



Rat der
Europäischen Union

017687/EU XXVII.GP
Eingelangt am 08/04/20

Brüssel, den 7. April 2020
(OR. en)

Interinstitutionelles Dossier:
2018/0140(COD)

5142/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 12
MAR 6
TELECOM 4
MI 7
COMER 2
CYBER 3
ENFOCUSTOM 3
DATAPROTECT 4
IA 2
CODEC 17
PARLNAT 22

BEGRÜNDUNG DES RATES

Betr.: Standpunkt des Rates in erster Lesung im Hinblick auf die Annahme einer
Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über
elektronische Frachtbeförderungsinformationen
– Begründung des Rates
– Vom Rat am 7. April 2020 angenommen

I. EINLEITUNG

1. Die Kommission hat dem Europäischen Parlament und dem Rat den oben genannten Vorschlag als Teil des dritten Pakets „Europa in Bewegung“, das die Mobilität in Europa zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger der Union sicherer, sauberer, effizienter und zugänglicher machen soll, am 17. Mai 2018 übermittelt.
2. Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss hat auf seiner Plenartagung vom 17. Oktober 2018 eine Stellungnahme verabschiedet. Der Ausschuss der Regionen hat beschlossen, keine Stellungnahme zu dem Vorschlag abzugeben.
3. Das Europäische Parlament hat seinen Standpunkt in erster Lesung am 12. März 2019 festgelegt.
4. Der Rat hat auf seiner Tagung vom 6. Juni 2019 eine allgemeine Ausrichtung zu diesem Vorschlag festgelegt.
5. Die Verhandlungen mit dem Europäischen Parlament wurden am 25. September 2019 aufgenommen. Der dritte und letzte informelle Trilog hat am 26. November 2019 stattgefunden und führte zu einer vorläufigen Gesamteinigung.
6. Der Ausschuss der Ständigen Vertreter hat den vorläufigen Kompromisstext am 18. Dezember 2019 im Hinblick auf eine Einigung geprüft¹.
7. Der TRAN-Ausschuss des Europäischen Parlaments hat am 21. Januar 2020 für den vorläufigen Kompromisstext gestimmt. Anschließend hat die Vorsitzende des TRAN-Ausschusses des Europäischen Parlaments am 23. Januar 2020 ein Schreiben an den Präsidenten des Ausschusses der Ständigen Vertreter gerichtet; darin wird ausgeführt, dass sie dem Plenum empfehlen werde, den Standpunkt des Rates ohne Abänderungen in zweiter Lesung des Parlaments – vorbehaltlich der Überprüfung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen – zu billigen, falls der Rat seinen Standpunkt in erster Lesung im Einklang mit der vereinbarten vorläufigen Gesamteinigung festlegt.

¹ Dok. 14793/1/19 REV 1, 14793/19 ADD 1 und 14793/1/19 REV 1 COR 1.

8. Der Rat hat am 18. Februar 2020 eine politische Einigung² über den Vorschlag erzielt, damit der Standpunkt in erster Lesung festgelegt werden kann.
9. Nach der Überarbeitung durch die Rechts- und Sprachsachverständigen hat der Rat am 7. April 2020 seinen Standpunkt in erster Lesung in der Fassung des Dokuments 5142/20 festgelegt.

II. ZIEL

10. Das allgemeine Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines einheitlichen Rechtsrahmens für die Übermittlung digitaler Frachtbeförderungsinformationen, womit ein Beitrag zu einer größeren Effizienz im Beförderungssektor geleistet werden soll.

III. ANALYSE DES STANDPUNKTS DES RATES IN ERSTER LESUNG

A. Allgemeines

11. Das Parlament und der Rat haben auf der Grundlage des Kommissionsvorschlags Verhandlungen geführt, um zu einer Einigung zu gelangen.
12. Mit dem Standpunkt des Rates in erster Lesung wird der ursprüngliche Vorschlag der Kommission daher insofern geändert, als er auf der Grundlage der mit dem Europäischen Parlament erzielten Einigung teilweise umformuliert wurde.

² Dok. 5394/20.

B. Zentrale politische Fragen

13. Der Standpunkt des Rates in erster Lesung enthält die folgenden wesentlichen Änderungen:

a) Anwendungsbereich

14. Der Klarheit wegen wird im Standpunkt des Rates der Anwendungsbereich der Verordnung im verfügbaren Teil präzisiert und nicht in den Anhängen, wie ursprünglich von der Kommission vorgeschlagen.

b) Anforderungen an die zuständigen Behörden

15. Da diese Verordnung nicht wirksam angewandt werden kann, bevor die darin vorgesehenen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte in Kraft getreten sind, wird im Standpunkt des Rates die Verbindung zwischen dem Zeitplan für die Annahme der delegierten Rechtsakte und Durchführungsakte durch die Kommission und dem Geltungsbeginn der Anforderungen an die zuständigen Behörden klargestellt. Konkret sieht der Standpunkt vor, dass die zuständigen Behörden verpflichtet werden, gesetzlich vorgeschriebene Informationen, die von den betroffenen Wirtschaftsakteuren in elektronischer Form zur Verfügung gestellt werden, nach Ablauf einer Frist von 30 Monaten nach dem Inkrafttreten des ersten der in den Artikeln 7 und 8 genannten delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu akzeptieren.

c) Delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte

16. Was die Bewertung der Art der Befugnisse betrifft, die der Kommission übertragen werden, so wurden die Bestimmungen über die Festlegung eines gemeinsamen eFTI-Datensatzes und gemeinsamer Verfahren und Regeln für den Zugang durch die Kommission im Standpunkt des Rates in verschiedene Artikel unterteilt.

17. Insbesondere ist vorgesehen, dass die Kommission den gemeinsamen eFTI-Datensatz und eFTI-Teildatensätze (Artikel 7) im Wege von delegierten Rechtsakten festlegt sowie gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang (Artikel 8) im Wege von Durchführungsrechtsakten bestimmt.

18. Im Standpunkt des Rates wird klargestellt, dass die ersten derartigen delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte von der Kommission spätestens 30 Monate nach Inkrafttreten der Verordnung erlassen werden müssen.

d) Funktionale Anforderungen an eFTI-Plattformen

19. Die Kommission wird im Wege von Durchführungsrechtsakten detaillierte Spezifikationen für die funktionalen Anforderungen an eFTI-Plattformen erlassen. Um das eFTI-System auf dem neuesten Stand zu halten, sieht der Standpunkt des Rates vor, dass sich die Kommission bei der Ausarbeitung dieser Spezifikationen um die Sicherstellung der Interoperabilität der eFTI-Plattformen bemüht, dass sie den einschlägigen bestehenden technischen Lösungen und Standards Rechnung trägt und dass sie sicherstellt, dass diese Spezifikationen so weit wie möglich technologieneutral bleiben.

e) Überprüfung

20. Um die möglichen Folgenmaßnahmen zu dieser Verordnung zu klären, wird im Standpunkt des Rates die im Kommissionsvorschlag vorgesehene Überprüfungsklausel angepasst.
21. Insbesondere wird mit dem Standpunkt des Rates i) die Frist für die Durchführung einer Bewertung der Verordnung durch die Kommission angepasst und auf 8,5 Jahre nach deren Inkrafttreten oder 4,5 Jahre nach Geltungsbeginn festgelegt, und ii) eine Verpflichtung für die Kommission hinzugefügt, zu prüfen, ob ein höheres Maß an Interoperabilität zwischen den verschiedenen für die Erfassung und Verarbeitung gesetzlich vorgeschriebener Informationen verwendeten Plattformen festgelegt werden könnte, sowie ob für Unternehmen die Pflicht eingeführt werden könnte, den zuständigen Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen gemäß der Verordnung elektronisch bereitzustellen. Dabei ist vorgesehen, dass diese Prüfung gegebenenfalls von einem Gesetzgebungsvorschlag begleitet wird.

e) Inkrafttreten und Anwendung

22. Im Standpunkt des Rates wird der Zeitplan für die Anwendung dieser Verordnung präzisiert und festgelegt, dass sie vier Jahre nach dem Tag ihres Inkrafttretens Anwendung findet, mit Ausnahme der Bestimmungen in Artikel 2 Absatz 2, Artikel 5 Absatz 4, Artikel 7, Artikel 8, Artikel 9 Absatz 2 und Artikel 10 Absatz 2.

IV. FAZIT

23. Der Standpunkt des Rates unterstreicht die Hauptzielsetzung des Kommissionsvorschlags und spiegelt den in den informellen Verhandlungen zwischen dem Rat und dem Europäischen Parlament mit Unterstützung der Kommission erzielten Kompromiss in vollem Umfang wider. Hinsichtlich der vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen Abänderungen stellt der Rat fest, dass eine gewisse Zahl von Abänderungen – entweder ganz, teilweise oder sinngemäß – bereits in seinen Standpunkt aufgenommen wurden.
24. Der Rat ist daher der Auffassung, dass sein Standpunkt in erster Lesung das Verhandlungsergebnis ausgewogen darstellt und einen wichtigen Schritt hin zur Digitalisierung des Verkehrssektors bedeutet, was zu einfacheren Verwaltungsverfahren und zu mehr Effizienz im Verkehrssektor führen wird.
-