



Rat der
Europäischen Union

Brüssel, den 22. Mai 2018
(OR. en)

**Interinstitutionelles Dossier:
2018/0139 (COD)**

**9051/18
ADD 3**

**MAR 65
CODEC 788
IA 135**

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) 182 final
----------------	---------------------

Betr.:	ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG Begleitunterlage zum 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
--------	---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument SWD(2018) 182 final.

Anl.: SWD(2018) 182 final

Brüssel, den 17.5.2018
SWD(2018) 182 final

ARBEITSUNTERLAGE DER KOMMISSIONSDIENSTSTELLEN

ZUSAMMENFASSUNG DER FOLGENABSCHÄTZUNG

Begleitunterlage zum

**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} - {SEC(2018) 230 final} - {SWD(2018) 181 final}

Zusammenfassung

Folgenabschätzung zum Vorschlag für ein Umfeld mit einem europäischen einzigen Fenster im Seeverkehrsbereich

A. Handlungsbedarf

Warum? Um welche Problematik geht es?

Das Meldeumfeld für Schiffe ist aufgrund fehlender Harmonisierung, einer über mehrere Anlaufstellen erfolgenden Meldung und einer geringen gemeinsamen Nutzung von übermittelten Daten (Seeverkehrsunternehmen müssen die gleichen Daten häufig an mehrere Behörden zu übermitteln) derzeit höchst ineffizient. Insgesamt betrachtet ist die Berichterstattung für Seeverkehrsunternehmen mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden. **In der EU werden jährlich rund 4,6 Mio. Arbeitsstunden für Meldeformalitäten aufgewendet.** Das Potenzial für eine Reduzierung des Verwaltungsaufwands ist hoch.

Was soll mit dieser Initiative erreicht werden?

Der Vorschlag zielt auf die Schaffung eines wirklich harmonisierten, vereinfachten und umfassenden Meldeumfelds ab. Dadurch soll der Binnenmarkt gestärkt, die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs verbessert und ein Beitrag zur digitalen multimodalen Verkehrskette geleistet werden.

Was ist der Mehrwert des Tätigwerdens auf EU-Ebene?

Zur Schaffung eines harmonisierten Meldeumfelds sind gesetzliche Maßnahmen auf EU-Ebene notwendig. Auf internationaler oder nationaler Ebene entwickelte und durchgeführte Maßnahmen werden voraussichtlich nicht zu einer Harmonisierung in diesem Bereich führen.

B. Lösungen

Welche gesetzgeberischen und sonstigen politischen Optionen wurden erwogen? Wird eine dieser Optionen bevorzugt? Warum?

Die in Betracht gezogenen Optionen sind:

A) Verbindliche technische Spezifikationen für harmonisierte Meldeportale, die den nationalen einzigen Fenstern (National Single Windows – NSW) vorgeschaltet sind, entweder mit umfassendem Meldeumfang (Option A1) oder begrenztem Meldeumfang (Option A2);

B) eine gemeinsame IT-Lösung für ein Meldeportal, das allen NSW vorgeschaltet ist, mit umfassendem (Option B1) oder begrenztem (Option B2) Meldeumfang;

C) ein zentrales Single-Window-Meldeportal für den Seeverkehr auf EU-Ebene, mit umfassendem (Option C1) oder begrenztem (Option C2) Meldeumfang.

Aufgrund der Akzeptanz seitens der Interessenträger sowie der Effektivität, Kosteneffizienz, Risiken und Kohärenz **ist B1 die vorgeschlagene bevorzugte Option.**

Wer unterstützt welche Option?

Die wichtigsten Interessengruppen unterstützen die Initiative in großem Maße. Schifffahrtsunternehmen und Schiffsagenten bevorzugen generell einen umfassenden Meldeumfang und eine zentralisierte Lösung als Garantie für die Harmonisierung. Die meisten Mitgliedstaaten bevorzugen den umfassenden Meldeumfang und eine dezentralisierte Lösung (Harmonisierung der den NSW vorgelagerten Meldeportale).

C. Auswirkungen der bevorzugten Option

Welche Vorteile bietet die bevorzugte Option (sofern zutreffend, ansonsten die wichtigsten)?

Der Hauptvorteil besteht in der deutlichen Reduzierung des Verwaltungsaufwands für Seeverkehrsunternehmen: Im Zeitraum 2020–2030 werden **22 bis 25 Mio. Arbeitsstunden** mit einem **Gesamtwert von 625 bis 720 Mio. EUR** eingespart. Der reduzierte Aufwand und die verbesserte Effizienz werden die Wettbewerbsfähigkeit des Seeverkehrs erhöhen, sich positiv auf Arbeitsplätze und Wachstum auswirken und zu einer Senkung der CO₂-Emissionen beitragen. Andere erwartete Vorteile sind eine (multimodale) Effizienzsteigerung durch eine bessere Nutzung der Daten in Häfen, eine gesteigerte Arbeitszufriedenheit, eine steigende Attraktivität des Berufes sowie Sicherheitsgewinne.

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

Der Hauptanteil der Kosten entfällt auf die Entwicklung und Anpassung der Software; hinzu kommen die

jährlichen Betriebskosten einschließlich regelmäßiger Aktualisierungen der Software. Die veranschlagten Gesamtkosten für den Zeitraum 2020–2030 belaufen sich auf 29,4 Mio. EUR (Mitgliedstaaten + Kommission).
Wie wirkt sich dies auf Unternehmen, KMU und Kleinstunternehmen aus?
Der reduzierte Verwaltungsaufwand und die vereinfachten Meldeformalitäten werden eine Freisetzung von Personalressourcen zur Folge haben, was einen zusätzlichen Nutzen vor allem für KMU nach sich zieht.
Wird es spürbare Auswirkungen auf nationale Haushalte und Verwaltungen geben?
Die geschätzten Durchschnittskosten pro Mitgliedstaat belaufen sich im Zeitraum 2020–2030 auf 1,15 Mio. EUR. Dazu gehören einmalige Investitionen und jährliche Kosten.
Wird es andere spürbare Auswirkungen geben?
Nein
D. Folgemaßnahmen
Wann wird die Strategie überprüft?
Eine Bewertung der Auswirkungen sollte fünf Jahre nach der Umsetzung eingeleitet werden. Regelmäßige Aktualisierungen werden im Einklang mit gesetzlichen und technischen Entwicklungen erfolgen.