



INFO PAPER

d.d. : 10 november 2017

betreft : Ronde tafel toekomst post- en pakketmarkt d.d. 15 november

evofenedex

evofenedex is dé vereniging voor bedrijven met een logistiek of internationaal belang. Via evofenedex nemen zij hindernissen in de logistiek en internationaal ondernemen weg en voegen zij kansen toe. Van een veiliger en efficiënter magazijn, slimmer vervoer, goede opslag van gevaarlijke stoffen tot meer export. Met ruim 15.000 leden is evofenedex een krachtig collectief van handelaren, producenten en exporteurs die samen werken aan 360 graden logistiek en internationaal ondernemen.

Eigen vervoer

In deze bijdrage vragen wij vooral aandacht voor onze achterban met bestelautowagenpark voor eigen vervoer. Dat wil zeggen dat zij geen dienstverlener inhuren om transport uit te voeren, maar met eigen vrachtvoertuigen het transport van de eigen producten uitvoeren. Wet- en regelgeving die beoogt de post- en pakketmarkt te reguleren, raakt vaak ook aan deze categorie binnen het goederenvervoer. Bovendien vormen deze leden het hart van onze vereniging. Er rijden ruim 800.000 bestelauto's rond in Nederland, waarvan slechts maximaal 4% wordt ingezet voor post- en pakketvervoer. Het overgrote deel van onze leden met een bestelauto is actief in de sectoren handel en bouw. Op zowel Europees als lokaal niveau ligt de bestelauto onder een vergrootglas, vandaar dat wij u hartelijk danken voor deze uitnodiging.

Vier relevante ontwikkelingen

Met betrekking tot de toekomst van de post- en pakketmarkt willen wij als vertegenwoordiger van de diverse vervoerende bedrijven en opdrachtgevers van vervoer 4 ontwikkelingen met u delen:

1. De groei van e-commerce, innovatiekracht en effect op stedelijke bereikbaarheid
2. Groeiende chauffeurstekort (B+C rijbewijs) in de gehele logistieke sector
3. Voornemen van Brussel voor verlaging van de vergunningsplicht
4. De afschaffing van de BTW vrijstelling voor internationaal pakketten vervoer

1. De groei van e-commerce, innovatiekracht en effect op stedelijke bereikbaarheid

Het aantal bestelde producten via internet zal de komende jaren naar verwachting met 10-20% per jaar blijven toenemen, en dit kan ervoor zorgen dat de inzet van bestelauto's voor de bezorging van e-commerce bestellingen verder zal toenemen. In 2016 is er voor 20,2 miljard euro online besteld in Nederland, en dit is een toename van 23% ten opzichte van 2015 (bron: Thuiswinkel.org). De ca. 10 miljard euro aan bestelde producten in 2016 wordt voor het overgrote deel geleverd met bestelauto's aan huis door specialistische pakketvervoerders, onder meer door PostNL, DHL, DPD, Sandd en UPS. De online bestellingen betreft onder meer consumentenproducten zoals kleding, schoenen, IT-apparatuur en boeken, maar ook in toenemende mate vers voedsel. Echter, in toenemende mate worden er ook andere vervoersmiddelen op voor het beleveren van via e-commerce bestelde producten gebruikt. Bijzondere notie is dat juist de veelrijders, de post-en pakketdiensten, vaak met de meest schone voertuigen rijden en ook op allerlei manieren aan het innoveren zijn, bijvoorbeeld de LEV's en elektrische bakfietsen. Kortom, er zit innovatiekracht in deze sector en in de gehele keten.

Deze innovatiekracht heeft een uitstralingseffect op andere sectoren in de binnenstad. Deze sector kán voorop lopen door de vele km's die worden afgelegd, de hoge beladingsgraad en de hoge mate van digitalisering en datasharing. Er is ten aanzien van de flexibiliteit van keuze van tijdleveringen, hubvorming en eerste leveringssuccessen veel vooruitgang geboekt en daarmee vormen zij een voorbeeld voor stadsdistributie. Voor organisaties zoals evofenedex is het de uitdaging om ook andere sectoren die actief zijn in de binnensteden mee te nemen in deze innovatiekracht. Desalniettemin kleven er ook nadelen aan de toename van e-commerce net zoals de (kleinere) groei in overige sectoren ten aanzien van bereikbaarheid en leefbaarheid. De verwachte groei van het verkeer, onder andere door de stijging van thuisbelevering en B2B e-commerce zorgt ervoor dat lokaal de bestelauto na de gemeenteraadsverkiezingen weer onder vergrootglas komt te liggen. Er zijn nu drie gemeenten in Nederland die een milieuzone voor bestelauto's hebben ingevoerd. Daar heeft evofenedex samen met die gemeenten goede afspraken over gemaakt, maar dit is geen ideaal instrument om de verschoning van vervoer en de bereikbaarheid van steden te realiseren. evofenedex werkt aan een landelijk kader (binnen de Greendeal ZES) voor het tijdspad naar zero-emissie vervoer in 2025 (zodat een lappendeken wordt voorkomen). De komende jaren komen deze voertuigen op de markt. Nieuwe of aangescherpte milieuzones voor bestelauto's en/of trucks zouden daarbij tussentijdse investeringen in dieselveertuigen vragen en de overstap naar elektrisch rijden vertragen óf vergen een extra tussentijdse investering. Hierbij geldt vooral dat sectoren die minder km's afleggen, een andere afschrijving en investeringsafweging kennen.

2. Groeiend chauffeurstekort in de gehele logistieke sector

Zoals in de kranten de afgelopen weken te lezen was, is er met het aantrekken van de economie sinds het voorjaar met pieken sprake is van een nijpend chauffeurstekort in de logistieke sector voor zowel bestelauto's als vrachtauto's en zowel internationaal transport als binnenlands vervoer. Europese cijfers laten zien dat dit tekort voor C-rijbewijs chauffeurs de komende jaren tot 2035 groeit tot een tekort van ca 22.000 chauffeurs in 2035. Dit is een uitdaging die we al jaren zien aankomen en waar we nu al de eerste problemen door zien ontstaan. Met name op piekmomenten rondom feestdagen, vakanties en na incidenten. Handels- en productiebedrijven hebben daar last van, en werken aan lange termijn partnerships met dienstverleners. Ook proberen zij actief het werk van de chauffeur aangenamer te maken door bijvoorbeeld het reduceren van wachttijd. Tevreden chauffeurs zorgen voor minder verloop. Daarnaast lopen er diverse zij-instromer-trajecten. Het is van groot belang dat het vak van chauffeurs zo aantrekkelijk mogelijk blijft de komende jaren, om onze goederen in de winkels en bij de fabrieken te krijgen. Hier zal evofenedex, samen met overheden en maatschappelijke partners de komende maanden werk van maken.

3. De afschaffing van de BTW vrijstelling voor internationaal pakketten vervoer

Bij de invoer van kleine zendingen geldt momenteel een vrijstelling voor kleine zendingen voor het doen van aangifte. Deze vrijstelling is ingegeven door een vrijstelling van de heffing bij omzetbelasting bij invoer voor zendingen met een waarde van minder dan 20€. In de komende jaren zal deze vrijstelling komen te vervallen. Ook voor kleine zendingen moet bij invoer uit landen buiten de EU dan een aangifte worden gedaan. Deze ontwikkeling gaat leiden tot een substantiële toename van het aantal aangiften. Deze aangiften kunnen ook onderhevig zijn aan risicoanalyse waardoor er in toenemende mate fysieke controles op deze goederenstromen kunnen gaan plaatsvinden. Voor kleine onderdelen kan dit leiden tot een toenemend risico in de goederenstroom op verstoringen nog afgezien van de toename van kosten. Deze maatregelen worden ingegeven door het bewaken van "level playing field" tussen EU producenten en derde landen producten enerzijds en "safety and security" anderzijds. evofenedex maakt zich hard voor het minimaliseren van de kans op verstoringen in de keten.

Ook op het terrein van de fraudebestrijding binnen Europa worden aan leveranciers en ontvangers extra eisen gesteld die vergelijkbaar zijn met de eisen die bij douanegoederen voortvloeien uit een Authorised Economic Operator (AEO) vergunning. Met name voor start-up's die in grote mate ook in

de sfeer van e-fullfilment zijn te vinden leidt dit tot hogere administratieve lasten. Het is van groot belang dat in de definitieve voorstellen van de Commissie dat Nederland deze administratieve gevolgen mede beperkt.

4. Europees voornemen voor vergunningsplicht voor vervoer 0kg

In het Europese pakket met mobiliteitsmaatregelen 'Europe on the move' stelt de Europese Commissie voor om twee van de vier vergunningseisen voor beroepsvervoer: kredietwaardigheid en reële vestiging, ook voor voertuigen onder de 3,5 ton te laten gelden. De door de EC beoogde doelgroep van deze maatregel voor een 'vergunning-light' zijn koeriersbedrijven die beroepsmatig de gehele dag het vervoer voor derden uitvoeren, maar gebruik maken van voertuigen onder de 3,5 ton. In Nederland geldt al een vergunningsplicht voor bedrijven die vervoer voor derden doen vanaf een laadvermogen van 500kg. Dit zijn de lichtste soort bestelauto's, ook bekend onder de noemer tweezitters. Bij de tweezitter ligt het laadvermogen grotendeels tussen de 500 en 1000 kg (gemiddeld 700 kg).

Uit de eerder genoemde studie (TNO e.a., 2017) naar het gebruik van bestelauto's in Nederland blijkt dat de bedrijfssector vervoer- en opslag, waar post- en pakketvervoer onder valt, slechts 4% (36.700 voertuigen) van alle bestelauto's in Nederland in totaal behelst. De studie stelt ook dat uit gesprekken met pakketvervoerders blijkt dat vooral tijd van inzet en laadvolume beperkende factoren zijn. Het beschikbare gewicht speelt veelal een ondergeschikte rol. Daarom worden in Nederland juist extra grote bestelauto's ten behoeve van pakketdistributie ingezet. Deze voertuigen vallen dus al onder de bestaande vergunningplicht in Nederland.

Als evofenedex keuren wij Europese wetgeving voor een verdere uitbreiding van de vergunningsplicht af. Het onderscheiden van het wel of niet vervoeren voor derden in de specifieke groep in de categorie van 0 tot 500kg leidt tot buitenproportionele administratieve lasten voor deze ondernemers met een lichte bestelauto. Aangezien 90% van de bestelauto's gebruikt worden in het eigen vervoer leidt dit ook tot administratieve lasten voor de 90%. Er moet namelijk bewijs worden geleverd dat eigen vervoer wordt verricht en niet beroepsgoederenvervoer. Want het is bijvoorbeeld niet aantoonbaar met een CMR, want je hebt geen CMR. Het bepalen van hoe de bestelauto wordt gebruikt (kern: eigen vervoer of niet) van een bestelauto leidt tot veel meer bewijslast dan aanknopen bij tonnage en inrichting.

Bovendien is niet uit te sluiten dat in de toekomst ideeën ontstaan om deze vergunningplicht uit te breiden naar vakbekwaamheid. De eis van vakbekwaamheid zorgt voor een hoge toetredingsdrempel tot de vervoermarkt die al heel krap is. Het opleidingstraject voor een vergunning beroepsgoederenvervoer kost 4.000 euro. In 2014 was deze kwestie eerder aan de orde in Nederland en schatte evofenedex de totale kosten van deze wetwijziging in op 24 miljoen euro. Een rekening die uiteindelijk bij de opdrachtgevers van transport, verladers, terechtkomt.

Meer informatie

Naam : Marco R.F. Wieseahn-Vrijman
Functie : Public affairs manager
e-mail : m.wieseahn@evofenedex.nl
tel. : 06 – 5199 1744

Naam : Anne Griffioen
Functie : Beleidsadviseur
e-mail: a.griffioen@evofenedex.nl
tel. : 06 – 5537 6820