



Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

TEN/668

**Single-Window-Umfeld für den europäischen Seeverkehr (EMSWe)
+ Elektronische Frachtbeförderungsinformationen**

STELLUNGNAHME

Europäischer Wirtschafts- und Sozialausschuss

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung
eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der
Richtlinie 2010/65/EU;**

**Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische
Frachtbeförderungsinformationen**

[COM(2018) 278 final – 2018/0139 (COD)]

[COM(2018) 279 final – 2018/0140 (COD)]

Berichterstatter: **Stefan BACK**

Befassung	Europäisches Parlament, 11/06/2018 Rat, 14-15/06/2018
Rechtsgrundlage	Artikel 91, Artikel 100 Absatz 2 und Artikel 304 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union
Zuständige Fachgruppe	Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft
Annahme in der Fachgruppe	04/10/2018
Verabschiedung auf der Plenartagung	17/10/2018
Plenartagung Nr.	538
Ergebnis der Abstimmung (Ja-Stimmen/Nein-Stimmen/Enthaltungen)	210/2/2

1. **Schlussfolgerungen und Empfehlungen**

- 1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) begrüßt beide Vorschläge als wichtige Schritte in Richtung Digitalisierung des Verkehrs (eines der Ziele des Weißbuchs Verkehr aus dem Jahr 2011) sowie für die Umsetzung der neuen Strategie für die Industriepolitik, die die Kommission im Oktober 2017 vorgestellt hat, der Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Dezember 2017 zur Digitalisierung des Verkehrs und der Erklärung der Konferenz „Digital Transport Days“, die am 10. November 2017 in Tallinn unterzeichnet wurde.
- 1.2 Der EWSA befürwortet die für beide Rechtsakte gewählte Rechtsform: Die Erfahrung zeigt, dass klare und verbindliche Anforderungen für die Mitgliedstaaten notwendig sind, damit das elektronische Informationssystem in der gesamten Europäischen Union angemessen funktioniert.
- 1.3 Mit beiden Vorschlägen wird ein für die zu erfüllenden Aufgaben angemessenes Maß an Harmonisierung angestrebt.
- 1.4 Der EWSA betont, dass die korrekte Umsetzung der geplanten Konzepte wie auch das Vertrauen der Nutzer in digitale Lösungen in hohem Maße davon abhängen, dass die von der Kommission in delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten festzulegenden Standards und Zertifizierungsanforderungen angemessen ausfallen. Betreffend den Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen könnte dies auch ein wesentlicher Faktor dafür sein, dieses System nicht nur für die Behörden, sondern auch für die Nutzer verbindlich zu machen.
- 1.5 Der EWSA ist der Ansicht, dass Vertrauen nur entstehen kann, wenn die Systeme reibungslos funktionieren und die Sicherheit, die Integrität der Kommunikation sowie der Schutz und die Vertraulichkeit von geschäftlichen und gegebenenfalls anderen sensiblen Informationen gewährleistet sind. Der EWSA verweist auf die laufenden Arbeiten der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) des Wirtschafts- und Sozialrats der Vereinten Nationen zur Sicherstellung hoher und universaler Standards in diesem Bereich.
- 1.6 Der EWSA würde es begrüßen, wenn der Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (COM(2018) 279 final) (im Folgenden „der Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen“) zügig zu einem System weiterentwickelt würde, dessen Anwendung auch für die Nutzer verbindlich ist, um Effizienzgewinne, Kosteneinsparungen und den ökologischen Mehrwert zu optimieren. Eine günstige Gelegenheit hierfür könnte die Überarbeitung der Verordnung sein, die in Artikel 15 des Vorschlags vorgesehen ist.
- 1.7 Der EWSA bedauert außerdem, dass der Anwendungsbereich des Vorschlags über Frachtbeförderungsinformationen offenbar auf diejenigen Informationsanforderungen beschränkt ist, die in Rechtsakten der Union über die Bedingungen festgelegt sind, unter denen im Einklang mit dem einschlägigen Titel Verkehr des AEUV Beförderungen erbracht werden dürfen. Nach Meinung des EWSA sollten die Vorteile der Digitalisierung auch auf andere Verwaltungsanforderungen ausgeweitet werden, die für derartige Beförderungen gelten. In Ziffer 3.8 wird ein entsprechender Formulierungsvorschlag unterbreitet. Es ist wichtig, ein

allgemeines Signal in diese Richtung zu senden, unbeschadet geltender oder künftiger spezifischer Bestimmungen.

- 1.8 Diesbezüglich verweist der EWSA auf den potenziellen Nutzen der Möglichkeit, den Behörden weltweit elektronische Informationen im Einklang mit harmonisierten Standards wie beispielsweise den von der UNECE entwickelten Standards zu übermitteln.
- 1.9 In Bezug auf den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (COM(2018) 279 final) (im Folgenden „der Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld“) befürchtet der EWSA insbesondere, dass die Möglichkeit für die Mitgliedstaaten, spezifische nationale Anforderungen festzulegen, leicht zu einer Beeinträchtigung des reibungslosen Funktionierens des Binnenmarktes führen könnte. Der EWSA erwartet, dass die Kommission die Nutzung dieser Möglichkeit eng überwacht und dass ein ständiger Dialog zwischen der Kommission und den Mitgliedstaaten dazu beiträgt, spezifische nationale Anforderungen zu begrenzen.
- 1.10 Der EWSA weist darauf hin, dass in diesem Kontext auch die sozialen Auswirkungen der Digitalisierung berücksichtigt werden müssen. So müssen u. a. frühzeitig Informationen bereitgestellt, ein Dialog aufgebaut, die Veränderungen der Berufsbilder und die Notwendigkeit der Entwicklung neuer Kompetenzen angegangen und die Arbeitnehmer in die Lage versetzt werden, sich an die neuen Gegebenheiten anzupassen. Nach Ansicht des EWSA kann die Digitalisierung dazu beitragen, die Verkehrsbranche als Arbeitsplatz attraktiver zu machen und den aktuellen Arbeitskräftemangel in der Branche zu beheben.

2. Die Vorschläge der Kommission

- 2.1 Die Kommission hat zwei miteinander in Zusammenhang stehende Vorschläge vorgelegt:
 - den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Einrichtung eines Single-Window-Umfelds für den europäischen Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (COM(2018) 278 final) („Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld“) und
 - den Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (COM(2018) 279 final) („Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen“).
- 2.2 Beide Vorschläge hängen inhaltlich zusammen, da mit beiden ein System der elektronischen Kommunikation zwischen Unternehmen und Behörden eingerichtet werden soll, um die Überwachung der Einhaltung einer Reihe von Rechtsvorschriften mittels eines Systems zu erleichtern, das die Authentizität und Integrität der bereitgestellten Information sowie die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen gewährleistet.
- 2.3 Mit dem Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld soll die Richtlinie 2010/65/EU ersetzt werden, mit der zwar ein ähnliches Ziel verfolgt wurde, die sich aber als ineffizient erwiesen hat, da die Mitgliedstaaten bei der Auslegung der Richtlinie zu viel Spielraum hatten. Dies

führte zu unterschiedlichen Standards und Verfahren sowie zu einer uneinheitlichen Nutzung digitaler Meldesysteme, weshalb wiederum der Verwaltungsaufwand im Seeverkehr stieg und einige Verwaltungsverfahren weiterhin händisch erledigt werden müssen.

- 2.4 Das System für ein Single-Window-Umfeld steht offenbar allen Schiffen offen, die beim Einlaufen in Häfen der Mitgliedstaaten rechtlichen Meldeverpflichtungen unterliegen.
- 2.5 Mit dem Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen sollen die Behörden in den Mitgliedstaaten verpflichtet werden, elektronische Dokumente zu akzeptieren, die die Unternehmen vorlegen müssen, um die Einhaltung von Vorschriften aus einer Reihe von EU-Rechtsakten über die Beförderung von Gütern sowie über die Verbringung von Abfällen nachzuweisen. Zu diesem Zweck soll auf Basis des Vorschlags über Frachtbeförderungsinformationen ein System für Frachtbeförderungsinformationen in elektronischem Format (eFTI) eingerichtet werden, das einen Rahmen für die Dienstleistungserbringung beinhaltet, der u. a. einen gemeinsamen Datensatz, gemeinsame Verfahren und Regeln für den Zugang, Anforderungen an eFTI-Plattformen und eFTI-Dienstleister sowie ein System zur Zertifizierung umfasst.
- 2.6 Das im Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen vorgesehene System soll Unternehmen offenstehen, die den im Vorschlag genannten gesetzlichen Informations- oder Dokumentationsanforderungen unterliegen.

3. **Allgemeine Bemerkungen**

- 3.1 Der EWSA begrüßt beide Vorschläge, mit denen das allgemeine, ursprünglich im Weißbuch Verkehr aus dem Jahr 2011 festgelegte Ziel der Digitalisierung des Verkehrs verfolgt wird, das in der Folge z. B. auch Gegenstand der Strategie für einen digitalen Binnenmarkt, der neuen Strategie für die Industriepolitik, die die Kommission im Oktober 2017 vorgestellt hat, und der Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Dezember 2017 zur Digitalisierung des Verkehrs war, die im Nachgang zu der am 10. November 2017 in Tallinn unterzeichneten Erklärung der Konferenz „Digital Transport Days“ angenommen wurden.
- 3.2 Der EWSA bekräftigt seine Unterstützung für innovative Lösungen und begrüßt die gewählte Rechtsform, da klare und verbindliche Anforderungen für die Mitgliedstaaten notwendig sind, damit das elektronische Informationssystem in der gesamten Europäischen Union angemessen funktioniert.
- 3.3 In diesem Zusammenhang weist der EWSA drauf hin, dass er vor Problemen bei der Umsetzung der Richtlinie gewarnt hatte (da sie inhaltlich größtenteils nicht verbindlich ist), die durch Annahme des Vorschlags über ein Single-Window-Umfeld gelöst würden.
- 3.4 Der EWSA vertritt indes die Auffassung, dass ggf. ein Gleichgewicht zwischen vollständiger Harmonisierung und Interoperabilität gefunden werden muss. Für ein System, mit dem die Zollabfertigung von Schiffen vereinfacht werden soll, die in die Häfen der EU ein- bzw. auslaufen, ist selbstverständlich eine weitreichende Harmonisierung notwendig, da hierfür eine reibungslose Schnittstelle mit harmonisierten Standards und Verfahren zwischen Schiff und

Land notwendig ist. Für ein System hingegen, das lediglich dazu dient, den Behörden im Wege angemessener und sicherer Verfahren Dokumente zur Verfügung zu stellen, anhand derer die Einhaltung der EU-Gesetzgebung sichergestellt wird, kann eine weniger umfassende Harmonisierung akzeptiert werden.

- 3.5 Vor diesem Hintergrund kommt der EWSA zu dem Schluss, dass mit beiden Vorschlägen ein angemessenes Maß an Harmonisierung angestrebt wird.
- 3.6 Der EWSA nimmt zur Kenntnis, dass in dem Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen im Wesentlichen die Möglichkeit und nicht die Verpflichtung vorgesehen ist, Dokumente in elektronischer Form zu übermitteln. Er akzeptiert die Begründungen für diese Entscheidung zum gegenwärtigen Zeitpunkt, würde jedoch eine rasche Weiterentwicklung hin zu einem verbindlichen System begrüßen, da dies die Überprüfung der Einhaltung zu jeder Zeit vereinfachen und den Papierverbrauch, insbesondere für Betriebspersonal wie Kraftfahrer, reduzieren würde. Eine günstige Gelegenheit hierfür könnte die Überarbeitung der Verordnung sein, die in Artikel 15 des Vorschlags vorgesehen ist.
- 3.7 Gemäß Artikel 1 Absatz 2 des Vorschlags über Frachtbeförderungsinformationen gilt die Verordnung „für Informationsanforderungen, die in Rechtsakten der Union zur Festlegung der Bedingungen für die Beförderung von Gütern im Gebiet der Union im Einklang mit Titel VI des Dritten Teils des AEUV oder zur Festlegung der Bedingungen für Abfallverbringungen enthalten sind“. Der EWSA fragt sich, ob hierdurch das Recht, Informationen und Dokumente in elektronischer Form zu übermitteln, nicht übermäßig eingeschränkt wird. Bei den in Anhang I des Vorschlags über Frachtbeförderungsinformationen aufgelisteten Rechtsakten der Union scheint es sich nur um die Rechtsakte zu handeln, die direkt Marktzugangsbedingungen betreffen.
- 3.8 Der EWSA vertritt die Auffassung, dass das Recht, Dokumente in elektronischer Form einzureichen, auch in Bezug auf andere administrative Dokumentations- oder Informationsanforderungen von Vorteil sein könnte. Dies betrifft beispielsweise Meldepflichten und Informationen in Verbindung mit der Entsendung von Arbeitnehmern oder Informationen zum Nachweis der Einhaltung der Bestimmungen über Lenk- und Ruhezeiten. Der Anwendungsbereich des Vorschlags könnte nach Ansicht des EWSA erweitert werden, indem in Artikel 1 Absatz 2 zwischen „Bedingungen“ und „für die Beförderung von Gütern“ der Wortlaut „und weiterer Bestimmungen“ eingefügt wird. Seiner Meinung nach ist es auch wichtig, ein allgemeines Signal in diese Richtung zu senden, unbeschadet geltender oder künftiger spezifischer Bestimmungen.
- 3.9 Der EWSA weist außerdem auf die ökologischen Vorteile der Verringerung des Papierverbrauchs hin, die auch in dem Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen erwähnt werden.
- 3.10 Ferner nimmt der EWSA die spezifischen Bestimmungen in beiden Vorschlägen zur Kenntnis, mit denen die Vertraulichkeit von Geschäftsinformationen und – in Bezug auf den Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld – von anderen sensiblen Informationen gewährleistet werden soll. Er möchte darüber hinaus auf das hohe Niveau an Manipulationsschutz und Schutz personenbezogener Daten aufmerksam machen, das eine gut konzipierte und gut verwaltete „Pipeline Data Exchange Structure“ (PDES) bietet.

- 3.11 Der EWSA verweist auf die laufenden Arbeiten der Wirtschaftskommission für Europa (UNECE) des Wirtschafts- und Sozialrats der Vereinten Nationen zu den in Ziffer 3.10 genannten Aspekten und insbesondere auf das „White Paper on Data Pipeline Concept for Improving Data Quality in the Supply Chain“. Aus Sicht des EWSA ist dies ein weiteres Argument dafür, die Verwendung elektronischer Dokumente so weit wie möglich verbindlich zu machen.
- 3.12 Diesbezüglich verweist der EWSA auf den potenziellen Nutzen der Möglichkeit, den Behörden weltweit elektronische Informationen im Einklang mit harmonisierten Standards wie den von der UNECE entwickelten zu übermitteln.
- 3.13 Die Kommission hat in Bezug auf beide Vorschläge die grundlegende Aufgabe, Standards und Zertifizierungskriterien zu entwickeln. Der EWSA betont, dass ein Rahmen, der Vertrauen fördert und reibungslos funktioniert, ohne unnötig komplex zu sein, entscheidend dafür ist, dass die vorgeschlagenen Systeme gut greifen und den geplanten Nutzen bringen. Dies ist auch wesentlich, um in der gesamten Verkehrsbranche Vertrauen in digitale Lösungen zu schaffen.
- 3.14 Diesbezüglich weist der EWSA auch darauf hin, dass die sozialen Aspekte der Digitalisierung berücksichtigt werden müssen. Die Digitalisierung wird das Arbeitsumfeld verändern, neue Arbeitsplätze schaffen und neue Kompetenzen erfordern; es ist wichtig, rechtzeitig Maßnahmen zu ergreifen, damit die Arbeitnehmer sich an diesen neuen Kontext anpassen können. Der EWSA betont zudem, dass frühzeitig Informationen über bevorstehende Veränderungen bereitgestellt und ein Dialog über den Wandel ermöglicht werden müssen. Die Digitalisierung der Verkehrsbranche könnte aus Sicht des EWSA dazu beitragen, die Branche als künftigen Arbeitsplatz attraktiver zu machen und somit den aktuellen Arbeitskräftemangel in der Branche zu beheben.

4. Besondere Bemerkungen

4.1 Der Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld

- 4.1.1 Im Vergleich zur Richtlinie 2010/65/EU ist der Vorschlag über ein Single-Window-Umfeld sehr vollständig. Er bietet allem Anschein nach einen angemessenen Rahmen für die Vereinfachung der Ein- und Auslauformalitäten. Entsprechend scheinen die fehlenden Elemente ergänzt und die mangelnde Harmonisierung behoben worden zu sein, die bei der Umsetzung der Richtlinie 2010/65/EU zu negativen Auswirkungen auf die Nutzer geführt hatten.
- 4.1.2 Der EWSA unterstützt die Entscheidung der Kommission, kein EU-weites, sondern vielmehr nationale „Single Windows“ vorzuschlagen. Auch wenn es starke Argumente für ein „Single Window“ auf EU-Ebene gibt, werden mit einer Lösung, die auf nationalen „Single Windows“ aufbaut, irreversible Kosten aufgrund bereits getätigter Investitionen auf nationaler Ebene vermieden und gegebenenfalls spezifische nationale Verwaltungsanforderungen ermöglicht.
- 4.1.3 Der EWSA betont, dass eine Harmonisierung mit Blick auf das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes ein wesentliches Element des Vorschlags ist und keinesfalls verwässert werden darf.

4.1.4 Der EWSA hegt deshalb Bedenken bezüglich der Möglichkeit der Einführung spezifischer nationaler Anforderungen, da diese durchaus das reibungslose Funktionieren des Binnenmarktes beeinträchtigen könnten. Er fordert die Kommission daher auf, spezifische nationale Anforderungen aus einer Binnenmarktperspektive eng zu überwachen und einen ständigen Dialog mit den Mitgliedstaaten zu führen, um derartige spezifische nationale Anforderungen auf ein Minimum zu begrenzen.

4.2 **Der Vorschlag über Frachtbeförderungsinformationen**

4.2.1 Der EWSA ist sich insbesondere bewusst, dass die von der Kommission gemäß dem Vorschlag anzunehmenden delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte eine wichtige Rolle spielen werden, und betont, dass diese rasch in Kraft treten müssen, da sie für das ordnungsgemäße Funktionieren der vorgeschlagenen Verordnung von grundlegender Bedeutung sind.

4.2.2 Diesbezüglich weist der EWSA die Kommission auf das oben genannte UNECE-Weißbuch und die darin beschriebenen Elemente einer „Pipeline Data Exchange Structure (PDES)“ hin, die laut diesem Dokument eine nützliche Struktur für ein sicheres und manipulationsgeschütztes System für den Datenaustausch in den verschiedenen Etappen der Beförderungskette bieten können.

4.2.3 Der EWSA verweist auf seine oben genannten Aussagen bezüglich der hohen Sicherheit eines gut konzipierten und gut umgesetzten Systems für den Austausch elektronischer Dokumente und bekräftigt, dass es insbesondere im Hinblick auf das Ziel der Überwachung der Einhaltung, das mit diesem Vorschlag verfolgt wird, gute Gründe gibt, die verbindliche Verwendung elektronischer Dokumente im Rahmen der Überarbeitung der Verordnung in Erwägung zu ziehen, die in Artikel 15 des Vorschlags vorgesehen ist.

Brüssel, den 17. Oktober 2018

Luca JAHIER

Präsident des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
