



Brüssel, 17.5.2018
SWD(2018) 184 final

KOMISJONI TALITUSTE TÖÖDOKUMENT
MÕJUHINNANGU KOMMENTEERITUD KOKKUVÕTE

Lisatud dokumendile:

ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus

elektroonilise kaubaveo teabe kohta

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

Kommenteeritud kokkuvõte
Mõjuhinnang järgmise ettepaneku kohta: määrus, milles käsitletakse kaubaveo teabe elektroonilist edastamist ja dokumente
A. Vajadus meetmete järele
Miks? Mis on lahendamist vajav probleem?
Liikmesriikide ametiasutused aktsepteerivad vähesel ja erineval määral ettevõtjate elektrooniliselt esitatud teavet või dokumente, millega ettevõtjad tõendavad kaubavedu reguleerivate tingimuste täitmist, ning seetõttu eelistab enamik ettevõtjaid kasutada paberdokumente. Ebatõhusus vähendab majanduslikku potentsiaali.
Mida selle algatusega loodetakse saavutada?
Võimaldada digitaalsete tehnoloogiate ulatuslikumat kasutamist kehtivatest õigusnormidest tulenevate teavitamisnõuete täitmiseks kaubaveol kogu liidus kõigi transpordiliikide puhul. Väheneb logistikaettevõtjate halduskoormus ja lihtsustub mitmeliigiline transport. Netokasumiks arvestatakse umbes 27 miljardit eurot aastatel 2018–2040*.
Milline on ELi tasandi meetmete lisaväärtus?
Liikmesriikide ühepoolsed algatused võivad suurendada õigusnormidega ette nähtud teabe edastamise digiteerimist, kuid nende mõju on piiratud, kui puuduvad sarnased piiriüleised algatused. Ühepoolsed algatused võivad ka kehtivat õiguslikku ja tehnilist raamistikku veelgi killustada ning teha asjaajamise ELi ettevõtjate jaoks keerulisemaks.
B. Lahendused
Milliseid seadusandlikke ja mitteseadusandlikke poliitikavariante on kaalutud? Kas on olemas eelistatud variant? Miks?
Kaalutud on nelja poliitikavarianti, mis erinevad sekkumise sisulise mahu poolest, nimelt, kui suures ulatuses on asutused kohustatud vastu võtma kaubaveo dokumente ja õigusnormidega ette nähtud teavet ning milline on erinevate meetmete õiguslik tugevus.
Poliitikaeesmärkide saavutamiseks olid kõige tõhusamad kaks varianti – variandid 3 ja 4. Need variandid hõlmavad ulatuslikku õigusnormidega ette nähtud teavet ning teiste variantidega võrreldes rohkem ja paremini määratletud siduvaid nõudeid elektroonilise teabe aktsepteerimise kohta. Eelistatud variant on variant 3, milles võetakse arvesse sidusrühmade eelistust vältida kõigi puhul ühesugust lähenemisviisi.
Kes millist varianti toetab?
Enamik sidusrühmi toetab laiemat õiguslikku sekkumist nii a) dokumentide/teabe puhul, mida asutused on kohustatud aktsepteerima, kui ka b) selliste siduvate nõuete täpsusastme puhul, millega tagatakse kasutatavate IT lahenduste koostalitlusvõime. Raudtee- ja lennutranspordi valdkonna sidusrühmad ei poolda uusi tehnilisi norme ega ühesugust lahendust kõigi jaoks, nagu pakuti variandis 4.
C. Eelistatud poliitikavariandi mõju
Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) eelised?
Tänu halduskulude vähendamisele säästab asjaomane sektor aastatel 2018–2040* eelduste kohaselt 20–27 miljardit eurot. See võrdub 75–102 miljoni kokkuhoitud töötunniga aastas.
Oodata on positiivset keskkonnamõju tänu maanteetranspordi osakaalu vähenemisele. Kokkuvõttes hinnatakse, et CO ₂ -heide väheneb aastatel 2018–2040* rohkem kui 1,3 miljoni tonni võrra, mis võrdub 74 miljoni euro suuruse väliskulude kokkuhoiuga. Liiklussumikutest põhjustatud kulud peaksid samal perioodil vähenema peaaegu 300 miljoni euro võrra*. Peale selle, kuna enam ei trükita saadetise iga dokumendi kohta keskmiselt 1–5 koopiat, hoitakse aastas kokku umbes 2–8 miljardit paberilehte, ehk säästetakse 180–900 tuhat puud.

Millised on eelistatud poliitikavariandi (kui see on olemas, vastasel korral peamiste poliitikavariantide) kulud?

Avaliku sektori asutuste kulude suuruseks hinnatakse umbes 268 miljonit eurot ajavahemikul 2018–2040*, millest 17 miljonit eurot on seotud lahenduste pakkujate sertifitseerimisega ning 251 miljonit eurot eeskirjade täitmise tagamisega. Riiklikel ametiasutustel tuleb eeldatavasti investeerida uutesse IT-süsteemidesse või kohandada olemasolevaid.

Ettevõtjate puhul jäävad nõuete täitmisega seotud kulud eelduste kohaselt 4,4 miljardi euro juurde.

Mõju tööhõivele võib olla veidi negatiivne, kui dokumendihalduse vähenemise tõttu töötajaid koondatakse. Kuid seda korvab valdkonna üldine majanduslik areng. Suurem nõudlus IT lahenduste ja IT süsteemide järele toob tõenäoliselt kaasa suuremaid võimalusi IT-teenuste osutajatele, millega suureneb kõrge kvalifikatsiooniga töötajate tööhõive.

Seoses veetranspordi tekitatava õhusaaste suurenemisega võib ilmneda kergelt negatiivne välismõju, mille suuruseks hinnatakse 41 miljonit eurot ajavahemikul 2018–2040*.

Milline on mõju ettevõtjatele, VKEdele ja mikroettevõtjatele?

Ettevõtjatel, sealhulgas VKEdel on võimalik valida, kui kiiresti nad paberitel põhinevad menetlused digiteerivad. Kindlustunne, et elektroonilisi dokumente või elektroonilist teavet aktsepteeritakse, ergutab digiteerimist. Eeldatakse, et ühekordsed investeeringud toovad säästu juba esimesel aastal, tänu vähenenud ajale, mida kulutatakse õigusnormide järgimisega seotud aruandlusele, ning ettevõtluse üldise tulemuslikkuse paranemisele. Ligikaudu 60 % kogu sektori halduskulude säästust leiab eeldatavasti aset autoveosektoris, mille ettevõtjatest umbes 99 % on VKEd.

Kas on ette näha märkimisväärset mõju riigieelarvetele ja ametiasutustele?

Riiklikud haldusasutused peaksid investeerima uutesse IT süsteemidesse või kohandama olemasolevaid süsteeme. Need kulud ei ole tõenäoliselt märkimisväärsed. Samas aitavad 268 miljoni euro suurused eeskirjade täitmise tagamisega seotud kulutused kaasa eeskirjade paremale täitmisele ja võimaldavad ettevõtjatel igapäevaseid kulusid kokku hoida.

Kas on oodata muud olulist mõju?

Veoste vedamine üle piiride ja erinevate transpordiliikidega muutub loodetavasti lihtsamaks ja odavamaks. See võib tähendada ka kiiremaid kättetoimetamise aegu ja odavamaid hindu tarbijatele. Transpordiettevõtjate tegevuskulud väheneksid ajavahemikul 2018–2040* umbes 12 miljardi euro võrra.

D. Järeldused**Millal poliitika läbi vaadatakse?**

Poliitikat hinnatakse viie aasta jooksul alates põhiakti kohaldamise alguskuupäevast. Rakendamise jälgimine toimub teabe kogumise teel liikmesriikidelt iga kahe aasta järel.

* Võttes aluseks lähtestsenaariumi, st võrreldes selle stsenaariumiga, kus ELi tasandil ei sekkuta.