemoedigd. Via het actieplan inzake goederenlogistiek, de mededeling inzake een spoorwegnetwerk met voorrang voor goederenverkeer, de mededeling over een Europees havenbeleid en de werkdocumenten van de diensten van de Commissie over een Europese maritieme ruimte zonder grenzen en over de snelwegen van de zee, die samen de agenda voor 2007 op het gebied van goederenvervoer vormen, voert de Commissie de acties uit die op EU-niveau moeten worden ondernomen.

De Europese inspanningen ter ondersteuning van vervoerscorridors, ter verbetering van het verkeers- en goederenbeheer, ter vereenvoudiging van de administratieve voorschriften en ter verbetering van de kwaliteit zijn vooral nodig gezien het internationale karakter van de corridors, het toenemende marktaandeel van grensoverschrijdend goederenvervoer ten gevolge van de ontwikkeling van de interne markt, en de kansen op handel en groei buiten de grenzen van de EU. Zonder gemeenschappelijke aanpak op EU-niveau zou deze sterk innovatiegedreven sector geconfronteerd worden met een gefragmenteerde markt, die de introductie van nieuwe technologieën of innoverende oplossingen verhindert, met name voor het midden- en kleinbedrijf. Ten slotte moeten gemeenschappelijke inspanningen worden geleverd om de door het goederenvervoer veroorzaakte milieuproblemen op te lossen.

5. VERDERE STAPPEN

Het feit dat tegelijkertijd diverse initiatieven met betrekking tot goederenvervoer worden genomen, wijst erop hoe belangrijk dit thema is voor de duurzaamheid en concurrentiekracht van de Europese economieën. De voorstellen die in het kader van deze initiatieven worden gedaan, zijn het resultaat van langdurig overleg. Dit overleg heeft geleid tot een Europese sociale dialoog over havens en zal waarschijnlijk ook intensief sociaal overleg op lokaal en regionaal niveau stimuleren.

De reeks beleidsinitiatieven die in dit document zijn uiteengezet banen de weg voor een Europees beleid inzake goederenvervoer dat gebaseerd is op de beginselen van comoditeit, intelligente vervoerssystemen (ITS), groene corridors en klantgerichtheid:

- comoditeit is alleen mogelijk als de doeltreffendheid, interoperabiliteit en interconnectiviteit van het spoorwegvervoer, het maritieme vervoer, het vervoer over binnenwateren, het lucht- en het wegvervoer worden verbeterd en als de hubs

van deze verschillende vervoerswijzen volledig worden geïntegreerd in een naadloze dienstverlening van deur tot deur;

- intelligente vervoerssystemen bieden mogelijkheden om de vervoersactiviteiten en de goederen beter te beheren en om de beschikbare infrastructuur beter te benutten;
- het concept van groene corridors past in het streven naar de integratie van milieu-, veiligheids- en beveiligingsoverwegingen in het ontwerp en de exploitatie van de infrastructuur van het trans-Europese vervoersnet;
- ten slotte moet in de toekomst de aandacht komen te liggen op de behoeften van de gebruikers.

Deze beginselen zullen als leidraad worden gebruikt bij de tenuitvoerlegging van de door de Europese Commissie voorgestelde acties en initiatieven.