



Brussel, 17.5.2018  
SWD(2018) 184 final

**WERKDOCUMENT VAN DE DIENSTEN VAN DE COMMISSIE**

**SAMENVATTING VAN DE EFFECTBEOORDELING**

*bij*

**het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad**

**inzake elektronische informatie over goederenvervoer**

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

<b>Samenvatting</b>
Effectbeoordeling van een voorstel voor een verordening inzake elektronische verstrekking van informatie over goederenvervoer
<b>A. Behoeftte aan actie</b>
<b>Waarom? Wat is het probleem?</b>
Door de lage en wisselende mate waarin de instanties van de lidstaten informatie of documenten aanvaarden die elektronisch door bedrijven worden verstrekt om te bewijzen dat zij de regelgevende voorwaarden voor het vervoer van goederen naleven, verkiezen de meeste marktdeelnemers om papieren documenten te gebruiken. Door dit gebrek aan efficiëntie gaat economisch potentieel verloren.
<b>Wat moet met dit initiatief worden bereikt?</b>
Het ruimere gebruik mogelijk maken van digitale technologieën om de eisen van de huidige wetgeving met betrekking tot de verstrekking van informatie over het vervoer van goederen in de EU in alle vervoerswijzen na te leven. De administratieve last voor de logistieke marktdeelnemers zal afnemen en het multimodaal vervoer zal worden gefaciliteerd. In totaal wordt de nettowinst op 27 miljard euro geschat in de periode 2018-2040*.
<b>Wat is de meerwaarde van maatregelen op EU-niveau?</b>
Unilaterale initiatieven van lidstaten kunnen het niveau van digitalisering bij de uitwisseling van regelgevende informatie doen toenemen, maar bij gebrek aan soortgelijke initiatieven in andere lidstaten zal het effect hiervan beperkt blijven. Unilaterale initiatieven kunnen eveneens leiden tot fragmentering van het huidige wettelijke en technische kader, en kunnen de complexiteit voor bedrijven in de EU doen toenemen.
<b>B. Oplossingen</b>
<b>Welke wetgevende en niet-wetgevende beleidsmaatregelen zijn overwogen? Heeft een bepaalde optie de voorkeur? Waarom?</b>
Er zijn vier beleidsopties in overweging genomen; ze verschillen qua materieel toepassingsgebied van het optreden, d.w.z. de vervoersdocumenten en regelgevende informatie die verplicht door de instanties moeten worden aanvaard, en qua regelgevende kracht van de verschillende maatregelen.  Twee beleidsopties, opties 3 en 4, bleken het meest doeltreffend om de beleidsdoelstellingen te bereiken. Deze opties omvatten een breed scala van regelgevende informatie en meer en beter gespecificeerde bindende voorschriften voor de aanvaarding van elektronische informatie. Optie 3 is de voorkeursoptie; ze houdt rekening met de voorkeur van de belanghebbenden, namelijk het vermijden van een uniforme aanpak.
<b>Wie steunt welke optie?</b>
De meerderheid van de belanghebbenden is voorstander van breder regelgevend optreden, zowel wat betreft: a) de documenten/informatie die onder de verplichting tot aanvaarding door de instanties valt; als b) de mate waarin de bindende voorschriften zijn gespecificeerd, teneinde de interoperabiliteit van de gebruikte IT-oplossingen te garanderen. Belanghebbenden uit de spoorweg- en luchtvaartsector waren echter geen voorstander van nieuwe technische normen of uniforme oplossingen, zoals voorgesteld in optie 4.
<b>C. Effecten van de voorkeursoptie</b>
<b>Wat zijn de voordelen van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders van de belangrijkste opties)?</b>

Naar verwachting zal de sector 20-27 miljard euro besparen in de periode 2018-2040\*, dankzij de verlaging van de administratieve kosten. Dit staat gelijk met een besparing van 75-102 miljoen werkuren per jaar.

Er wordt ook een positief effect op het milieu verwacht dankzij een verschuiving van wegvervoer naar andere modi. In cumulatieve termen wordt de afname van de CO2-emissies geraamd op meer dan 1 300 ton in de periode 2018-2040\*, wat neerkomt op 74 miljoen euro aan externe kostenbesparingen. De congestiekosten zullen naar verwachting met bijna 300 miljoen\* euro dalen in dezelfde periode. Aangezien elk verzendingsdocument gemiddeld 1 tot 5 keer wordt geprint, zullen ook 2 tot 8 miljard vellen papier worden uitgespaard, het equivalent van 180 000 tot 900 000 bomen per jaar.

#### **Wat zijn de kosten van de voorkeursoptie (indien van toepassing, anders die van de belangrijkste opties)?**

De kosten voor de overheidsinstanties worden geraamd op ongeveer 268 miljoen euro in de periode 2018-2040\*; 17 miljoen euro daarvan hebben betrekking op de certificering van dienstverleners, en 251 miljoen euro op handhaving. Naar verwachting zullen de nationale instanties investeren in nieuwe IT-systemen, of hun bestaande systemen aanpassen.

De nalevingskosten voor bedrijven zullen naar schatting rond de 4,4 miljard euro bedragen.

Het effect op de werkgelegenheid kan licht negatief zijn. De kans bestaat dat personeel wordt ontslagen omdat er minder documenten moeten worden beheerd. Dit zal echter worden gecompenseerd door de totale groei van de sector. De grotere vraag naar IT-oplossingen en -systemen zal allicht kansen creëren voor IT-dienstverleners, waardoor het aantal hooggekwalificeerde banen toeneemt.

De groei van de scheepvaart kan de luchtverontreiniging doen toenemen, waardoor de externe kosten licht zullen stijgen, met ongeveer 41 miljoen euro in de periode 2018-2040\*.

#### **Wat zijn de gevolgen voor bedrijven, kmo's en micro-ondernemingen?**

Bedrijven, met inbegrip van het mkb, kunnen kiezen hoe snel zij hun papieren processen digitaliseren. De zekerheid dat elektronische documenten/informatie worden aanvaard, zal de digitalisering stimuleren. Verwacht wordt dat eenmalige investeringen al in het eerste jaar besparingen opleveren omdat minder tijd moet worden besteed aan rapportering over de naleving van de regelgeving en omdat de algemene efficiëntie van het bedrijfsleven toeneemt. Naar verwachting zal ongeveer 60 % van alle besparingen aan administratieve kosten ten goede komen van de wegvervoerders, een sector die voor bijna 99 % uit kleine en middelgrote ondernemingen bestaat.

#### **Zijn er significante gevolgen voor de nationale begrotingen en overheden?**

Van nationale instanties zal worden verwacht dat zij investeren in nieuwe IT-systemen of hun bestaande systemen aanpassen. Deze kosten zullen allicht beperkt zijn. Tegelijk zal de 268 miljoen euro aan handavingsgerelateerde uitgaven leiden tot betere handhaving en dagelijkse kostenbesparingen voor de bedrijven.

#### **Zijn er nog andere significante gevolgen?**

Vrachtvervoer over de grenzen heen en tussen vervoersmodi zal waarschijnlijk gemakkelijker en goedkoper worden. Dit kan leiden tot snellere leveringstijden en lagere prijzen voor de consumenten. Voor vervoerders zullen de werkingskosten in de periode 2018-2040\* naar schatting met 12 miljard euro afnemen.

### **D. Follow-up**

#### **Wanneer wordt dit beleid geëvalueerd?**

Binnen vijf jaar na de datum waarop het basisbesluit van toepassing wordt, zal een evaluatie van het beleid worden uitgevoerd. Het toezicht op de tenuitvoerlegging gebeurt door om de twee jaar informatie te verzamelen bij de lidstaten.

\* In vergelijking met het basisscenario, d.w.z. een scenario waarin het EU-beleid ongewijzigd blijft.