

**Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de „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”**

COM(2006) 336 final

(2007/C 168/13)

De Commissie heeft op 28 juni 2006 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig art. 262 van het EG-Verdrag te raadplegen over bovengenoemde mededeling.

De gespecialiseerde afdeling Vervoer, energie, infrastructuur, informatiemaatschappij, die met de voorbereiding van de werkzaamheden was belast, heeft haar advies goedgekeurd op 22 maart 2007. Rapporteur was de heer **BARBADILLO LOPEZ**.

Tijdens zijn 435e zitting op 25 en 26 april 2007 (vergadering van 26 april) heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité het volgende advies uitgebracht, dat met 150 stemmen vóór, 2 stemmen tegen, bij 5 onthoudingen werd goedgekeurd:

## 1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Een efficiënte vervoerssector is een absolute voorwaarde voor de EU om haar concurrentievermogen in stand te houden en te versterken. Goederenvervoer wordt beschouwd als de drijvende kracht achter handel en welvaart. Een modern beheer van de ingewikkelde vervoersstromen is dan ook noodzakelijk voor efficiency en voor samenwerking tussen de verschillende vervoersmodaliteiten.

1.2 Logistiek is de sleutel voor het garanderen van een duurzame mobiliteit en draagt daarnaast bij tot de verbetering van het milieu en de energie-efficiency, waardoor het goederenvervoer zo doeltreffend, doelmatig en concurrerend mogelijk kan worden georganiseerd. De taak van de logistiek is niet zozeer om de vervoersketen te controleren en te beheren, als wel om met geavanceerde oplossingen te komen die een gestroomlijnde planning, beheer, controle en tenuitvoerlegging van de unimodale en multimodale vervoersketens mogelijk maken.

1.3 Het geheel aan infrastructuur vormt het noodzakelijke fysieke netwerk voor de ontwikkeling van de interne vervoersmarkt. Om deze te optimaliseren moeten er twee zaken worden waargemaakt: een vlottere doorstroming van het verkeer en een verbeterde toegang. Hiertoe dienen de nodige financiële middelen te worden vrijgemaakt. Een efficiënt en rationeel gebruik van de infrastructuur leidt tot duurzame mobiliteit. Maar elke inspanning gericht op de rationalisering van het gebruik van de infrastructuur dient gepaard te gaan met logistieke maatregelen voor het privé-vervoer van reizigers. Duurzame mobiliteit is niet alleen een kwestie van een efficiënt beheer van het goederenvervoer.

1.4 Zowel dienstverleners als klanten gebruiken logistieke instrumenten ten einde vervoer en handelstransacties zo doeltreffend mogelijk te laten plaatsvinden en „lege ritten” zoveel mogelijk te voorkomen.

1.5 Vervoerslogistiek vereist vaardige en goed getrainde arbeiders en managers, die de juiste opleiding hebben genoten en kunnen werken overeenkomstig de normen inzake veiligheid en gezondheid. Daarom dienen er plannen te worden uitgewerkt voor zowel basis- als voortgezette opleidingen op het gebied van logistiek, waarbij de sociale partners actief worden betrokken.

1.6 Aangezien in de vervoerssector veel fossiele brandstoffen worden verbruikt, is het zaak de afhankelijkheid hiervan terug te dringen en zo de uitstoot van CO<sub>2</sub> te verminderen. In dit verband dient een specifiek O&O&I-programma voor vervoer te worden uitgewerkt, met voldoende financiële middelen, waarmee het gebruik van alternatieve energiebronnen kan worden gestimuleerd en een gedifferentieerd beleid in praktijk kan worden gebracht, vooral op fiscaal terrein, dat gericht is op de integratie en het gebruik van nieuwe milieuvriendelijke technologieën.

1.7 Behalve logistiek zijn er nog andere aspecten die van belang zijn voor duurzame mobiliteit, zoals de regels die van toepassing zijn op het dagelijks vervoer en die om politieke antwoorden van de EU vragen.

1.8 Logistiek dient als een handelsactiviteit te worden gezien die door de desbetreffende sector wordt ontwikkeld en het is aan de overheden om een geschikt regelgevingkader uit te werken, zodat het goederenverkeer voldoet aan alle voorwaarden van efficiency, doelmatigheid en concurrentie.

1.9 In de sector van het zeevervoer voor de korte vaart heeft overleg met de betrokken partijen geleid tot oplossingen voor congestie bij de knelpunten. Soortgelijke processen zouden ook moeten plaatsvinden m.b.t. de overige vervoersmodaliteiten, zodat daar dezelfde resultaten kunnen worden geboekt.

1.10 Nieuwe technologieën, zoals het satellietnavigatiesysteem GALILEO dat de mogelijkheid biedt om in de toekomst goederen te volgen en op te sporen, kunnen aanzienlijk bijdragen tot de ontwikkeling van een moderne en efficiënte logistiek. Wel dient erop te worden toegezien dat technologische ontwikkelingen binnen de EU op elkaar zijn afgestemd en toegankelijk zijn voor het MKB, zodat ze de handel niet afremmen. O&O&I moet als prioriteit worden aangemerkt binnen het zevende kaderprogramma, aangezien technologische innovatie nieuwe perspectieven kan genereren voor de sector.

1.11 Bij het opstellen van statistieken over vervoerslogistiek dienen gegevens over alle vervoerswijzen en -activiteiten te worden ingevoerd, teneinde een betrouwbaar beeld te verkrijgen van de ontwikkelingen in de hele sector.

1.12 De problemen met de interoperabiliteit van het vervoer per spoor dienen te worden opgelost, zodat er een op het goederenvervoer afgestemd netwerk kan ontstaan. Daarnaast behoeven de beheerssystemen verbetering, zodat het spoor beter kan gaan presteren ten opzichte van de andere vervoersmodaliteiten.

1.13 Kwaliteitsindicatoren en one-stop-shops zijn elementen die kunnen bijdragen tot de ontwikkeling van de vervoerslogistiek in de EU; kwaliteitstoezicht op Europees niveau zou immers een zekere uniformiteit bij de evaluatie van de logistieke efficiency kunnen garanderen, terwijl een gecoördineerde en uniforme administratieve afhandeling de douaneformaliteiten zou kunnen bespoedigen.

1.14 Het is van groot belang dat vertegenwoordigers van alle verschillende vervoerssectoren deelnemen aan de uitwerking van het toekomstige actieplan van de Commissie om de doelstellingen werkelijk te kunnen waarmaken.

## 2. Inleiding

2.1 Logistiek is een basisvoorwaarde voor het garanderen van een duurzame mobiliteit. Bovendien zorgt het voor een schoner milieu en voor energiebesparingen, waardoor het goederenvervoer aan efficiency wint.

2.2 In de tussentijdse evaluatie van het witboek uit 2001 erkent de Commissie impliciet het belang van de goederensector als drijvende kracht achter de handel en de economische welvaart van de EU.

2.3 De ervaring die werd opgedaan sinds de publicatie van het witboek in 2001 tot aan de tussentijdse herziening ervan in de zomer van 2006 heeft aangetoond dat het wegvervoer nog altijd noodzakelijk blijft en dat pogingen om over te schakelen op andere vervoerwijzen weinig succes hebben opgeleverd.

2.4 De sociaal-economische ontwikkeling van de EU hangt grotendeels af van de mate van mobiliteit van personen en goederen (met oog voor milieubehoud). Ontwikkeling is onlosmakelijk verbonden met de noodzaak tot behoud en verdere uitbouw van de infrastructuurnetwerken in lijn met de groeiende behoeften van de EU.

2.5 Duurzame mobiliteit vereist voornamelijk een verstandig en efficiënt gebruik van de vervoersnetwerken, zowel voor reizigers als voor goederen.

2.6 De organisatie van het goederenvervoer speelt een belangrijke rol in het streven naar duurzame mobiliteit. De snelle groei van deze sector draagt bij tot economische groei en werkgelegenheid. Verder lijkt de bewering dat goederenvervoer dé grote boosdoener is wat congestie, ongevallen, lawaaioverlast, vervuiling, energieverlies en een grotere afhankelijkheid van ingevoerde fossiele brandstoffen betreft, onvoldoende gefundeerd.

2.7 Elke maatregel ter rationalisering van het gebruik van de infrastructuur dient derhalve gepaard te gaan met logistieke maatregelen voor het particuliere personenvervoer, waarbij natuurlijk ook het gebruik van het openbaar vervoer moet

worden gestimuleerd. Het goederenvervoer is niet de enige sleutel tot duurzame mobiliteit.

2.8 Bovendien zij erop gewezen dat de samenleving niet zonder reden kiest voor het wegvervoer: tot op heden is deze vervoerswijze de snelste, meest flexibele en efficiëntste gebleken, in weerwil van de inspanningen om het accent te verleggen naar het vervoer per spoor of het zeevervoer. Dit heeft echter geen zoden aan de dijk gezet, afgezien van de korte vaart en de binnenvaart.

2.9 Het is aannemelijk om ervan uit te gaan dat noch de aanbieders, noch de afnemers in de vervoerssector optimaal gebruik hebben gemaakt van alle vervoersmiddelen en -wijzen die nodig zijn om het vervoer doeltreffender en doelmatiger te maken. Toch zouden deze logistieke oplossingen terdege kunnen bijdragen aan de efficiency van de verschillende vervoerswijzen en hun combinaties.

2.10 Het is zaak dat bepaalde vervoerswijzen op de middellange en lange termijn veel operationeler en concurrerender worden, indien we willen dat de klant spontaan gebruik gaat maken van een combinatie van vervoerswijzen. Er dienen nog heel wat euvels overwonnen te worden alvorens deze vervoersmiddelen concurrerend kunnen worden en hun aandeel binnen de sector kan toenemen.

2.11 De transportbedrijven streven ernaar de laadcapaciteit per afgelegde kilometer zo optimaal mogelijk te benutten en hebben voorlopig de grens van het mogelijke bereikt.

2.12 Los van het gebruikte vervoermiddel zal het altijd lastig blijven om oplossingen te vinden voor grote verschillen in de omvang van de lading op respectievelijk de heen- en de terugreis, zelfs als geavanceerde vervoerslogistiek voorhanden is. Bij elke vervoersvorm moet er ook lading mee terug worden genomen.

2.13 Wat het gebruik van milieuvriendelijke transportmogelijkheden betreft, zij erop gewezen dat de Commissie in haar actieplan voor energie-efficiency <sup>(1)</sup> en in het onderzoek dat zij voorlegt, geen onderscheid maakt tussen particulier en openbaar vervoer bij het in kaart brengen van de funeste gevolgen voor o. m. congestie, vervuiling en energieverbruik. Toch zijn die met name te wijten aan het onbepaalde en intensieve gebruik van de personenauto.

2.14 Integratie van de logistiek in de vervoerssector is geen nieuwe tendens. Het zijn met name de traditionele vervoersbedrijven geweest die in hun proces van marktaanpassing meer oog voor de logistieke kant van het vervoer hebben gekregen. De grote logistieke vooruitgang is derhalve met name te danken aan het aanpassingsvermogen en de flexibiliteit van de vervoersbedrijven, die door andere bedrijfssectoren gegenereerde externe kosten voor hun rekening hebben genomen.

2.15 De eersten die gebruik hebben gemaakt van logistieke oplossingen zijn de transportbedrijven en hun afnemers. Logistiek is geen onafhankelijke instantie die de vervoersketen controleert en beheert, omdat het de bedrijven zelf zijn die logistieke maatregelen doorvoeren in hun handelsrelaties.

<sup>(1)</sup> COM (2006) 545 final: Mededeling van de Commissie over het Actieplan voor energie-efficiëntie — Het potentieel realiseren

2.16 Vaak wordt de waarde van de logistiek opgeblazen als ging het om een aparte sector waarin miljoenen zouden omgaan, zonder dat er oog is voor het feit dat het belangrijkste deel hiervan voor rekening komt van de vervoerssector en aanverwante activiteiten. Het zijn immers deze bedrijven die de benodigde investeringen doen, de vaste kosten moeten betalen en die zorgen voor het vervoer van de goederen.

2.17 Het is prima om over logistiek te spreken, maar daarnaast dient gezocht te worden naar oplossingen voor een aantal normatieve kwesties die van belang zijn voor de dagelijkse vervoerswerkzaamheden en die om politieke antwoorden vragen van de EU.

2.18 De Commissie en het Parlement kunnen een toegevoegde waarde bieden wat de ontwikkeling van de logistiek voor goederenvervoer in Europa betreft, met de uitwerking van een operatief kader dat alle vervoersmodi kan helpen stroomlijnen. Er zouden gunstige voorwaarden moeten worden gecreëerd waardoor de verschillende vervoerswijzen beter op elkaar kunnen aansluiten en geen enkele vervoerswijze wordt benadeeld.

### 3. Algemene opmerkingen

3.1 In de tussentijdse herziening van het Witboek wordt vooral gewezen op het belang van co-modaliteit, dat wil zeggen het efficiënte gebruik van individuele of gecombineerde vervoerswijzen, hetgeen de beste garantie is voor én een optimale mobiliteit én een optimale milieubescherming.

3.2 Het stemt het Comité tot tevredenheid dat in de Mededeling de nadruk wordt gelegd 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. Het lijkt echter wat te optimistisch om te beweren dat er inmiddels al concurrerende alternatieven bestaan voor het goederenvervoer over de weg, behalve op bepaalde routes.

3.3 Bovendien is het Comité van mening dat de logistiek voor het goederenvervoer een commerciële activiteit is, en dat de ontwikkeling ervan moet worden overgelaten aan het bedrijfsleven. Overheden dienen in dit verband voorwaarden-scheppend bezig te zijn en de verantwoordelijkheid voor het interne functioneren van de handelslogistiek bij het bedrijfsleven te laten.

3.4 Bij de integratie van logistiek in het vervoersbeleid dienen alle vervoerswijzen gerespecteerd te worden, waarbij logistieke overwegingen gewoonweg als één van de factoren in het proces van besluitvorming dienen te gelden.

3.5 Het Comité is er verder mee eens dat indien vervoerswijzen op een goede manier worden gecombineerd en er geavanceerde logistieke oplossingen worden toegepast, dit tot grotere efficiency in planning, beheer, controle en uitvoering van de unimodale en multimodale vervoersketen kan leiden.

3.6 De Commissie zou meer moeten benadrukken dat er binnen elke vervoersmodus moet worden gewerkt aan meer efficiency. Zo dienen zowel het vervoer over zee als per spoor

aangemoedigd te worden, en wel op basis van criteria als concurrentievermogen en niet door de sectoren te dereguleren, noch door andere vervoerswijzen te benadelen. Wegvervoer dient als een onvervangbare bondgenoot gezien te worden van de overige vervoerswijzen, waarbij coördinatie en intermodaliteit worden versterkt en de nodige maatregelen worden getroffen om de dienstverlening in die sector qua snelheid en prijsverhoudingen optimaal te kunnen houden.

3.7 Het is de taak van de overheid om te zorgen voor kwaliteit, veiligheid, milieubehoud en efficiency van het openbaar vervoer en erop toe te zien dat de gebruiker de vervoerswijze kan kiezen die het beste is afgestemd op zijn behoeften.

3.8 Zoals ook blijkt uit de Mededeling zijn er de laatste jaren interessante tendensen ontstaan: zo wordt logistiek steeds meer uitbesteed en wordt de samenwerking tussen expediteurs en dienstverleners gekenmerkt door een hoog integratieniveau van de organisatorische en informaticastructuren.

## 4. Actiegebieden

### 4.1 Aanwijzing van knelpunten en voorstellen voor oplossingen

4.1.1 Het Comité is het ermee eens dat samenwerking met de betrokken actoren noodzakelijk is om knelpunten op te sporen en oplossingen te vinden. Bovendien kunnen zo know-how en beste praktijken worden verspreid en kan worden meegeholpen aan de ontwikkeling van het beleid.

4.1.2 In de korte vaart is men erg succesvol geweest bij het opsporen en aanpakken van knelpunten; het ontbreekt echter nog aan een volledig overzicht van concrete factoren die de goederenlogistiek in Europa beletten zich sneller te ontwikkelen, zoals de Commissie ook aangeeft in haar Mededeling.

4.1.3 Bovendien zijn er een aantal aspecten die direct betrekking hebben op het goederenvervoer over de weg en die een vlotte doorstroming verhinderen. En omdat er op belangrijke punten nog geen geharmoniseerde regelgeving bestaat in de uitgebreide EU, is er nog sprake van concurrentievervalsingen op de Europese markt.

### 4.2 Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

4.2.1 Intelligente vervoerssystemen dragen bij tot een efficiënter en rationeler gebruik van de infrastructuur en helpen het aantal ongevallen, de congestie en de milieuvervuiling terug te dringen.

4.2.2 Het Europese satellietnavigatiesysteem GALILEO, dat vanaf 2010 in werking treedt, maakt toepassingen voor alle vervoerswijzen mogelijk, zoals de *tracking* en *tracing* van goederen; andere ontwikkelingen die vooruitgang in de logistiek zullen meebrengen zijn het initiatief „de intelligente auto”<sup>(2)</sup>, dat de toepassing van nieuwe technologieën in voertuigen moet stimuleren, het SESAR-programma, dat bijdraagt tot een beter beheer in de luchtvaart en in het Europese luchtruim en het ERMTS-systeem, dat ervoor zorgt dat nationale spoornetwerken beter op elkaar kunnen worden afgestemd.

(2) Mededeling over het initiatief „De intelligente auto” — „ICT-promotie ten behoeve van slimme, veiligere en schonere voertuigen” — COM (2006) 59 final.

4.2.3 Om de integriteit van de interne markt te garanderen is het belangrijk dat nieuwe technologische oplossingen geen hinderpaal voor de handel worden, maar dat ze zich op basis van interoperabele normen ontwikkelen in de hele EU. Gemeenschappelijke en door fabrikanten en exploitanten algemeen aanvaarde normen en synergie tussen verschillende systemen zijn van cruciaal belang om de logistiek efficiënter te maken.

4.2.4 Voorkomen dient te worden dat de opstartkosten die de ICT-oplossingen met zich meebrengen, zowel wat de technologie als de software betreft, een te hoge drempel vormen voor optimale deelname van het MKB aan de markt.

4.2.5 Het Comité deelt het standpunt van de Commissie dat goederenlogistiek een onderzoeksprioriteit van het zevende kaderprogramma moet blijven, omdat technologische innovatie nieuwe kansen kan scheppen voor de sector.

### 4.3 Opleiding in de logistiek

4.3.1 Het Comité is van mening dat opleidingen meer moeten aanbieden dan vervoerslogistiek alleen. De link moet worden gelegd tussen logistiek en vervoer als zijnde twee verschillende en complementaire terreinen.

4.3.2 Het is tijd dat wordt omschreven welke vaardigheden precies tot het terrein van de logistiek behoren, aangezien er tot op heden geen statistieken noch duidelijke definities voorhanden zijn op dit gebied. De sociale partners kunnen een belangrijke rol spelen bij het uitwerken van een geschikt opleidingskader.

### 4.4 Statistische gegevens

4.4.1 Er is behoefte aan een volledig statistisch overzicht van de vervoerslogistiek, waarbij de verschillende vervoerswijzen en hun randactiviteiten in aanmerking worden genomen.

4.4.2 Het verkrijgen van een betrouwbaar beeld van de situatie en de ontwikkeling in de loop van de tijd is van belang, en daarin moet het aandeel van vervoer en bevoorrading worden meegenomen. Uit het communautaire statistische programma 2008-2012<sup>(3)</sup> blijkt dat de indeling per vervoerswijze, met name wat het wegvervoer betreft, als één van de verbeterpunten voor de EU-statistieken geldt.

### 4.5 Gebruik van de infrastructuur

4.5.1 De kwaliteit van de infrastructuur is van essentieel belang voor de goederenvervoerslogistiek.

4.5.2 De sociaal-economische ontwikkeling van de EU hangt grotendeels af van de graad van mobiliteit van personen en goederen.

4.5.3 De trans-Europese vervoersnetwerken zijn onmisbaar voor de ontwikkeling van de interne vervoersmarkt, maar de uitgangssituatie van deze netwerken is niet in alle lidstaten dezelfde. Bovendien is er niet op alle trans-Europese vervoersnetwerken sprake van congestie. De problematiek is dus verschillend al naar gelang de locatie.

4.5.4 Het Comité kan zich vinden in het concept van modale logistieke vervoersketens, omdat hierdoor bepaalde knelpunten in de doorstroming kunnen worden weggenomen en er zo optimaal gebruik kan worden gemaakt van de infrastructuur voor de verschillende vervoerswijzen, zowel in unimodale als in multimodale vorm.

4.5.5 Het Comité acht het van belang dat er rekening wordt gehouden met de perifere of ultraperifere ligging van bepaalde regio's of landen. Om ook die regio's voldoende vervoersmogelijkheden te kunnen bieden, dienen de termijnen scherper gesteld te worden en moeten er meer begrotingsmiddelen voor de ontwikkeling van de Transeuropese vervoersnetwerken worden vrijgemaakt, waarbij met name gelet moet worden op de doorstroming in de Pyreneeën en de Alpen. Een verbeterde toegang tot deze regio's komt de ontwikkeling van regio's ten goede en dus ook hun concurrentievermogen.

4.5.6 Naast de toename van begrotingsmiddelen dient de EU zich te buigen over een systeem van gemengde financiering voor aanleg en onderhoud van infrastructuur, dat juridische stabiliteit en garanties kan bieden aan verschaffers van privé-kapitaal, op voorwaarde dat de belangen van alle partijen in het tariefbeleid worden meegenomen.

4.5.7 Indien knelpunten ontstaan omdat goede infrastructuur ontbreekt of omdat deze niet optimaal benut kan worden, dan zijn oplossingen nodig.

### 4.6 Prestaties op het gebied van de dienstverlening

#### 4.6.1 Kwaliteitscertificatie

4.6.1.1 De introductie van prestatie-indicatoren voor de goederenvervoerslogistiek om de kwaliteit van de dienstverlening op Europees niveau te beoordelen en te controleren is een goede zaak voor de sector, zolang dit een instrument blijft waarmee bedrijven en afnemers vergelijkingen kunnen maken.

4.6.1.2 Door dergelijke Europese benchmarks op te stellen kan namelijk een zekere uniformiteit bij de beoordeling van de logistieke prestaties worden gewaarborgd.

4.6.1.3 Het Comité hoopt echter dat de invoering van dergelijke nieuwe kwaliteitscertificaten niet tot onnodige kosten en bureaucratie zal leiden.

<sup>(3)</sup> COM (2006) 687 final: Besluit van het Europees Parlement en de Raad met betrekking tot het communautaire statistische programma 2008-2012.

#### 4.6.2 Een netwerk voor goederendiensten per spoor

4.6.2.1 Het Comité is van mening dat een actieplan voor de oprichting van een netwerk voor goederenvervoer per spoor waarbij op bepaalde corridors voorrang wordt gegeven aan het goederenvervoer, op zichzelf niet voldoende garantie biedt om het gebrek aan betrouwbaarheid en efficiency dat wordt veroorzaakt door ontoereikende technische en administratieve interoperabiliteit, te verbeteren.

#### 4.7 Bevordering en vereenvoudiging van multimodale ketens

##### 4.7.1 „Administratieve one-stop shops” en een „Gemeenschappelijke Europese Maritieme ruimte”

4.7.1.1 Het Comité is voorstander van de invoering van administratieve one-stop shops voor logistieke en dan met name multimodale stromen, waar alle douane- (en aanverwante) formaliteiten op gecoördineerde wijze kunnen worden afgehandeld.

##### 4.7.2 Bevordering van multimodaliteit

4.7.2.1 Het Comité staat achter het voornemen van de Commissie om na te gaan hoe de taken van het netwerk van centra voor de bevordering van de korte vaart kunnen worden uitgebreid tot de bevordering van multimodale logistieke oplossingen voor vervoersketens te land.

Brussel, 26 april 2007

#### 4.7.3 Aansprakelijkheid in het multimodale vervoer

4.7.3.1 Los van de vraag welke oplossing kan worden gevonden voor het aansprakelijkheidsprobleem in Europa moedigt het Comité de Commissie aan de toegevoegde waarde van een gestandaardiseerd vervoersdocument voor multimodale vervoersactiviteiten te bestuderen.

#### 4.8 Laadnormen

4.8.1 Het initiatief van de Commissie om gemeenschappelijke Europese normen voor intermodale laadeenheden in het intracommunautaire vervoer voor te stellen (\*) is een mogelijke manier om de huidige problematiek rond gewicht en omvang van laadeenheden te harmoniseren. De kenmerken van de vervoersnetwerken mogen hierbij echter niet uit het oog verloren worden en de veiligheid mag evenmin in het gedrang komen.

### 5. De toekomst

5.1 Het is van groot belang dat de Commissie de voorstellen van de verschillende betrokken vervoerspartners in aanmerking neemt bij het dit jaar op te stellen actieplan voor de goederenlogistiek, alvorens ze overgaat tot eventuele regelgeving op dit terrein.

De voorzitter  
van het Europees Economisch en Sociaal Comité  
Dimitris DIMITRIADIS

---

#### BIJLAGE

#### bij het Advies van het Economisch en Sociaal Comité

De volgende paragraaf is geschrapt naar aanleiding van een door de voltallige vergadering goedgekeurd wijzigingsvoorstel, al was meer dan een kwart van de uitgebrachte stemmen voor het behoud van deze paragraaf.

##### Par. 4.5.8:

Tekst schrappen:

„Het Comité stelt voor dat de Unie de zeggenschap krijgt over tijdelijke vervoersbeperkingen, in plaats van de nationale overheden zoals nu het geval is. Hiertoe dienen communautaire normen te worden uitgewerkt die echter ruimte laten voor het functioneren van een basis-trans-Europees wegenetwerk waarop geen beperkingen van kracht zijn en waarover het vervoer altijd ongehinderd plaats kan vinden.”

Stemuitslag:

Het wijzigingsvoorstel werd met 93 stemmen voor en 49 stemmen tegen, bij 10 onthoudingen, goedgekeurd.

---

(\*) COM(2003) 155 final, zoals gewijzigd bij COM(2004) 361 final.