



Брюксел, 17.5.2018г.
SWD(2018) 184 final

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

ОБОБЩЕНА ОЦЕНКА НА ВЪЗДЕЙСТВИЕТО

придружаващ

Предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета

относно електронната информация за товарни превози

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

| |
|--|
| Обобщение |
| Оценка на въздействието относно Предложение за регламент относно електронното предаване на информация и документация за превоз на товари |
| А. Необходимост от действия |
| Защо? Какъв е разглежданият проблем? |
| Ниската и варираща степен на приемане от органите на държавите членки на предавани по електронен път информация или документи от предприятията, когато са предоставяни като доказателство за съответствие с регулаторните условия за превоза на стоки, е причина мнозинството икономически оператори да предпочитат да използват документи на хартиен носител. Това води до загуба на икономически потенциал поради неефективност. |
| Какво се очаква да да бъде постигнато с настоящата инициатива? |
| Да се даде възможност за по-широкото използване на цифровите технологии за изпълнение на изискванията за регулаторна информация в съществуващото законодателство, прилагано към превоза на стоки в ЕС, във всички видове транспорт. Административната тежест за логистичните оператори ще бъде намалена, а мултимодалният транспорт — улеснен. Прогнозира се, че през периода 2018—2040 г.* цялостните нетни ползи ще възлизат на около 27 милиарда евро. |
| Каква е добавената стойност от действията на равнище ЕС? |
| С едностранните инициативи на някои държави членки може да се повиши нивото на цифровизация на обмена на регулаторна информация, но при липсата на сходни действия в останалите държави ефектът от тях ще бъде ограничен. Възможно е също едностранните инициативи да разпокъсат съществуващата правна и техническа рамка и да увеличат сложността за предприятията от ЕС. |
| Б. Решения |
| Какви законодателни и незаконодателни варианти за действие бяха разгледани? Има ли предпочетен вариант или не? Защо? |
| Бяха разгледани четири варианта на политиката, които се различават по материалния обхват на намесата, а именно диапазона на документите за превоз на товари и регулаторната информация, обхванат от задължението на органите за приемане, и по регулаторната сила на различните мерки. За постигането на целите на политиката два варианта на политиката — варианти 3 и 4 — се оказаха най-ефективни. Тези варианти включват широкообхватна регулаторна информация и сравнително повече и по-добре конкретизирани обвързващи изисквания, свързани с приемането на електронна информация. Предпочитаният вариант е вариант 3, при който се отчита предпочитанието на заинтересованите страни да се избягва универсален подход. |
| Кой подкрепя отделните варианти? |
| Голям брой заинтересовани страни подкрепят по-широк обхват на регулаторна намеса от гледна точка на: а) документацията/информацията, обхваната от задължението за приемане от страна на органите; и б) степента на конкретизиране на обвързващите изисквания, за да се гарантира оперативна съвместимост на използваните ИТ решения. Заинтересованите страни в железопътния сектор и сектора на въздухоплаването обаче не предпочитат нови технически стандарти или универсални решения, каквито са предложени във вариант 4. |
| В. Въздействие на предпочетения вариант |
| Какви са ползите от предпочитаните варианти (ако има такива, в противен случай — от основните варианти)? |

Благодарение на понижаването на административните разходи се очаква през периода 2018—2040 г.* секторът да реализира икономии в размер на 20—27 милиарда евро. Това се равнява на 75—102 милиона спестени работни часа годишно.

Очакват се положителни икономически въздействия поради понижаване на дела на автомобилния транспорт. В кумулативно изражение е оценено, че през 2018—2040 г.* намалението на емисиите на CO₂ ще бъде повече от 1300 хиляди тона, което се равнява на 74 милиона евро икономии от външни разходи. Прогнозата е, че през същия период разходите поради задръствания ще бъдат намалени с почти 300 милиона евро*. В допълнение към това, тъй като средно 1—5 копия от всеки документ от отделните пратки повече няма да бъдат отпечатвани, биха били спестени около 2—8 милиарда листа хартия или еквивалентът на 180—900 хиляди дървета годишно.

Какви са разходите за предпочетения вариант (ако има такъв, в противен случай — за основните варианти)?

Разходите за публичните органи са оценени на около 268 милиона евро през периода 2018—2040 г*, като 17 милиона евро от тях са свързани със сертифициране на доставчици на решения, а 251 милиона евро — с правоприлагане. Очаква се националните органи да инвестират в нови ИТ системи или да коригират съществуващите.

По отношение на предприятията се очаква разходите за спазване на изискванията да възлизат на около 4,4 милиарда евро.

Възможно е въздействието върху заетостта да бъде леко отрицателно в случай на освобождаване на персонал поради намаляване на дейностите, свързани с управление на документи. Това ще се компенсира с общ растеж на сектора. По-голямото търсене на ИТ решения и системи е вероятно да създаде повече възможности за ИТ доставчиците, което ще доведе до увеличаване на висококвалифицираната трудова заетост.

Възможно е да се появят леко отрицателни външни ефекти от повишеното замърсяване на въздуха от водния транспорт, оценявани на около 41 милиона евро през периода 2018—2040 г.*

Какви ще бъдат последиците за предприятията, МСП и микропредприятията?

Предприятията, включително МСП, ще могат да изберат колко бързо да цифровизират своите процеси на хартиен носител. Сигурността, че електронните документи/информация се приемат, ще насърчи цифровизацията. Очаква се чрез еднократни инвестиции още през първата година да се реализират икономии благодарение на това, че намалява времето, необходимо за извършване на дейностите за докладване на спазването на регулаторните изисквания, и че се подобрява цялостната ефективност на предприятията. Очаква се автомобилните превозвачи, около 99 % от които са МСП, да се възползват от около 60 % от всички икономии от административни разходи за сектора.

Ще има ли значително въздействие върху националните бюджети и администрации?

От националните администрации ще се очаква да инвестират в нови ИТ системи или да коригират съществуващите. Малко вероятно е тези разходи да бъдат значителни. Същевременно свързаните с правоприлагането разходи в размер на 268 милиона евро ще доведат до по-добро правоприлагане и намаляване на ежедневните разходи за предприятията.

Ще има ли други значителни въздействия?

Очаква се превозът на товари през границите и между различните видове транспорт да стане по-лесен и по-евтин. Това може да доведе до по-кратко време за доставка и до по-добри цени за потребителите. За транспортните оператори, през периода 2018—2040 г* икономии от оперативни разходи биха възлизали на около 12 милиарда евро.

Г. Последващи действия

Кога ще се извърши преглед на политиката?

Оценяването на политиката ще се извърши в рамките на 5 години от началната дата на прилагане на основния правен акт. Наблюдението на прилагането ще бъде под формата на събиране на информация от държавите членки на двугодишна основа.

* Спрямо базовата линия, т.е. в сравнение със сценария, при който не се извършва политическа намеса на равнище ЕС.