

# ADVIES

**Advies betreffende het voorstel tot aanpassing van het Wetboek van economisch recht teneinde de consument bij verkoop op afstand ten minste twee leveropties aan te bieden**



## Inbehandelingneming

Op 6 april 2023 heeft de heer Dermagne, vice-eersteminister en minister van Economie en Werk, de brc Verbruik om advies (CRB 2023-0934) verzocht aangaande het voorstel tot aanpassing van het Wetboek van economisch recht teneinde de consument bij verkoop op afstand ten minste twee leveropties aan te bieden. Gezien de CRB en de brc Distributie inzake e-commerce reeds meerdere keren hebben samengewerkt met de brc Verbruik, hebben zij beslist op eigen initiatief zich aan te sluiten bij de werkzaamheden met betrekking tot deze adviesvraag.

Naar aanleiding van deze adviesvraag zijn de leden van deze adviesorganen een eerste keer op 20 april 2023 samengekomen om de aanpak van de adviesvraag te bespreken. Op deze vergadering werd besloten dat de brc Verbruik en distributie, alsook de subcommissie "E-commerce strategy 4 Belgium" deze adviesvraag gezamenlijk zullen behandelen. De leden zijn een tweede keer op 3 mei 2023 samengekomen voor een presentatie van professor Koen Mommens van de onderzoeksgroep Mobilise-VUB over de webtool "Smartdrop" ontwikkeld door Mobilise in opdracht van Comeos en in samenwerking met VIL. Op 10, 15 en 17 mei 2023 kwamen de leden opnieuw samen om de mogelijke elementen voor een advies te bespreken.

Het advies werd op 5 juni 2023 na een schriftelijke procedure door de brc Distributie en de plenaire vergaderingen van de brc Verbruik en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven goedgekeurd.

## Inleiding

De beleidsplannen (o.a. Nationaal Energie- en Klimaatplan, Europese Green Deal...) als antwoord op de maatschappelijke uitdagingen en risico's (o.a. opwarming van de aarde, pandemie(ën)) dwingen ons na te denken over duurzamere manieren om onze samenleving te organiseren, met meer oog voor de maatschappelijke kosten en baten van de keuzes die we maken. Dit geldt evenzeer voor onze keuzes die betrekking hebben op de organisatie van de e-commercelogistiek en last mile in ons land.

In dit advies wordt dieper ingegaan op de adviesvraag (CRB 2023-0934) van vice-eersteminister Dermagne betreffende de aanpassing van het Wetboek van economisch recht teneinde de consument bij verkoop op afstand ten minste twee leveropties aan te bieden.

De adviesorganen zullen in het kader van hun antwoord op deze vraag steunen op hun vorige adviezen:

- Duurzaamheidsagenda voor de Belgische e-commerce en logistiek" (CRB 2022-1130)
- Handelspraktijken: Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile (CRB 2021-1970)
- Distributie: Een duurzame e-commercelogistiek en 'last mile' (CRB 2019-2545)
- Verbruik en Distributie: Herroepingsrecht in het kader van e-commerce (CRB 2022-1821)

## ADVIES

De adviesorganen betreuen eens te meer de te korte termijn die zij hebben gekregen om tot een gefundeerd advies te komen, waardoor belangrijke aspecten m.b.t. de duurzame levering en de leveropties niet ten volle doorsproken kunnen zijn, in het bijzondere de ruimere context van de duurzame e-commerce levering. Consumentenvertegenwoordigers, werknemersvertegenwoordigers en werkgeversvertegenwoordigers hebben immers voldoende tijd nodig om bij hun respectievelijke achterban de nodige informatie te verzamelen en tot een standpuntbepaling te komen. Een te korte adviestermijn dreigt immers de rol van de adviesorganen als bevoorrechte overlegorganen voor de beleidsondersteuning, uit te hollen en het nastreven van een gemeenschappelijk draagvlak sterk te bemoeilijken.

Gezien deze korte adviestermijn zijn de adviesorganen niet in de mogelijkheid om zich ten gronde uit te spreken in hoeverre boek VI WER de meest aangewezen plaats is om een verplichting van twee leveropties in de wet op te nemen, het gaat hier immers niet om een bepaling ter bescherming van de consument, maar eerder een bepaling om de verduurzaming te bevorderen. De adviesorganen stellen zich wel ernstige vragen bij de keuze om een dergelijke maatregel via een wet diverse bepalingen in de wetgeving op te nemen. Een dergelijke maatregel met een mogelijk belangrijke sociaal-economische en ecologische impact verdient, naast een volwaardig overleg binnen de geëigende overlegorganen, eveneens een volwaardig parlementair debat.

De adviesorganen zullen ondanks de beperkte termijn toch een advies formuleren, daar het voor hun belangrijk is om zich uit te spreken over een duurzame toekomst voor de e-commerce. E-commerce biedt consumenten 24 uur op 24 een ruim en bijna onbegrensd assortiment van aan huis geleverde online goederen en diensten aan, die slechts één muisklik zijn verwijderd. Dit maakt het voor vele mensen eenvoudiger en beter; denken we aan burgers met een beperkte mobiliteit, inwoners van drukke stadscentra die de verkeersdrukke willen vermijden met hun wagen en inwoners van rurale zones met een schaars aanbod van gespecialiseerde producten en gespecialiseerde winkels in de nabije omgeving. Niettemin brengt de explosie aan online aankopen, versterkt door de pandemie-impact, massale logistieke stromen op gang met een onvermijdelijke ecologische en maatschappelijke voetafdruk. Met een aandeel van 70% van de online aankopen is de thuislevering veruit de meest gekozen leveringswijze. Thuisleveringen doen evenwel een aantal inherente logistieke problemen rijzen. Gefragmenteerde leveringen, halfgevolle leveringsvoertuigen, vruchteloze leveringspogingen, een groeiend aantal retourzendingen vormen belemmeringen voor een efficiënte en duurzame last mile levering. Negatieve externe

effecten (wegcongestie, aantasting van de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en verkeersonveiligheid) worden hierdoor versterkt.

De adviesorganen zijn ervan overtuigd dat via een verduurzaming van de e-commerce logistiek en last mile een waardevolle bijdrage kan worden geleverd aan het verkleinen van de ecologische en maatschappelijke impact van de logistieke keten, en zelfs van de gehele transportsector, niet alleen binnen de e-commerce logistiek, maar ook via verduurzamingsleereffecten in andere segmenten van de logistiek.

In deze context vinden de adviesorganen het belangrijk om de adviesvraag van (CRB 2023-0934) van vice-eerste minister Dermagne betreffende de aanpassing aan het Wetboek van economisch recht teneinde de consument bij verkoop op afstand ten minste twee leveropties aan te bieden, te beantwoorden.

Deze adviesvraag gaat in fine over de consument meer leveropties aan te bieden om de consument aldus de mogelijkheid te geven om de meest duurzame leveringsoptie te kiezen. In deze context willen de leden van de brc's in de eerste plaats hun aanbevelingen met betrekking tot de sensibilisering van de consument uit vorige adviezen onderlijnen, vooraleer concreet op de adviesvraag te antwoorden.

## 1 Sensibilisering van de consument voor de meest duurzame leveringsopties is meer dan ooit relevant

In de algemene context van deze adviesvraag willen de brc's onderlijnen dat het sensibiliseren van de consument om te kiezen voor de meest duurzame leveringsopties meer dan ooit relevant is. Het advies Handelspraktijken: Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commerce logistiek en last mile (CRB 2021-1970) stelde in deze context: *“Het vergroten van het consumentenbewustzijn over de milieu-impact van het online koopgedrag kan een hefboom vormen om consumenten te overtuigen duurzame leverings- en retourkeuzes te maken, op voorwaarde dat het keuzeaanbod en aldus de e-commerce logistiek hierop zijn afgestemd. Teneinde een gedragsverandering bij de consument teweeg te kunnen brengen, moet daarom volgens de brc's **enerzijds** werk worden gemaakt van een stimulering van het **aanbod van duurzame leverings- en retourkeuzes op zoveel mogelijk e-commerceplatformen en webshops**. Ze onderstrepen dat in deze context zeker ook een rol voor de overheid is weggelegd om een duurzame e-commerce logistiek te faciliteren door o.a.: duurzame transportmodi in bepaalde zones te promoten en op termijn te verplichten, een slimme kilometerheffing in te voeren, fiscale maatregelen te nemen, subsidies te geven en infrastructuurinvesteringen te doen. **Anderzijds** zullen **transparantie- en***

***sensibiliseringsmaatregelen nodig zijn om voldoende zichtbaarheid te geven aan deze duurzame alternatieven om zo het bewustzijn van de consumenten voor deze alternatieven te vergroten en ze te overtuigen om te kiezen voor duurzame leveringen.***"

Teneinde de transparantie over de maatschappelijke impact van e-commerceleveringen en retours te vergroten, zal een mix van **Europese en Belgische beleidsmaatregelen** noodzakelijk zijn. De brc's stellen vast dat een **webtool** bij de check-out van een online aankoop met een visuele indicatie van de meest duurzame leveringskeuze(s) (bv. een levering met duurzame leveringsmodi of leveringsplaats) een geschikt instrument vormt om de consument bewuster te maken van zijn leveringskeuzes en hem daadwerkelijk te overtuigen een duurzame keuze te maken. Een consumentensurvey (bijlage 1) i.o.v. Comeos toont ook aan dat er een breed draagvlak bestaat voor deze transparantiemaatregel<sup>1</sup>.

Om een succesvolle implementatie van een webtool te garanderen, zal overheidsondersteuning, al dan niet in combinatie met privé-initiatieven, noodzakelijk zijn. Zo wijzen de brc's in de eerste plaats op de **nood aan een (Europees) regelgevend kader** een uniforme uitvoering garandeert opdat een eerlijk speelveld tussen de verschillende bedrijfsactoren wordt gevrijwaard. In de tweede plaats onderstrepen de brc's het belang van een **fiscale of financiële prikkel** voor de ontwikkeling van een webtool of ter aanmoediging van samenwerkingsverbanden die zijn gericht op de ontwikkeling van een webtool.

- De ontwikkeling van de webtool "Smartdrop" door Comeos en VUB Mobilise werd op 3 mei aan de leden van de brc's voorgesteld door professor Koen Mommens (presentatie van deze webtool in bijlage 2), Deze webtool, die in ontwikkeling is, is voor de leden van de brc's een belangrijke stap in de goede richting, conform hun aanbevelingen in het advies: "Handelspraktijken: Nood aan een gecoördineerd beleid voor een duurzame e-commercelogistiek en last mile (CRB 2021-1970)" en "Verbruik en Distributie: Herroepingsrecht in het kader van e-commerce (CRB 2022-1821)"

Tot op heden wordt duurzaamheid vanuit de urgentie van de opwarming van de aarde vaak gereduceerd tot de CO2 uitstoot. Zonder enige afbreuk te maken aan het belang van deze problematiek, gaat de impact op mens en omgeving van e-commerce leveringen verder dan CO2 uitstoot. Luchtvervuiling is een tastbaar probleem in de steden, met een impact op de gezondheid van de mensen die er leven en werken.

---

<sup>1</sup> Een bevraging bij 2500 Belgen toont dat 45% van de Belgen het belangrijk vindt dat de impact van zijn levering zo laag mogelijk is. Bijna 1 op 5 zou er meer voor willen betalen

Steden voelen de passage van meerdere bestelwagens in het straatbeeld aan als overlast.

Daarom pleit prof. Mommens voor het benaderen van duurzaamheid vanuit de externaliteiten en de daaraan verbonden externe kosten. Voor het berekenen van de meest duurzame leveringsoptie worden naast de CO<sub>2</sub>-uitstoot nog 7 andere parameters (congestie, luchtvervuiling, geluidsoverlast, klimaat, infrastructuur, well-to-tank en verkeersongevallen) in rekening genomen. Dit geeft een vollediger beeld en toont aan dat de online levering met een elektrische bestelwagen in plaats van een diesel bestelwagen niet per sé de heilige graal is.

De berekeningen op basis van de data van de handelaren die reeds zijn ingestapt in “Smartdrop” tonen aan dat de duurzaamste leveringsoptie sterk afhankelijk is van de woonplaats van de consument. Zo zullen leveringen in afhaalpunten, winkelpunten en pakjesautomaten vaak het beste zijn in stedelijk gebied. In ruraal gebied zal de thuislevering vaak de duurzaamste oplossing zijn. Hier kan het privé transport naar het afhaalpunt, meestal met de wagen, zeer belastend zijn voor het milieu.

Smartdrop bouwt verder op de externe effecten die gedefinieerd werden door het onderzoek van prof. Mommens, en neemt al deze parameters mee bij het berekenen van de meest duurzame leveringsoptie. Door alle transport gerelateerde externaliteiten mee te nemen, gaat de inzet van de verschillende actoren voor consolidatie, besparing van gereden kilometers, gebruik van cargofietsen en andere maatregelen beloond worden in de resultaten van de Smartdrop tool.

Veel negatieve externe effecten van leveringen kunnen sterk verminderen door de consument te sturen richting de meest duurzame leveringsoptie. Volgens de berekeningen van de VUB zou deze externe kost gemiddeld per levering met 15 eurocent kunnen dalen als iedere consument consequent zou kiezen voor de meest duurzame leveringsoptie. **Hiermee zou een duurzaamheidswinst van 21% worden gerealiseerd.**

Een duurzame last-mile levering zal het resultaat zijn van de combinatie van al de parameters, met name de leveroptie waarvoor de externe kosten het laagst zijn. De berekeningstool Smartdrop komt aan alle bovenstaande vereisten tegemoet en berekent voor elke individuele consument zijn meest duurzame leveringsoptie.

Deze webtool geeft een zeer correcte weergave van de maatschappelijke impact (CO<sub>2</sub>, luchtkwaliteit, congestie, verkeersveiligheid, impact op de infrastructuur) van de verschillende leverings- en retouropties van de consument. Deze webtool zorgt hiervoor niet alleen voor een bewustzijnsverhoging van de consument maar ook bij de deelnemende handelaar.

Zoals in een eerder advies op werd gewezen zal overheidsondersteuning noodzakelijk zijn om een succesvolle implementatie van deze webtool te garanderen. Zo wijzen de leden in de eerste plaats op de nood aan een (Europees) regelgevend kader dat de wettelijke contouren voor deze maatregel vastlegt en een uniforme uitvoering garandeert opdat een eerlijk speelveld tussen de verschillende bedrijfsfactoren wordt gevrijwaard. In de tweede plaats onderstrepen de leden het belang van een fiscale of financiële prikkel voor de verdere ontwikkeling van deze webtool<sup>2</sup>.

Er zal verdere ondersteuning nodig zijn vanuit het beleid om deze tool te helpen implementeren bij de ondernemingen, met een bijzondere aandacht voor de kleine bedrijven. Een nader overleg is noodzakelijk.

In wat volgt zullen de adviesorganen bekijken in welke mate de maatregel tot verplichting van tenminste twee leveropties complementair en ondersteunend kan zijn voor een sensibiliserende webtool.

## **2 Nood aan verplichting van tenminste twee leveropties waaronder minstens één duurzame**

De adviesorganen gaan er om twee redenen van uit dat de verplichting van één duurzame leveroptie niet zinvol is. Ten eerste is een wettelijke definitie van wat duurzaam is zeer complex en daarenboven statisch. Duurzaamheid definiëren aan de hand van bv. CO2 uitstoot is te beperkend. Andere factoren zoals bv. congestie, luchtvervuiling, ongevallen... spelen ook een doorslaggevende factor. Verder kan een goed dat geïmporteerd wordt uit een ver land, zeer duurzaam geleverd worden in de last mile, maar een zeer vervuilend traject hebben afgelegd in het voortraject. Rekening houden met al deze aspecten in een wettelijke tekst lijkt de adviesorganen quasi onmogelijk. Wettelijke definities zijn daarenboven statisch en moeilijk aanpasbaar. Gaan we de wetgeving wijzigen bij de ontwikkeling van iedere nieuwe en meer duurzame leveringsoptie? Ten tweede is de meest duurzame levering o.a. zeer afhankelijk van de plaats (landelijk of stedelijk gebied) en het tijdstip (spits of daluren) van de levering. Zo blijkt uit het rapport van de VUB: "Marktanalyse pakketautomaten netwerken in België"<sup>3</sup> dat afhaalpunten in stedelijk gebied vaak het meest duurzaam alternatief zijn, terwijl in landelijk gebied de thuislevering het duurzaamst is (hier kan het privé transport naar het afhaalpunt meestal met de wagen zeer belastend zijn voor het milieu). Verder is het voor consumenten die dicht bij de winkel wonen, afhalen bij de winkel het duurzaamst. Gezien de hierboven vermelde moeilijkheden tot het bepalen van wat als een duurzame leveroptie kan

<sup>2</sup> Verbruik en Distributie: Herroepingsrecht in het kader van e-commerce (CRB 2022-1821), pg. 5.

<sup>3</sup> [Rapport kabinet lockers\\_finalfeedback.pdf \(vub.be\)](#).



worden beschouwd, herhalen de adviesorganen het belang van een webtool die de consument de mogelijkheid biedt de meest duurzame van de aangeboden leveringsopties te kiezen.

Moet het economisch wetboek worden aangepast teneinde de consument bij verkoop op afstand ten minste twee leveropties aan te bieden? Zal een dergelijke aanpassing door extra keuzemogelijkheden te verplichten, de ontwikkeling van nieuwe en duurzame leveropties ten goede komen en vervolgens de consument stimuleren om tussen de leveropties de meest duurzame van de twee of meerdere opties te kiezen?

De adviesorganen willen eerst en vooral onderlijnen dat het aanbieden en verplichten van leveropties niet voldoende zal zijn om een substantieel deel van de consumenten te stimuleren voor de meest duurzame leveringsoptie. Hiervoor blijven de adviesorganen bij hun standpunt dat het gebruik van een webtool zoals “Smartdrop” meer dan noodzakelijk zal zijn (cfr. supra). Om zo’n webtool bruikbaar te maken zal een substantieel deel van de ondernemingen naast meerdere leveringsopties ook via een webtool de consument moeten informeren over de voor hem meest duurzame leveringsoptie. In het beste geval zal deze informatie en de meest duurzame optie voor de consument standaard worden aangeboden bij de check out en de betaling.

Toch kunnen de adviesorganen zich vinden in het voorstel om twee leveropties te verplichten, maar ook niet meer dan twee en enkel voor verkoop op afstand.

Hierbij gaan de adviesorganen er voor eerst van uit dat het aanbieden van twee leveropties een positieve steun kan betekenen voor doorstart en het gebruik van een sensibiliseringswebtool type “Smartdrop”. Zo’n webtool heeft immers minstens twee leveringskeuzes nodig om een consument te kunnen informeren over de meest duurzame leveringskeuze.

De adviesorganen zijn van oordeel dat een verplichting van twee leveringsopties de verkopers op afstand en zeker de grote spelers die maar één leveringsoptie aanbieden verder zou kunnen stimuleren om meerdere duurzame leveringsopties aan te bieden en te ontwikkelen. De adviesorganen benadrukken dat de invoering van de verplichting om twee leveropties aan te bieden er niet op gericht mag zijn aan de consument een extra recht toe te kennen, doch moet verantwoord worden door het streven naar een meer duurzame e-commerce. Vaak werken deze spelers al met een pakjesbezorger die meerdere leveropties aanbiedt. Deze grote e-commercespelers zullen in deze context redelijk gemakkelijk hun leveringsopties kunnen uitbreiden.

De adviesorganen wijzen erop dat een daadwerkelijke handhaving van deze regel tegenover de buitenlandse spelers essentieel is. Zo niet riskeert dit een concurrentienadeel te creëren voor binnenlandse spelers. Er zal in het proces ook moeten gelet worden om een level playing field tussen grote, kleine, binnen en buitenlandse bedrijven.

Met de beperking van de verplichting tot twee leveringsopties willen de leden die de meest representatieve werkgeversorganisaties vertegenwoordigen<sup>4</sup> voorkomen dat ondernemingen in de verkoop op afstand bijkomende zware logistieke structuren moeten opzetten. De werkgeversorganisaties adviseren daarom dat de afhaalmogelijkheid op het bedrijf als tweede volwaardige optie wordt aanvaard. Voor de leden die de meest representatieve werknemersorganisaties en de consumentenorganisaties vertegenwoordigen is de afhaling in de eigen winkel geen volwaardige leveringsoptie, tenzij er voldoende winkelfhaalpunten voorzien zijn.

De beperking m.b.t de verkoop op afstand moet ondernemingen toelaten die niet verkopen op afstand verder uitsluitend via hun eigen winkel de consument te bedienen.

De leden die de meest representatieve werkgeversorganisaties vertegenwoordigen<sup>5</sup> stellen zich de vraag of het noodzakelijk is om de verplichting wettelijk verankeren, terwijl de leden die de meest representatieve werknemersorganisaties en de consumentenorganisaties vertegenwoordigen ervan overtuigd zijn dat een wettelijke verankering een belangrijke eerste stap is in het verduurzamen van de e-commerce leveringen.

De adviesorganen vragen ook om een uitzondering voor nutsvoorzieningen te voorzien. Door de wettelijke verplichting tot het aanbieden van meerdere leveringsopties aan te laten sluiten op de definitie van goederen in het WER, zou deze verplichting ook gelden voor de levering van nutsvoorzieningen aangezien in het Belgisch recht elektriciteit, water en gas als goederen worden beschouwd. Het kan niet de bedoeling zijn dat er meerdere leveringsmogelijkheden voor dergelijke nutsvoorzieningen aangeboden moeten worden. De adviesorganen vragen ook om een uitzondering voor overeenkomsten voor de levering van water, gas of elektriciteit, die niet gereed voor verkoop zijn gemaakt in een beperkt volume of in een bepaalde hoeveelheid, of van stadsverwarming.

---

<sup>4</sup> Voor de brc Verbruik zijn dat de leden die de productie, distributie, middenstand en landbouw vertegenwoordigen.

<sup>5</sup> Voor de brc Verbruik zijn dat de leden die de productie, distributie, middenstand en landbouw vertegenwoordigen.

### 3 Duurzame leveringen in ruimer perspectief

De adviesorganen zijn voorstander om de problematiek van de duurzame levering bij verkoop op afstand in een ruimere context te behandelen. Zij denken hierbij, naast de milieuaspecten van de consumentenkeuze, o.a. ook aan de sociale aspecten van de levering. De adviesorganen zullen in het kader van dit ruimer perspectief van de duurzame levering verder op eigen initiatief en op vraag van de beleidsmakers adviezen formuleren teneinde het beleid op een consensuele manier richting een gedragen verduurzaming van de e-commercelogistiek te laten evolueren. De adviesorganen verwachten dat veel van de nog te nemen maatregelen hun oorsprong zullen vinden op het Europese beleidsniveau.

In deze context merken de adviesorganen op dat het door de VUB en Comeos uitgewerkte model (Smart Drop) in essentie aan de consument informatie verstrekt omtrent de, gelet op de omstandigheden van het geval, meest duurzame leveroptie. Vandaag bestaat er geen mogelijkheid om in het WER ondernemingen te *verplichten* om aan te geven welke de meest duurzame leveroptie is, noch om informatie te verstrekken omtrent de ecologische impact van verschillende leveropties. De informatieverplichtingen bij overeenkomsten op afstand zijn immers maximaal geharmoniseerd door de Richtlijn Consumentenrechten, hetgeen betekent dat additionele informatieverplichtingen op lidstaatniveau niet kunnen worden vastgelegd. De adviesorganen stellen zich de vraag of het nuttig kan zijn om in het kader van het Belgisch voorzitterschap van de Europese Unie na te gaan of op Europees niveau de precontractuele informatieverplichtingen zodanig kunnen worden uitgebreid dat de consument moet worden geïnformeerd omtrent de meest duurzame leveroptie, desgevallend de ecologische impact van de verschillende leveropties. In elk geval dienen hierbij criteria inzake duurzaamheid objectief, meetbaar en verifieerbaar zijn en gelden voor alle ondernemingen om een level playing field te waarborgen.

De adviesorganen stellen zich hierbij ook de vraag of er uitzonderingen op zo'n informatieverplichting zouden kunnen bestaan voor kleine en startende bedrijven.

De adviesorganen verwijzen in deze context ook naar de net aangenomen Resolutie betreffende de evolutie naar een duurzaam en evenwichtig herroepingsrecht in het kader van e-commerce, waarin ze benadrukten dat het noodzakelijk is dat alle maatregelen betreffende het herroepingsrecht op Europees niveau worden genomen, zodat Belgische ondernemingen geen concurrentieel nadeel ten aanzien van andere Europese ondernemingen ondervinden.

De adviesorganen merken ook op dat het voor de verduurzaming van de e-commerce belangrijk is om de transportsector te ondersteunen bij het ontplooiën van de meest duurzame leveropties.

Zo merken de adviesorganen op dat zowel nieuwe als tweedehands elektrische voertuigen in onvoldoende mate beschikbaar zijn om te voldoen aan de vraag van de logistieke sector en andere sectoren. Op dit moment is het Belgische netwerk van oplaadpunten en snelladers (nodig tijdens het uitvoeren van de ritten om snel op te laden) nog onvoldoende ontwikkeld waardoor de transitie naar elektrisch vervoer voor de meeste transporteurs nog niet haalbaar is. Andere 'duurzame' alternatieven zoals waterstof zijn nog moeilijker in aanschaf en zeer duur.

Op gebied van wetgeving zien de adviesorganen diverse factoren die niet bevorderlijk zijn voor verdere verduurzaming. Allereerst is het beschikbare laadvermogen van bestelwagens in combinatie met het benodigde rijbewijs een probleem. Hiermee is het omzetten van bestaande bestelwagens van fossiele brandstof naar elektrisch niet aantrekkelijk, aangezien de laatstgenoemde een fors hoger gewicht heeft. Als gevolg daarvan is het beschikbare laadvermogen te laag in relatie tot het benodigde rijbewijs. In de huidige situatie kan een standaard bestelwagen bestuurd worden met een B-rijbewijs. Om effectieve bezorging uit te kunnen voeren met voldoende laadvermogen is voor een naar elektrisch vervoer aangepaste bus een C-rijbewijs noodzakelijk.

Op gebied van regelgeving is er daarnaast geen sprake van een eenduidige visie en bijbehorend beleid. Op dit moment kan elke gemeente eigen regels stellen, wat zorgt voor ingewikkelde situaties voor marktpartijen die gewestelijk en nationaal actief zijn. Er is met dien verstande nood aan eenduidige richting op federaal niveau ter voorkoming van een wildgroei aan regelgeving en om spelers in de markt de tijd en ruimte te geven om de transitie vorm te geven.

Verder merken de adviesorganen op dat de installatie van tal van pakketautomaten van de verschillende operatoren (bpost, PostNL, DPD, GLS, enz.) binnen één en dezelfde zone niet wenselijk is. Er moet dus een regelgeving komen die ook aan kleinere pakjesbezorgers toegang garandeert tegen een concurrentiële prijs aan de pakketautomaten.

## 4 Slotwoord

De adviesorganen willen de beleidsmakers erop attenderen dat een samenwerking tussen Europa, de federale en gewestelijke overheden en de betrokken bedrijfsfactoren (o.a. e-commerce- en retailbedrijven, logistieke spelers) onontbeerlijk zal zijn om tot een performant sensibiliseringsbeleid te komen ter verduurzaming van

de e-commercelogistiek en de last mile. Hiervoor zal in de eerste plaats doorgedreven en gecoördineerd overleg nodig zijn tussen alle belanghebbenden (waaronder de e-commerce- en retailbedrijven, de consumenten, de logistieke spelers) en met de verschillende beleidsniveaus.