

## Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu der „Mitteilung der Kommission: Aktionsplan Güterverkehrslogistik“

KOM(2007) 607 endg.

(2008/C 224/10)

Die Europäische Kommission beschloss am 18. Oktober 2007, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 262 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Mitteilung der Kommission: Aktionsplan Güterverkehrslogistik“

Die mit den Vorarbeiten beauftragte Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft nahm ihre Stellungnahme am 8. Mai 2008 an. Berichterstatte war Herr RETUREAU.

Der Ausschuss verabschiedete auf seiner 445. Plenartagung am 28./29. Mai 2008 (Sitzung vom 29. Mai) mit 99 Ja-Stimmen bei 1 Stimmenthaltung folgende Stellungnahme:

### 1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss befürwortet den Aktionsplan der Europäischen Kommission und möchte mit dem für 2010 geplanten Zwischenbericht befasst werden, um die erzielten Fortschritte zu bewerten und etwaige nach wie vor bestehende Probleme zu ermitteln.

1.2 Der Ausschuss unterschreibt, dass es durchaus lohnenswert ist, gesonderte Benchmarks für Umschlagterminals einschließlich Häfen und Flughäfen in enger Zusammenarbeit mit dem Sektor vorzunehmen. Durch eine Reihe ureigener europäischer Benchmarks, die Spielraum für eine weitere Spezifizierung auf lokaler Ebene lassen, kann in Anbetracht der unterschiedlichen Wesensmerkmale von Landterminals, Seehäfen, Flughäfen und Binnenhäfen bei den Benchmarks hinreichend differenziert werden.

1.3 Die Transportpreise für die einzelnen Verkehrsträger tragen ganz allgemein weder deren wirklichen Auswirkungen auf die Infrastruktur, die Umwelt und die Energieeffizienz noch den sozialen, territorialen und gesellschaftlichen Kosten in ausreichendem Maße Rechnung.

1.4 Mit den für dieses Benchmarking vorgesehenen Vergleichs- und Bewertungsinstrumenten müssen daher die bestehenden Transportketten auf der Grundlage ihrer Nachhaltigkeit verglichen werden, um die Einrichtung eines ausgewogenen Mechanismus zur Preisfestsetzung zu erleichtern und ein Regulierungssystem mit dem Ziel zu konzipieren, je nach Frachttart und zu Verfügung stehenden Verkehrsträgern eine Verlagerung auf effizientere und nachhaltigere Verkehrsträger im Logistikbereich zu erreichen.

1.5 Für eine Frachtlogistik, die den Anforderungen der Nutzer und der Gesellschaft insgesamt besser Rechnung trägt, müssen die bestehenden neuen Spitzentechnologien unbedingt schneller weiterentwickelt und umgesetzt werden. Ferner muss die Forschung intensiviert, dauerhaft in die Aus- und Weiterbildung sowie in die Berufsqualifikationen der Arbeitnehmer investiert und auch auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen hingewirkt werden. Gleichzeitig muss auch die Nutzung der bestehenden Infrastruktur optimiert und das vorhandene Human-, Material- und Finanzkapital im Logistik- und Verkehrsbereich besser eingesetzt werden. Die Berufsmöglichkeiten in dieser Sparte müssen aufgewertet und attraktiver gestaltet werden. Es bedarf auch neuer Investitionen, um die Eingliederung

der neuen Mitgliedstaaten sowie die Mittelmeerpolitik und die Nachbarschaftspolitik der EU schneller voranzubringen. Darüber hinaus müssen die langfristigen Perspektiven in Bezug auf die Entwicklung der Nachfrage untersucht werden, um Investitionen zu tätigen, die sich auf sehr lange Sicht amortisieren werden.

1.6 Außerdem muss die aktive und passive Straßenverkehrssicherheit insbesondere in den Grenzregionen mit Drittstaaten gewährleistet werden.

1.7 Die Meeresgrenzen der EU erstrecken sich nunmehr bis zur Ostsee und zum Schwarze Meer an der Mündung der Donau — eine Verkehrsachse, die neubelebt werden muss. In der EU werden 90 % des Handels mit Drittländern sowie 40 % des Binnenhandels in den Häfen abgewickelt, und die Hafenlogistik erlebt einen enormen Aufschwung. Es sind allerdings noch zahlreiche Verbesserungen erforderlich. So müssen insbesondere die Anbindungen der Häfen an das Hinterland modernisiert werden, um für eine größere Verkehrsträgervielfalt zu sorgen und die Nutzung des Intermodalverkehrs zu fördern. Ferner müssen Umschlagtechnik und -organisation verbessert werden. Außerdem muss eine ausgewogenere Auslastung der einzelnen Häfen angestrebt werden; Häfen und Landplattformen müssen sich auch besser ergänzen.

1.8 Der Ausschuss begrüßt den Einsatz neuer Technologien, die angewandte Forschung zu sämtlichen verbesserungsfähigen Aspekten der einzelnen Verkehrsträger (Infrastruktur, Transport- und Umschlagsausstattung, Arbeitsorganisation und -bedingungen usw.), den aktiven Beitrag zur Ausarbeitung technischer Normen und von Kommunikations- und Nachrichtenstandards zur Verbesserung der Ko-Modalität und des Verkehrsflusses insgesamt sowie eine bessere „Koppelung“ von Produktionssteigerung und Handel einerseits und Verkehr andererseits, der unweigerlich weiter anwachsen wird. Hocheffiziente Logistikketten sind diesbezüglich von grundlegender Bedeutung.

1.9 Die Forschungsarbeiten zu Motorentchnik und deren Energieeffizienz, zu Kraftstoffen nichtfossilen Ursprungs für Kraftfahrzeuge im Individual- wie auch im öffentlichen Personen- und Güterverkehr müssen fortgeführt werden.

1.10 Für die städtische Verkehrslogistik sind dringend Maßnahmen sowie eine Intensivierung der Anstrengungen erforderlich, um das langsame Ersticken der Wirtschaft in den Großstädten und die erheblichen Effizienzeinbußen zu verhindern, die

auf Staus zurückzuführen sind, in denen Bewohner wie Unternehmen unproduktiv und umweltschädlich Zeit verlieren. Es bedarf eines umfassenden Ansatzes für die Städte, der den Anforderungen des Individual- und des öffentlichen Personen- und Güterverkehrs Rechnung trägt, um eine ausgewogenere Straßenauslastung zu erreichen und den Abwanderungstrend der Bevölkerung und zahlreicher Betriebe ins Umland sowie in weiter entfernt gelegene Gebiete umzukehren.

1.11 Nachhaltigkeit, Energieeffizienz und Intermodalität stehen im Mittelpunkt des Aktionsplans. Der vorgeschlagene Fahrplan zeigt deutlich, wie dringend eine derartige Politik umgesetzt werden muss. Die Europäische Kommission setzt daher in ihren Vorschlägen auf Zusammenarbeit und Dialog. Diese Option muss sich jedoch erst als durchführbar erweisen. Ihr Erfolg hängt von den Akteuren auf dem Weltverkehrsmarkt und ihrer Anpassungsfähigkeit an diese seitens der Zivilgesellschaft immer lauter vorgebrachten Forderungen ab.

## 2. Die Vorschläge der Europäischen Kommission

### 2.1 Einleitung

2.1.1 Am 28. Juni 2006 veröffentlichte die Europäische Kommission eine Mitteilung mit dem Titel „Güterverkehrslogistik in Europa — der Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität“<sup>(1)</sup>, in der die Bedeutung der Logistik für einen nachhaltigeren, saubereren und wirklich umweltfreundlichen Verkehr aufgezeigt wurde. Im Anschluss an diese Mitteilung wurde ein Konsultationsverfahren eingeleitet mit dem Ziel, einen europäischen Aktionsplan für die Güterverkehrslogistik<sup>(2)</sup> auszuarbeiten. Dieser wurde am 18. Oktober 2007 veröffentlicht.

2.1.2 Die Europäische Kommission beabsichtigte, die „logistische Perspektive“ in die europäische Verkehrspolitik einzubringen, um die wiederkehrenden Engpässe zu verringern, den Energieverbrauch zu senken, die Nutzung der Ko-/Multi-Modalität der Infrastrukturen und Verkehrsträger zu verbessern, den Umweltschutz zu stärken, die schädlichen Auswirkungen zu reduzieren und die kontinuierliche Weiterbildung der im Verkehr tätigen Arbeitnehmer zu fördern.

2.1.3 Der Ausschuss soll nun eine Stellungnahme zu diesem Aktionsplan abgeben, der konkrete Ziele sowie einen Zeitplan für deren Umsetzung enthält. Mit diesem Aktionsplan soll ferner der Einsatz der neuen Informationstechnologien gefördert werden, um die Verkehrslogistik für Güter (Einzelfracht, Pakete, Container) effizienter zu gestalten. Außerdem werden ein freiwilliges Zertifizierungssystem für die Arbeitnehmer im Logistiksektor, sowie die für diesen Industriezweig notwendigen Berufsaufqualifikationen und Ausbildung vorgeschlagen, um die Mobilität der betreffenden Arbeitnehmer zu fördern.

2.1.4 Wie die Europäische Kommission bereits 2006 betont hat, kann aufgrund unzureichender einschlägiger Daten kaum ein zuverlässiges Bild des europäischen Logistikmarkts gezeichnet werden. Allgemein wird angenommen, dass die Logistikkosten 10 bis 15 % der Kosten für das beförderte Produkt ausmachen.

2.1.5 In ihrer Mitteilung schlug die Kommission die Schaffung eines europäischen Rahmens für die Güterverkehrslogistik und Maßnahmen in verschiedenen Bereichen vor. In dem

Aktionsplan werden die Details festgelegt und als — sehr kurze — Frist für die Verwirklichung der Zeitraum 2008-2012 vorgegeben:

- Ermittlung und Beseitigung von Engpässen;
- Einsatz fortgeschrittener Informations- und Kommunikationstechnologien IKT (für Ortung und Verfolgung) über GALILEO, des Systems zur Fernidentifizierung und -verfolgung LRIT, des Flussinformationssystems RIS, des automatischen Schiffsidentifizierungssystems AIS, des Systems für den Austausch von Seeverkehrsinformationen SafeSeaNet sowie der Telematikanwendungen für den Schienenverkehr (TAF) und des europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS); Einführung „intelligenter“ Technologien wie die Entwicklung und Normung der Funkerkennung (RFID)<sup>(3)</sup>;
- universelle Nachrichten- und Kommunikationsstandards;
- Forschung (7. Forschungsrahmenprogramm);
- Interoperabilität und Verbundfähigkeit;
- Ausbildung qualifizierter Arbeitnehmer im Logistiksektor;
- europäisches „Benchmarking“, allerdings müssen die Indikatoren und die Methodologie erst festgelegt werden;
- Infrastrukturmaßnahmen: Wartung der vorhandenen Infrastruktur und optimale Infrastrukturnutzung; eventuell neue Investitionen, insbesondere in die Spitzentechnologien;
- Dienstqualität durch sozialen Dialog sowie eine geeignete Form der Zusammenarbeit und der Regulierung;
- Förderung und Vereinfachung von multimodalen Verkehrsketten sowie der entsprechenden Verladenormen.

2.1.6 Mit dem 2007 veröffentlichten Aktionsplan sollen die in der ersten Kommissionsmitteilung angestrebten Ziele in ein detaillierteres Programm mit einem Zeitplan für deren Umsetzung umgemünzt werden.

2.1.7 In ihrer Mitteilung<sup>(4)</sup> „Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent“<sup>(5)</sup> — die eine Halbzeitbilanz zum sowie eine Überarbeitung des Verkehrsweißbuchs der Europäischen Kommission von 2001 beinhaltet — bekräftigte die Europäische Kommission das Konzept der „intelligenten Mobilität“, die die Verkehrslogistik und die intelligenten Verkehrssysteme (IVS) umfasst. In ihrem Aktionsplan kommt sie unmittelbar auf dieses Thema zurück.

### 2.2 Elektronisches Güterverkehrssystem (eFreight) und intelligente Verkehrssysteme (IVS)

2.2.1 Die allgemeine Nutzung der bestehenden und künftigen intelligenten Verkehrssysteme kann zu einer grundlegenden Verbesserung der Güterverkehrslogistik führen, birgt allerdings noch Probleme, die zuvor gelöst werden müssen, namentlich Normung, Nutzerkompetenz, Hindernisse rechtlicher oder anderer Natur für die Entmaterialisierung der Dokumente, Datenschutz und Schutz der Privatsphäre.

<sup>(3)</sup> Siehe die Sondierungsstellungnahme des Ausschusses zum Thema „Funkfrequenzkennzeichnung (RFID)“ (Berichterstatter: Herr Morgan), ABl. C 256 vom 27.10.2007, S. 66, sowie die Arbeiten der Konferenz von Lissabon am 15./16. November 2007 (siehe Website des portugiesischen Ratsvorsitzes).

<sup>(4)</sup> KOM(2006) 314 endg. vom 22. Juni 2006.

<sup>(5)</sup> Siehe die einschlägigen Stellungnahmen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zum Verkehrsweißbuch „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (KOM(2001) 370 endg. vom 12.9.2001) und zur Halbzeitbilanz „Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent — Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001“ (KOM(2006) 314 endg. vom 22.6.2006).

<sup>(1)</sup> KOM(2006) 336 endg.

<sup>(2)</sup> KOM(2007) 607 endg.

2.2.2 Die Einrichtung eines elektronischen Güterverkehrssystems (eFreight) führt letztlich zum Aufbau eines „Internets der Dienste“ (die Frachtgüter — Einzelfracht, Pakete oder Container — können mittels passiven oder aktiven, über ein Radiofrequenz-Lesegerät aktivierten „kommunizierenden Etiketten“ individualisiert, benannt und identifiziert werden); dieses neue „Internet der Dienste“ ermöglicht die Automatisierung und Vereinfachung der Frachtdatenübertragung (Ortung, Informationen über Frachtart und -volumen, Zollinformationen usw.). Es gilt, die bestehenden Systeme im Hinblick auf die Schaffung dieser neuen Art von Internet einzusetzen, das auf der Identifizierung von Objekten beruht.

2.2.3 Die Europäische Kommission plant für 2008 eine große Forschungsinitiative auf der Grundlage eines Zeitplans für die Verbreitung der intelligenten Verkehrssysteme und der für die Verkehrslogistik notwendigen Technologien.

### 2.3 Ausblick

2.3.1 Mit diesem Aktionsplan sollen durch die Verbesserung der Effizienz Probleme wie Überlastung, Umweltverschmutzung, Lärmbelästigung, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen angegangen werden, die den Erfolg dieses Aktionsplanes gefährden würden. Begleitet werden müssen diese Maßnahmen durch eine gemeinsam mit den Mitgliedstaaten ausgearbeitete Langfristperspektive, damit eine gemeinsame Grundlage für Investitionen in die Güterverkehrssysteme von morgen geschaffen wird.

2.3.2 Die Europäische Kommission wird im Jahr 2010 über die erzielten Fortschritte und die Durchführung des Aktionsplans Bericht erstatten.

## 3. Allgemeine Bemerkungen

3.1 Die EU-Erweiterung, die zunehmende Globalisierung des Handels, das Entstehen neuer Wirtschaftsmächte (nicht nur China) und die Unternehmensverlagerungen sind wichtige Faktoren für die Handelsentwicklung. Der Handel wächst schneller als die Herstellung. In ihrem Verkehrsweißbuch aus dem Jahr 2001 hat die Europäische Kommission eine Entkopplung von Verkehrsnachfrage und Wirtschaftswachstum vorgeschlagen. Die Überlegungen zu diesem Punkt müssen erneut aufgegriffen werden, um zumindest wieder eine „Koppelung“ oder „Parallelität“ zwischen diesen Bereichen herzustellen. Die Logistik kann im Rahmen des sog. überarbeiteten Verkehrsweißbuchs aus dem Jahr 2006 <sup>(6)</sup> unter Einbindung der verschiedenen Verkehrsträger und -akteure (für die Verwaltung der Verkehrsströme zuständige Akteure, Verkehrsunternehmer, Nutzer, nationale, EU- und internationale Behörden) und gestützt auf die neuen Informations-, Verpackungs- und Umschlagtechnologien ein entscheidendes Element für einen rationelleren und effizienteren Güterverkehr sein.

3.2 Für die weltweiten Logistikketten müssen sowohl die physischen als auch die elektronischen Verbindungen zwischen den einzelnen Modalsystemen voll integriert sein, um den effizientesten Verkehrsträger oder die effizienteste Kombination von Verkehrsträgern zu nutzen und die Logistik zu verbessern. Zu diesem Zweck müssen im „Zieldreieck“ Wirtschaft — Soziales — Umwelt (einschl. in Bezug auf die Verringerung des Energie-

verbrauchs) Effizienzziele festgelegt werden, die es gleichzeitig zu erreichen gilt.

3.3 Die Verkehrsplanung braucht meistens eine lange Vorlaufzeit und erfordert die Zusammenarbeit zahlreicher Akteure. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und Logistikplattformen werden auf lange Sicht getätigt und sind sehr kostenintensiv, vor allem in See- und Binnenschiffahrts- sowie in Flughäfen, aber auch in so genannten „Trockenhäfen“ oder in Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr. Es sind jedoch genau diese Plattformen, die die größten Probleme mit sich bringen und für die rasch verlässliche und dauerhafte Lösungen gefunden werden müssen. Daher muss nach Ansicht des Ausschusses die bestehende Infrastruktur optimal genutzt werden; ein Informations- und Erfahrungsaustausch könnte sich hierfür als sehr sinnvoll erweisen. Die optimale Nutzung der bestehenden Infrastruktur und der Einsatz von Spitzentechnologien allein reichen allerdings nicht aus, es bedarf auch einer mittel- und langfristigen Planung für neue Investitionen.

3.4 Neue Infrastrukturen mit langer Lebensdauer dürfen nur dann gebaut werden, wenn erwiesenermaßen auf lange Sicht auch wirklich ein diesbezüglicher Bedarf besteht und wenn es keine Alternativlösung im Wege der Ko-Modalität gibt, beispielsweise über andere bestehende Infrastrukturen. Die Schiene kann beispielsweise eine Alternative zur Erweiterung eines bestehenden Straßennetzes oder dem Bau neuer Straßen sein. Alle Akteure der Logistikkette, d.h. die EU-Institutionen, die nationalen und regionalen Behörden, die Vertreter von Industrie und Vertrieb und sonstiges verladendes Gewerbe, die Logistik- und Verkehrsunternehmer sowie die Sozialpartner, müssen an der hierfür erforderlichen Planung mitwirken. Die betroffene Wirtschaft wie auch die Bevölkerung müssen in die verschiedenen im Vorfeld stattfindenden Debatten und Konsultationen zu diesen Fragen eingebunden werden; ihren Standpunkten ist sorgsam Rechnung zu tragen.

3.5 Diese Planung muss dauerhafte Partnerschaften zeitigen, die den nachhaltigen Fortbestand der Infrastrukturen (in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht) gewährleisten können. Sie muss sich in das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) einreihen und dazu beitragen, die Investitionen in den Verkehr besser mit den Industrie- und Handelstätigkeiten sowie den Raum- und Städteplanungsprogrammen zu strukturieren, zu koordinieren und zu festigen (in erster Linie zur Vorbeugung eines „Wildwuchses“ an Logistikplattformen, voreiliger und kostspieliger Unternehmensverlagerungen sowie einerseits der Überlastung einiger Verkehrsachsen und Gebiete und andererseits des Niedergangs und der Abgeschnittenheit anderer Gebiete durch das gänzliche oder teilweise Fehlen von Anbindungen).

3.6 Die vorgeschlagenen neuen Frachtnormen müssen darauf abheben, einen eventuellen Umschlag in Bezug auf manövrierfähiges Maximalgewicht und Abmessungen zu erleichtern. Allerdings dürfen sie angesichts der Probleme, die darauf zurückzuführen sind, dass der Güterlandverkehr mehr oder weniger ausschließlich über die Straße abgewickelt wird, diese Normen keinesfalls zu Überladung führen, die wiederum Infrastrukturschäden und eine verminderte Straßenverkehrssicherheit zur Folge haben könnte. Diese Frachtnormen müssen vielmehr die Co-Modalität fördern.

<sup>(6)</sup> Für ein mobiles Europa — Nachhaltige Mobilität für unseren Kontinent: Halbzeitbilanz zum Verkehrsweißbuch der Europäischen Kommission von 2001; KOM(2006) 314 endg. vom 22.6.2006.

3.7 Bezüglich des Vorschlags aus dem Jahr 2003 betreffend eine neue freiwillige intermodale Ladeinheit wiederholt der Ausschuss zusammenfassend seinen Standpunkt, dass die Kombination von Ladeeinheiten mit unterschiedlichen Abmessungen ein logistischer Alptraum ist. Die seinerzeit angeführten beiden Hindernisse (Abmessungen der Stellgerüste und die Ungewissheit über die Träger der Kosten dieses Systems) führen allein schon zu dem Schluss, dass dieses System nicht benutzt werden wird. Hinzu kommen noch ernste Bedenken auf Seiten der Binnenschifffahrt und des Kraftverkehrsgewerbes.

#### 4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der Ausschuss würde es begrüßen, wenn die Europäische Kommission ihn mit dem Bericht befassen würde, den sie 2010 über die Durchführung des Aktionsplans und mögliche Probleme bei seiner Umsetzung vorlegen will.

4.2 Das „Internet der Dinge“ ist sicherlich ein Instrument zur Verbesserung der Effizienz der Verkehrslogistik und der den Kunden angebotenen Dienste. Der Ausschuss hinterfragt jedoch angesichts der Erfahrungen mit dem „Internet der Namen“ die Kontrollverfahren und -instrumente, die für die „Benennung“ eingerichtet werden müssten; aus historischen Gründen unterliegt das „Internet der Namen“ der Endkontrolle durch das US-amerikanische Handelsministerium (USDoC). Der Ausschuss befürwortet die Option einer europäischen Governance für die Domain-Bezeichnungen und die Datenbankverwaltung sowie bei der Festlegung von technischen Normen.

4.2.1 Die Aufnahme der Logistikentwicklung in die überarbeitete Lissabon-Strategie für Wachstum und Beschäftigung seitens der Europäischen Union ist zu begrüßen. Angesichts der Erfahrungen der Vergangenheit fordert der Ausschuss die Europäische Kommission jedoch auf, die bei der Umsetzung der neuen Technologien, insbesondere in Bezug auf GALILEO, entstandenen Verzögerungen umgehend aufzuholen.

4.3 Nach Meinung des Ausschusses sollte das „Internet der Dinge“ aufgrund seiner wirtschaftlichen Bedeutung und der Tatsache, dass der Handel mehrheitlich auf interregionaler Ebene erfolgt, auf dem Grundsatz der Multipolarität beruhen (z.B. regionale oder nachgeordnete Benennungsgremien) und nicht unter die Endkontrolle einer einzigen Behörde, die noch dazu nicht einmal in der EU ansässig ist, gestellt werden.

4.4 Ferner muss klar und deutlich auf die Probleme in Bezug auf den Schutz der Privatsphäre und die Vertraulichkeit im Geschäftswesen im Zusammenhang mit der Diversifizierung der Informationsinstrumente im Rahmen der Förderung intelligenter Verkehrssysteme und der damit verbundenen Informationstechnologien hingewiesen werden, die eingerichtet werden, um Informationen über den Inhalt der Fracht (dabei sind auch die zoll- und versicherungstechnischen Auswirkungen zu berücksichtigen), das Durchsickern von Informationen an Kriminelle vor allem in Drittstaaten, die Verfolgung der Fracht („Track & Trace“), ihren Sender und Empfänger sowie eventuelle Zwischenstellen zu erhalten.

4.5 Dies gilt insbesondere für die Feinlogistik im Zusammenhang mit dem elektronischen Geschäftsverkehr.

4.6 Der Ausschuss befürwortet, dass die Europäische Kommission den Beruf des Güterverkehrslogistiklers durch ein Definitions- und Zertifizierungssystem für Logistikunternehmen modernisieren und vorbildlicher gestalten will. Allerdings muss dies auch wirklich einen zusätzlichen Nutzen bringen.

4.7 Der Ausschuss begrüßt ferner, dass die Europäische Kommission die Aufstellung eines Verzeichnisses der Mindestqualifikationen und Ausbildungsanforderungen in Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern vorschlägt. Er fordert, dass die erforderlichen Qualifikationen und Schulungen im Zuge des lebenslangen Lernens weiterentwickelt werden und den wissenschaftlichen Fortschritten Rechnung tragen müssen. Es ist ferner zu begrüßen, dass die Europäische Kommission die gegenseitige Anerkennung dieser freiwilligen Befähigungsnachweise vorsieht.

4.8 Die Steigerung der Logistikleistung durch den verstärkten Einsatz neuer Technologien, die Vereinfachung der Verwaltungsverfahren, den Erfahrungsaustausch, die Formulierung von Mindestqualifikationen und Ausbildungsanforderungen sowie die Co-Modalität ist unverzichtbar. Der Ausschuss betont jedoch, dass diese Fortschritte ihre positiven Auswirkungen erst dann in vollem Umfang entfalten können, wenn der Verkehrs- und der Logistiksektor Gegenstand eines intra- und intermodalen Ausgleichs sowie eines „kontrollierten Wettbewerbs“ sind, wie dies von der Europäischen Kommission in ihrem Verkehrsweißbuch 2001 gefordert wurde. Dies impliziert eine entsprechende Neuberechnung der Beförderungskosten sowie eine echte Harmonisierung der intra- und intermodalen Wettbewerbsbedingungen innerhalb der EU.

Brüssel, den 29. Mai 2008

Der Präsident  
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses  
Dimitris DIMTRIADIS

---