



Brüssel, den 22. Mai 2018
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0140 (COD)

9060/18
ADD 4

TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	17. Mai 2018
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	SWD(2018) 184 final
Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 184 final.

Anl.: SWD(2018) 184 final

Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 184 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates

über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

{COM(2018) 279 final} - {SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final}

Zusammenfassung
Folgenabschätzung zum Vorschlag für eine Verordnung über die elektronische Übermittlung von Güterverkehrsinformationen und -dokumenten
A. Handlungsbedarf
Warum? Um welche Problematik geht es?
Eine geringe und unterschiedliche Akzeptanz der von Unternehmen elektronisch übermittelten Informationen oder Dokumente, die als Nachweis für die Erfüllung der rechtlichen Voraussetzungen für die Beförderung von Gütern dienen, durch die Behörden der Mitgliedstaaten führt dazu, dass die Mehrheit der Wirtschaftsbeteiligten die Verwendung von Dokumenten in Papierform bevorzugt. So kommt es zu einem Verlust von wirtschaftlichem Potenzial aufgrund von Ineffizienzen.
Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?
Es soll für alle Verkehrsträger eine breitere Nutzung der digitalen Technologien zur Erfüllung der Informationsanforderungen der geltenden Rechtsvorschriften für die Beförderung von Gütern in der EU ermöglicht werden. Der Verwaltungsaufwand für Logistikunternehmen wird reduziert und der multimodale Verkehr vereinfacht. Insgesamt wird der Nettonutzen für den Zeitraum 2018–2040 auf rund 27 Milliarden EUR geschätzt*.
Was ist der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?
Einseitige Initiativen der Mitgliedstaaten können den Grad der Digitalisierung des Austausches vorgeschriebener Informationen erhöhen, doch ihre Wirkung wird ohne ähnliche, grenzübergreifende Maßnahmen beschränkt bleiben. Einseitige Initiativen können zu einer weiteren Fragmentierung des gegenwärtigen rechtlichen und technischen Rahmens beitragen und die Komplexität für EU-Unternehmen erhöhen.
B. Lösungen
Welche gesetzgeberischen und sonstigen politischen Optionen wurden erwogen? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Warum?
Es wurden vier politische Optionen in Betracht gezogen, die sich in Bezug auf den sachlichen Anwendungsbereich des Eingreifens, d. h. die Bandbreite der Dokumente für den Güterverkehr und der vorgeschriebenen Informationen, zu deren Annahme die Behörden verpflichtet sein sollen, sowie im Hinblick auf die Regulierungswirkung der verschiedenen Maßnahmen unterscheiden. Zwei politische Optionen, die Optionen 3 und 4, stellten sich in Bezug auf die Erreichung der politischen Ziele als besonders wirksam heraus. Diese Optionen umfassen ein breites Spektrum vorgeschriebener Informationen und vergleichsweise mehr und genauer spezifizierte verbindliche Anforderungen bezüglich der Annahme von elektronisch übermittelten Informationen. Die bevorzugte Option ist Option 3, welche dem Wunsch der Interessenträger Rechnung trägt, eine Einheitslösung zu vermeiden.
Wer unterstützt welche Option?
Eine Mehrheit der Interessenträger spricht sich für eine umfassendere Regulierung aus, und zwar in Bezug auf: a) die Dokumente/Informationen, zu deren Annahme die Behörden verpflichtet sein sollen; und b) den Grad der Spezifizierung der verbindlichen Anforderungen zur Gewährleistung der Interoperabilität der verwendeten IT-Lösungen. Interessenträger im Eisenbahn- und Luftfahrtsektor sprechen sich jedoch gegen neue technische Standards oder Einheitslösungen wie in Option 4 vorgeschlagen aus.
C. Auswirkungen der bevorzugten Option
Welche Vorteile bietet die bevorzugte Option (sofern zutreffend, ansonsten die wichtigsten)?

In der Industrie werden aufgrund der Senkung der Verwaltungskosten für den Zeitraum 2018–2040 Einsparungen in Höhe von 20 bis 27 Mrd. EUR erwartet*. Dies entspricht einer jährlichen Einsparung von 75 bis 102 Mio. Arbeitsstunden.

Aufgrund eines Rückgangs der Straßenverkehrsanteile werden positive Umweltauswirkungen erwartet. Die CO₂-Emissionen dürften im Gesamtzeitraum 2018–2040* um mehr als 1,3 Mio. Tonnen gesenkt werden, was Einsparungen von 74 Mio. EUR bei den externen Kosten entspricht. Die durch Verkehrstaus verursachten Kosten dürften im gleichen Zeitraum um fast 300 Millionen EUR geringer ausfallen*. Außerdem könnten bei bislang durchschnittlich 1 bis 5 ausgedruckten Exemplaren jedes Dokuments pro Beförderung, die künftig entfallen würden, jährlich rund 2–8 Mrd. Blatt Papier eingespart werden, was 180 000–900 000 Bäumen entspricht.

Welche Kosten verursacht die bevorzugte Option (sofern zutreffend, ansonsten die wichtigsten)?

Die Kosten der Behörden werden für den Zeitraum 2018–2040 auf etwa 268 Mio. EUR geschätzt*, davon 17 Mio. EUR für die Zertifizierung von Lösungsanbietern und 251 Mio. EUR für die Durchsetzung. Von den nationalen Behörden wird erwartet, dass sie in neue IT-Systeme investieren oder bestehende Systeme anpassen.

Es wird erwartet, dass sich die Befolgungskosten für Unternehmen auf rund 4,4 Mrd. EUR belaufen werden.

Die Auswirkung auf die Beschäftigung kann in dem Fall, dass Personal aufgrund abnehmender Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Verwaltung von Dokumenten entlassen wird, leicht negativ sein. Dies wird durch ein generelles Branchenwachstum ausgeglichen. Eine größere Nachfrage nach IT-Lösungen und -Systemen wird voraussichtlich mehr Möglichkeiten für IT-Anbieter mit sich bringen, was zu einer steigenden Beschäftigung hoch qualifizierter Arbeitskräfte führen wird.

Aufgrund der Zunahme der Luftverschmutzung durch den Schiffsverkehr können sich geringfügige negative externe Effekte ergeben, die für den Zeitraum 2018–2040 mit rund 41 Mio. veranschlagt werden*.

Wie wirkt sich dies auf Unternehmen, KMU und Kleinunternehmen aus?

Unternehmen, einschließlich KMU, werden darüber entscheiden können, wie schnell sie ihre papierbasierten Prozesse digitalisieren. Die Gewissheit, dass elektronische Dokumente bzw. Informationen akzeptiert werden können, wird die Digitalisierung fördern. Aufgrund der geringeren Zeit, die für die Berichterstattung zur Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften aufgewendet wird, sowie einer verbesserten Gesamteffizienz von Unternehmen wird erwartet, dass einmalige Investitionen bereits im ersten Jahr zu Einsparungen führen. Unternehmen des Straßengüterverkehrs, von denen etwa 99 % KMU sind, sollen rund 60 % der Einsparungen von Verwaltungskosten in der gesamten Industrie zugutekommen.

Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Verwaltungen geben?

Von den nationalen Verwaltungen wird erwartet, dass sie in neue IT-Systeme investieren oder die bestehenden Systeme anpassen. Diese Kosten werden voraussichtlich nicht erheblich sein. Gleichzeitig werden die mit der Durchsetzung zusammenhängenden Ausgaben in Höhe von 268 Mio. EUR zu einer besseren Durchsetzung und zu Einsparungen bei den laufenden Kosten für Unternehmen führen.

Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?

Es wird erwartet, dass der Güterverkehr in andere Länder und zwischen Verkehrsträgern einfacher und günstiger wird. Dies kann sich in schnelleren Lieferzeiten und niedrigeren Preisen für die Verbraucher niederschlagen. Für Verkehrsunternehmen würden sich die Betriebskosteneinsparungen für den Zeitraum 2018–2040 auf etwa 12 Mrd. EUR belaufen*.

D. Folgemaßnahmen

Wann wird die Strategie überprüft?

Eine Bewertung der Strategie wird innerhalb von fünf Jahren ab Beginn der Anwendung des Basisrechtsakts vorgenommen werden. Die Überwachung der Umsetzung wird durch das Einholen von Informationen von den Mitgliedstaaten alle zwei Jahre erfolgen.

* Gegenüber dem Basisszenario, d. h. im Vergleich zu einem Szenario, in dem kein politischer Eingriff auf EU-Ebene erfolgt.