



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 15. April 2020
(OR. en)

7344/20

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 155
MAR 51
MI 113
COMER 39
CYBER 50
ENFOCUSTOM 47
DATAPROTECT 38
CODEC 280**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	15. April 2020
Empfänger:	Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2020) 118 final
Betr.:	MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union betreffend den Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2020) 118 final.

Anl.: COM(2020) 118 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 15.4.2020
COM(2020) 118 final

2018/0140 (COD)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT
gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
betreffend den

**Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen
Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen**

(Text von Bedeutung für den EWR)

MITTEILUNG DER KOMMISSION AN DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT

gemäß Artikel 294 Absatz 6 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

betreffend den

Standpunkt des Rates im Hinblick auf den Erlass einer Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. HINTERGRUND

Der Vorschlag für eine Verordnung über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (eFTI) wurde am 17. Mai 2018 als Teil des dritten Mobilitätspakets „Europa in Bewegung“ von der Kommission angenommen. Ziel des Vorschlags ist es, den Verwaltungsaufwand zu verringern und die Effizienz in den Bereichen Frachtbeförderung und Logistik zu verbessern, indem der digitale Austausch zwischen Unternehmen und Behörden ermöglicht wird.

Übermittlung des Vorschlags an das Europäische Parlament und den Rat

(Dokument COM(2018) 279 final – 2018/0140 COD):

17. Mai 2018.

Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses:

17. Oktober 2018.

Stellungnahme des Europäischen Parlaments in erster Lesung:

12. März 2019.

Übermittlung des geänderten Vorschlags:

entfällt.

Festlegung des Standpunkts des Rates:

7. April 2020.

2. GEGENSTAND DES VORSCHLAGS DER KOMMISSION

Der Vorschlag der Kommission stellt eine neue Gesetzgebungsinitiative dar, die darauf abzielt, den Verwaltungsaufwand zu verringern und die Effizienz des Verkehrssektors zu steigern, indem die Voraussetzungen für eine breitere Nutzung digitaler Technologien für den Austausch gesetzlich vorgeschriebener Informationen zwischen den Unternehmen und den Behörden geschaffen werden. Mit dieser Initiative wird eine Reihe einheitlicher Anforderungen für den elektronischen Austausch gesetzlich vorgeschriebener Informationen über die auf dem Gebiet der EU beförderten Güter festgelegt.

Der Vorschlag der Kommission sieht keine neuen Informationsanforderungen vor. Vielmehr werden darin die Bedingungen festgelegt, unter denen die Behörden verpflichtet sind, elektronisch bereitgestellte Informationen zu akzeptieren. Die Hauptbedingung besteht darin, dass die Unternehmen sichere und zertifizierte auf Informations- und Kommunikationstechnologie gestützte Plattformen nutzen, wenn sie den Behörden Informationen in elektronischer Form bereitstellen. Gleichzeitig sieht der Vorschlag der Kommission vor, dass die Behörden für die Überprüfung und Verarbeitung der von den Unternehmen elektronisch bereitgestellten Informationen eine Reihe gemeinsamer Regeln

und Verfahren, einschließlich technischer Spezifikationen, anwenden. Die Unternehmen haben die Möglichkeit, sind jedoch nicht dazu verpflichtet, diese elektronischen Mittel anstelle von Papier zu verwenden.

Das neue digitale Umfeld wird sich in erster Linie auf den Austausch von Informationen zwischen Maschinen stützen, auch wenn vom Menschen lesbare Dokumentenformate weiterhin unterstützt werden, um sicherzustellen, dass die Behörden ihre Durchsetzungspflichten unter allen Umständen wahrnehmen können.

3. BEMERKUNGEN ZUM STANDPUNKT DES RATES

Der Standpunkt des Rates spiegelt die am 27. November 2019 erzielte politische Einigung zwischen dem Europäischen Parlament und dem Rat in vollem Umfang wider. Die Kommission unterstützt diese Einigung, da sie weitgehend mit den Zielen des Kommissionsvorschlags übereinstimmt und allen wichtigen spezifischen Bestimmungen entspricht, die von der Kommission vorgeschlagen wurden, um die Verwirklichung dieser Ziele zu gewährleisten. Die vom Rat vorgenommenen Änderungen zielen darauf ab, die Bestimmungen des Kommissionsvorschlags klarer darzustellen oder weiter zu präzisieren. Dies betrifft die Änderungen in Bezug auf die Kernelemente des Vorschlags – Anwendungsbereich, durch Durchführungsrechtsakte und delegierte Rechtsakte näher zu bestimmende Aspekte, Durchführungszeitraum und künftige Überprüfung:

- Mit dem Vorschlag der Kommission wurde ein klar definierter und genau abgegrenzter Anwendungsbereich der Informationsanforderungen festgelegt, auf die die Verordnung Anwendung findet. Diese in einer Reihe von Unionsvorschriften und nationalen Rechtsvorschriften über die Beförderung von Gütern im Gebiet der Union festgelegten Informationsanforderungen sind in Anhang I der Verordnung aufgeführt oder sollen dort aufgeführt werden. Im Standpunkt des Rates wurde dieser genau abgegrenzte Anwendungsbereich beibehalten, jedoch wurden lediglich die Bezugnahmen auf die einschlägigen Artikel der jeweiligen EU-Rechtsakte beibehalten und aus dem Anhang in den verfügbaren Teil der Verordnung verschoben. Der Rat hat ferner eine Bezugnahme auf künftige Durchführungsrechtsakte oder delegierte Rechtsakte zur Richtlinie 2016/797/EU über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems hinzugefügt, falls solche Rechtsakte erlassen oder geändert werden, um Informationsanforderungen aufzunehmen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen. Inhaltlich bleibt der Anwendungsbereich der Verordnung im Standpunkt des Rates unverändert, und die vorgenommenen Änderungen sind für die Kommission annehmbar.
- Da die Umsetzung der künftigen eFTI-Umgebung höchst technischer Natur ist, enthielt der Vorschlag der Kommission nicht alle Einzelheiten der Systemarchitektur, sondern nur ihre Hauptkomponenten und die von ihnen zu erfüllenden Anforderungen an die Funktionalität. Es wurde vorgeschlagen, die detaillierten Vorschriften und technischen Spezifikationen zu einem späteren Zeitpunkt durch Rechtsakte der Kommission, hauptsächlich durch Durchführungsrechtsakte, zu erlassen. Im Einklang mit den Zielen der Kommission hat der Rat weitere Leitlinien für die Annahme dieser Vorschriften und technischen Spezifikationen hinzugefügt, insbesondere im Hinblick darauf, dass sich die Kommission um die Interoperabilität des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Datenteilsätze mit den einschlägigen, international oder auf Unionsebene anerkannten Datenmodellen zu bemühen und sicherzustellen hat, dass alle für eFTI-Plattformen angenommenen Spezifikationen so weit wie möglich technologieneutral bleiben. Mit dem Standpunkt des Rates wurde auch die Art der Befugnisse geändert, die der Kommission für die Einrichtung des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Datenteilsätze

übertragen werden (delegierte Befugnisse anstelle von Durchführungsbefugnissen), da diese den in den Anwendungsbereich der Verordnung fallenden gesetzlich vorgeschriebenen Informationen entsprechen. Die letztgenannte Änderung erfolgte auch als Reaktion auf den in erster Lesung festgelegten Standpunkt des Europäischen Parlaments, in dem es eine stärkere Beteiligung des Parlaments in Bezug auf die Annahme der detaillierten Vorschriften forderte, was von der Kommission unterstützt wurde.

- Mit dem Standpunkt des Rates wurden zudem spezifische Fristen für den Erlass der meisten Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte eingeführt und der Zeitpunkt, bis zu dem die Mitgliedstaaten mit der Annahme gesetzlich vorgeschriebener Informationen beginnen müssen, die von den Unternehmen elektronisch bereitgestellt werden, um ein Jahr verschoben. Insgesamt ist das Ergebnis ausgewogen aber auch ehrgeizig. So wird allen Beteiligten – der Kommission, den Behörden der Mitgliedstaaten und den Akteuren des Privatsektors – ermöglicht, sich auf ihre Verpflichtungen im Rahmen dieser Verordnung vorzubereiten und diese rechtzeitig zu erfüllen.
- Schließlich wurde mit dem Standpunkt des Rates eine Reihe von Einzelheiten zu Umfang und Ausrichtung einer Bewertung hinzugefügt, die innerhalb von viereinhalb Jahren nach Beginn der Anwendung der Verordnung der Kommission über die Durchführung der Verordnung beigelegt werden sollte. Die Kommission wird insbesondere ersucht, mögliche Initiativen zu prüfen, um
 - a) für Unternehmen die Pflicht einzuführen, den Behörden die gesetzlich vorgeschriebenen Informationen anstatt in Papierform elektronisch bereitzustellen; und
 - b) Interoperabilität und Interkonnektivität zwischen der eFTI-Umgebung und den verschiedenen Systemen herzustellen, die derzeit von den Behörden für die Erfassung von und den Zugang zu gesetzlich vorgeschriebenen Informationen im Rahmen anderer EU-Rechtsakte im Verkehrsbereich, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, genutzt werden.

Diese Ergänzungen stehen im Einklang mit den politischen Zielen der Kommission, und der Text steht weiterhin im Einklang mit den institutionellen Befugnissen der Kommission.

4. SCHLUSSFOLGERUNGEN

Die Kommission stimmt dem in erster Lesung festgelegten Standpunkt des Rates zu. Dieser Standpunkt spiegelt das Ergebnis der Verhandlungen zwischen den drei Organen in vollem Umfang wider. Die Annahme dieses vereinbarten Textes in zweiter Lesung durch das Europäische Parlament wird einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Verwirklichung der gemeinsamen Ziele zur Verringerung des Verwaltungsaufwands, zur Verbesserung der Durchsetzung der Vorschriften und zur Förderung entscheidender Schritte seitens des Verkehrs- und Logistiksektors im Hinblick auf den dringend erforderlichen digitalen Wandel markieren.