



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 22. maj 2018
(OR. en)

9060/18

**Interinstitutionel sag:
2018/0140 (COD)**

**TRANS 210
MAR 66
TELECOM 143
MI 361
COMER 45
CYBER 105
ENFOCUSTOM 101
DATAPROTECT 96
IA 138
CODEC 797**

FORSLAG

fra:	Jordi AYET PUIGARNAU, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	17. maj 2018
til:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union

Komm. dok. nr.:	COM(2018) 279 final
-----------------	---------------------

Vedr.:	Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING om elektronisk godstransportinformation
--------	----------------------------------------------------------------------------------------------

Hermed følger til delegationerne dokument - COM(2018) 279 final.

Bilag: COM(2018) 279 final



Bruxelles, den 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om elektronisk godstransportinformation

(EØS-relevant tekst)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Teknologiske forandringer berører alle dele af samfundet og økonomien og forvandler tilværelsen for alle EU-borgere. Transport er ingen undtagelse for denne tendens. Nye teknologier forandrer radikalt mobilitetslandskabet. På denne baggrund er EU og dens industrier nødt til at imødegå udfordringerne for at blive en global leder inden for innovation, digitalisering, og dekarbonisering. Kommissionen har derfor antaget en bred tilgang for at sikre, at EU-politikker for mobilitet afspejler disse politiske prioriteter i form af tre "Et mobilt Europa"-mobilitetspakker.

Som opfølgning på strategien for lavemissionsmobilitet vedtog Kommissionen to mobilitetspakker i maj og november 2017. Disse pakker fastsætter en positiv dagsorden for strategien for lavemissionsmobilitet og sikrer en smidig overgang til ren, konkurrencedygtig og forbundet mobilitet for alle. Europa-Parlamentet og Rådet bør sikre en hurtig vedtagelse af disse forslag.

Dette initiativ er en del af den tredje "Et mobilt Europa"-pakke, som bidrager til den nye strategi for industripolitik af september 2017, og som er udformet for at fuldende processen med at gøre det muligt for Europa fuldt ud at drage nytte af fordelene ved moderniseringen af mobilitet. Det er essentielt, at fremtidens mobilitetssystem er sikkert, rent, og effektivt for alle EU-borgere. Målet er i fremtiden at gøre mobilitet i Europa sikrere og mere tilgængelig, europæisk industri mere konkurrencedygtig, jobs i Europa sikrere og at være renere og bedre tilpasset til nødvendigheden af at tackle klimaforandringer. Dette vil kræve fuld forpligtelse fra EU, medlemsstaterne og interessenter, ikke mindst med hensyn til at styrke investeringer i transportinfrastruktur.

Samlet godstransport i EU er steget med næsten 25 % i over de seneste 20 år¹ og forventes at stige med yderligere 51 % i løbet af 2015-2050². Alle disse varebevægelser ledsages af en stor mængde af information, der udveksles blandt de forskellige parter, inden for både det private og det offentlige domæne. I dag trykkes denne information primært på papir i forskellige dokumenter i standardformat.

Godt 99 % af grænseoverskridende transportoperationer på EU's område involverer stadig papirbaserede dokumenter på et eller andet tidspunkt i løbet af processen³. Digitaliseringen af informationsudveksling har dog potentiale til i betydelig grad at forbedre effektiviteten af transport og derved bidrage til, at det indre marked fungerer gnidningsfrit.

Kommissionen gennemførte en konsekvensanalyse af barriererne for digitalisering af godstransportdokumenter og muligheden for at fremme en mere udbredt brug af elektroniske dokumenter og informationsudveksling. Det største problem blev udpeget til at være myndighedernes begrænsede og varierende accept af information eller dokumenter, som

¹ Målt i milliarder ton-kilometer (tkm). Kilde: EU-transport i tal 2017.

² En beskrivelse af udviklingen under nuværende tendenser og politikker (dvs. basislinje) findes i bilag 4 i den medfølgende konsekvensanalyserapport.

³ Mere specifikt er der ved transportoperationer behov for papirdokumenter på et eller andet tidspunkt i løbet af transportprocessen. Med andre ord ledsages kun 1 % af sådanne processer af udveksling af fuldt digitaliseret information og dokumentation. Denne procentdel kan dog variere afhængigt af transportformen. Skønnet er baseret på Ecorys et al. (2018) støtteundersøgelse til konsekvensanalyse.

virksomheder har gjort elektronisk tilgængelige, når myndighederne pålægger dem at bevise, at de overholder lovgivningsmæssige betingelser for transport af varer på de forskellige EU-medlemsstaters områder.

Der er to primære årsager til dette problem:

- (a) en **fragmenteret lovramme**, der sætter **inkonsekvente forpligtelser** for myndigheder, når de accepterer elektronisk information eller dokumenter⁴ og tillader forskellig administrativ praksis med hensyn til at gennemføre forpligtelserne og
- (b) et **fragmenteret IT-miljø** karakteriseret ved et væld af **ikke-sammenkoblede systemer/løsninger** til udveksling af elektronisk transportinformation og dokumentation, både for B2A- og B2B-kommunikation.

De to årsager styrker gensidigt hinanden. Den fragmenterede lovgivning og den deraf følgende mangel på accept blandt myndighederne bremser investeringer i digitale løsninger for elektroniske dokumenter. Det fragmenterede IT-miljø, specifikt manglen på veletablerede eller sammenkoblede løsninger, afholder myndighederne fra at have tillid til brugen af elektroniske dokumenter.

Som konsekvens fortsætter et stort flertal af godstransportoperatører og andre transportvirksomhedsinteressenter i EU med at benytte papirdokumenter. Dette forhindrer betydelige effektivitetsforbedringer for forskellige markedsdeltagere, især inden for multimodal transport og grænseoverskridende transport, og det forhindrer det indre marked i at fungere.

Kommissionen har anerkendt behovet for at fremme accept og brug af elektroniske transportdokumenter i et antal politikinitiativer: Hvidbogen om transport, 2011⁵, Strategien for det digitale indre marked, 2015⁶, IKT-standardiseringsprioriteter for det digitale indre marked, 2016⁷ EU-handlingsplan for e-forvaltning, 2016-2020⁸. Behovet for indgreb er også blevet anerkendt af et bredt udvalg af interessenter.

Siden 2015 har deltagerne i det Digitale Transport- og Logistikforum (DTLF) — en ekspertgruppe inden for Kommission bestående af mere end hundrede private og offentlige interessenter⁹ — gentagne gange understreget behovet for indgreb på EU-niveau med henblik på at støtte en mere omfattende brug af elektroniske transportdokumenter. I oktober 2017 opfordrede medlemsstaterne i Tallinn-erklæringen om digital forvaltning Kommissionen til at intensivere bestræbelserne på at opnå effektive, brugerfokuserede, elektroniske procedurer i EU. De påpegede betydningen af handlingsplanen for digital forvaltning¹⁰ og visionerne i den europæiske interoperabilitetsramme¹¹.

⁴ Den elektroniske repræsentation af information, der på nuværende tidspunkt findes i et papirdokument, behøver ikke at være et *dokumentformat* i den forstand, at det er en standardiseret repræsentation af data. I den forstand kan udtrykket "dokumenter" være vildledende. En beskrivelse af fordelene ved at gå fra en dokumentcentreret til en datacentreret metode findes i bilag 8 i den tilhørende konsekvensanalyserapport.

⁵ [COM/2011/0144](#), s. 13, 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), s. 82-84.

⁷ COM(2016) 176, s. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), s. 8.

⁹ [DTLF](#) blev etableret af Kommissionen i april 2015 (afgørelse C(2015)2259), for at levere en platform, hvor medlemsstaterne og relevante interessenter inden for transport og logistik kan udveksle teknisk viden, samarbejde og koordinere med henblik på at støtte tiltag for at fremme effektiv elektronisk udveksling af information inden for transport og logistik.

¹⁰ [Tallinn-erklæringen om digital forvaltning](#) blev underskrevet på ministermødet under det estiske formandskab for EU-rådet den 6. oktober 2017.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

I november 2017, under Tallinn Digital Transport Days, konkluderede adskillige offentlige og private interessenter fra alle transportsektorer, at det er tid til at høste fordelene ved digitalisering, inklusive papirløs deling af data¹². Efterfølgende opfordrede Rådet i december 2017 i sine konklusioner om digitalisering af transport Kommissionen til at fortsætte med at arbejde med DTLF om at udvikle *"tiltag til at støtte¹³ mere systematisk brug og accept af elektroniske dokumenter og harmoniseret udveksling af information og data i logistikkæden"*¹⁴. Tilbage i maj 2017 opfordrede Parlamentet også Kommissionen til at *"øge harmoniseringen indenfor passagertransport og varetransport"*, og navnlig til at *"sætte mere fart på den obligatoriske brug ... af elektroniske fragtbreve (e-CMR)"*¹⁵.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Dette forslag er i overensstemmelse med gældende bestemmelser i EU-lovgivningen vedrørende elektronisk udveksling af information gældende for transportsektoren: Disse lovbestemmelser varierer betydeligt med hensyn til: i) deres materielle anvendelsesområde, dvs. de berørte oplysninger eller dokumenter; ii) det lovgivningsmæssige formål, som oplysningerne eller dokumenterne er påkrævet for; iii) hvorvidt muligheden for at udlevere oplysningerne elektronisk er fastsat; og iv) om der gives mere detaljerede tekniske specifikationer vedrørende elektroniske kommunikationsmidler og form for elektronisk information eller dokumenter, når denne mulighed er etableret. Forslaget komplimenterer den eksisterende EU-lovgivning i området og, i tilfælde af visse transportsektorspecifikke EU-retsakter, supplerer det disse retsakter igennem mere detaljerede funktionelle krav og tekniske specifikationer.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014¹⁶ fastslår, at et elektronisk dokument ikke skal underkendes retsvirkning og antagelighed som bevismateriale i retssager udelukkende på grund af, at det er i elektronisk form. Den fastlægger også betingelserne for grænseoverskridende anerkendelse og accept af elektronisk identifikation og tillidstjenester på det indre marked. Den forpligter imidlertid ikke medlemsstaterne til at acceptere elektroniske dokumenter, eller oplysninger deri, som bevis, undtagen i retslige processer. Ved at fastsætte en ensartet juridisk ramme inden for EU, der pålægger offentlige myndigheder at acceptere elektronisk information om godstransport på tværs af grænser, komplimenterer dette forslag forordningens bestemmelser.

Forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen¹⁷ og direktiv nr. 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe¹⁸ indeholder allerede bestemmelser, der tillader opfyldelsen af meldeformaliteter i form af elektronisk informationskommunikation, herunder hvad angår henholdsvis fragtgods- og transportoperatører. Formålet med dette forslag er at give elektronisk kommunikation mulighed for at opfylde de lovgivningsmæssige oplysningskrav også efter indgangsstedet, eller før udpassagestedet, i EU, på hele EU's område. Geografisk

¹² Deklarationen fra Digital Transport Days blev underskrevet i Tallinn den 10. november 2017 og er tilgængelig på https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Rådets konklusioner om digitalisering af transport, 15050/17 af 5.12.2017.

¹⁵ Europa-Parlamentets beslutning [2017/2545\(RSP\)](#) af 18. maj 2017 om vejtransport i EU.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 910/2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF (EUT L 257 af 28.8.2014, s. 73).

¹⁷ Forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen; Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/2447 om gennemførelsesbestemmelser for visse bestemmelser i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 952/2013; Kommissionens delegerede forordning (EU) 2015/2446 til supplerende af forordning (EU) nr. 952/2013 med gennemførelsesbestemmelser angående visse bestemmelser i EU-toldkodeksen.

¹⁸ Direktiv nr. 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe, der ankommer til eller afgår fra havne i medlemsstaterne.

set begynder anvendelsesområdet for dette initiativ derfor, hvor forordningen om EU-toldkodeksen og/eller direktivet om meldeformaliteter for skibe (RFD) slutter (eller omvendt slutter, hvor sidstnævnte begynder)

Med hensyn til transportoperationer berørt af oplysningskravene overlapper disse anvendelsesområder imidlertid hinanden: dette initiativ vedrører både international transport udelukkende inden for EU (som ikke henhører under anvendelsesområdet for forordningen om EU-toldkodeks eller direktiv om meldeformaliteter for skibe) såvel som international transport med udgangspunkt, bestemmelsessted eller passerende igennem en EU-medlemsstats område. Som følge heraf vil den kombinerede anvendelse af dette initiativ og disse to EU-retsakter yderligere facilitere international godstransport med udgangspunkt og bestemmelsessted uden for EU, såvel som skibsfart inden for EU. Det vil muliggøre brugen af elektroniske midler til transmission af lovgivningsmæssige oplysninger om godstransport til myndighederne, ikke kun ved ind- og udpassagestedet i EU, men også på hele EU's område.

I relation til EU-lovgivning, der regulerer betingelserne for transport på EU's område ændrer dette ikke på eksisterende bestemmelser i eksisterende relevante retsakter, men søger snarere at sikre:

- a) **fastsættelsen af en ensartet lovramme** for accept, herunder specifikke krav til elektronisk information eller dokumenter indeholdende denne information, for så vidt angår retsakter, som:
 - enten overhovedet **ikke giver** mulighed for at præsentere information/dokumenter elektronisk, nemlig:
 - forordning nr. 11/1960 vedrørende afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår
 - Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelsen af fælles regler for kombineret godstransport mellem medlemsstater; og
 - forordning (EF) nr. 1072/2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel; eller
 - **omfatter en sådan mulighed, men som ikke angiver eller giver en meget begrænset** indikation af, hvordan denne information skal præsenteres elektronisk, nemlig:
 - direktiv 2008/68/EF om indlandstransport af farligt gods
 - Kommissionens forordning 2015/1998 om gennemførelse af forordning (EF) nr. 300/2008 om fælles bestemmelser om luftfarssikkerhed
 - forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald
 - forslagene, aktuelt under overvejelse af Europa-Parlamentet og Rådet, til revision af henholdsvis direktiv 92/106/EØF (forslag nr. 2017/0290 (COD)) og forordning (EF) nr. 1072/2009 (forslag nr. 2017/0123 (COD)).
- b) **interoperabiliteten mellem forskellige IT-systemer** for tiden benyttet til de retsakter, som:
 - allerede giver **meget detaljerede, tekniske specifikationer**: om myndighedernes accept af formatet af udveksling af elektroniske oplysninger og beskeder for visse varer og transportaktiviteter, hvad angår oplysninger, uanset den berørte transportform, nemlig forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen og dens

gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, samt direktiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skibe

- indeholder **detaljerede men transportformspecifikke specifikationer**, nemlig Kommissionens forordning nr. 164/2010 om tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding for sejlads på indre vandveje refereret til i artikel 5 i direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) og Kommissionens forordning (EU) nr. 1305/2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet Trafiktelematik for jernbanefragt (TAF TSI).
- **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Det generelle formål med initiativet er i større omfang at gøre det muligt at bruge digital teknologi for at bidrage til: i) fjernelse af barrierer for et velfungerende indre marked; ii) økonomisk modernisering; og iii) større produktivitet i transportsektoren. Ved at fastlægge ensartede betingelser for den videre udvikling og implementering af digitale teknologier til elektronisk udveksling af oplysninger om godstransport vil det også bidrage til udviklingen af et digitalt indre marked.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget fremgår af artikel 91, artikel 100, stk. 2 og artikel 192, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF).

Henholdsvis artikel 91 og artikel 100, stk. 2, som skal forstås på baggrund af artikel 90, der pålægger medlemsstaterne at føre en fælles transportpolitik, fastlægger kravene til fælles regler gældende for international transport til eller fra en medlemsstats område eller passerende igennem en eller flere medlemsstaters område og, henholdsvis, passende bestemmelser for sø- og luftfart, fastsat af Europa-Parlamentet og Rådet.

Artikel 192, stk. 1, som skal forstås på baggrund af artikel 191, fastsætter, at Europa-Parlamentet og Rådet skal beslutte, hvilke foranstaltninger EU skal træffe for at kunne nå målsætningerne om at beskytte bl.a. folkesundheden og miljøet.

- **Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)**

Medlemsstaternes unilaterale initiativer med henblik på at facilitere brugen af elektroniske transportdokumenter og informationsudveksling vil have begrænset effekt, hvis en tilsvarende handling ikke finder sted i andre medlemsstater, hvis område også berøres af de relevante transportoperationer.

Selv hvis de fleste EU-medlemsstater vedtog lovgivning, der gjorde det lettere at bruge elektroniske dokumenter, er der samtidig en stor risiko for at hver enkelt medlemsstat ved ensidig lovgivning kan vedtage forskellige gyldige og autentiske krav for accept af elektroniske dokumenter og for kommunikation af lovgivningsmæssige oplysninger mere generelt. I praksis ville elektroniske dokumenter og lovgivningsmæssig oplysningskommunikation, som opfylder kravene for accept i en medlemsstat, ikke blive accepteret i en anden (andre), og vil derved skabe barrierer på det indre marked.

Det mest hensigtsmæssige niveau til at løse problemet og årsagerne til det er derfor på EU-niveau, hvor der kan fastsættes en fælles tilgang til accept af elektroniske dokumenter og fælles standarder for dette. I den henseende viderefører og supplerer dette initiativ tiltag, der allerede er truffet på EU-niveau for at sikre ensartede forhold for accept af elektroniske godstransportoplysninger og dokumenter, herunder ved at sikre tillid til de elektroniske midler, der benyttes til at kommunikere dem¹⁹.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget indeholder tiltag, som har til formål at opnå tre forskellige, specifikke politikmål, der direkte adresserer de to vigtigste årsager, der er identificeret.

Med henblik på at adressere hovedårsagen, nemlig den divergerende og begrænsede angivne nuværende lovramme, indeholder forslaget tiltag til at:

- (1) sikre fastsættelse, i alle EU-medlemsstater, af alle relevante offentlige myndigheders forpligtelse til at acceptere elektroniske godstransportdokumenter/-information
- (2) sikre, at myndighederne gennemfører forpligtelsen til accept på en ensartet måde.

For at adressere den anden årsag, der er afledt fra nuværende sameksistens af mange og ikke-sammenkoblede systemer, indeholder forslaget tiltag til at:

- (3) sikre indbyrdes anvendelighed af IT-systemer og løsninger brugt til elektronisk udveksling af godstransportinformation og især til business-to-administration (B2A) kommunikation af lovgivningsmæssige oplysninger.

Ingen af disse tiltag rækker ud over, hvad der er nødvendigt for at adressere problemerne. Det første sæt af tiltag fastsætter myndighedernes forpligtelse til at acceptere elektronisk information/dokumenter, men pålægger ikke virksomheder en forpligtelse til at benytte elektroniske formularer, hverken i B2A eller i B2B (business-to-business) relationer. Indførelse af en sådan forpligtelse for B2B-udvekslinger vil sikre fuld digitalisering af godstransportinformation og dokumentudveksling, men det er ikke nødvendigt med henblik på at sikre accept blandt myndighederne. Derudover argumenterede de fleste brancheforeninger for, at virksomheder er klar til og vil bevæge sig mod fuld digitalisering, når myndighederne med tiden tillader det.

På samme tid er myndighederne ikke forpligtet til at acceptere enhver form for information leveret af virksomheder. Tiltagene tager snarere hensyn til myndighedernes behov for, at de oplysninger/dokumenter, der præsenteres, er autentiske og for sikkerhed for deres integritet. Disse tiltag kræver også, at myndighederne accepterer oplysningerne/dokumenterne, hvis de elektroniske midler til at præsentere dem opfylder et fastsat sæt af krav.

Det andet sæt tiltag kræver, at medlemsstater samarbejder med henblik på at tilpasse deres (fremtidige) digitaliserede processer for kontrol af information/dokumenter kommunikeret elektronisk. Dette inkluderer samarbejde med hensyn til det sæt dataelementer, medlemsstaternes myndigheder fastsætter som nødvendige for at opfylde informationskravene fastlagt i relevante europæiske og nationale retsakter. Disse tiltag vil sikre ensartede regler for verifikation af elektronisk information/dokumenter og vil bidrage til at reducere de administrative efterlevelseselementer (og derfor byrde) for virksomheder. Tiltagene

¹⁹ Bl.a. rammen for grænseoverskridende brug af eID og elektroniske underskrifter, som fastsat i eIDAS forordningen.

indeholder imidlertid ikke krav om ensartethed, hvad angår selve kravene til information som fastsat i de respektive europæiske og medlemsstaters lovgivning.

Det tredje sæt fastsætter de funktionelle krav til de elektroniske midler, som virksomheder kan benytte til at give myndighederne de ønskede lovgivningsmæssige oplysninger. Disse tiltag sørger også for udviklingen af tekniske specifikationer for at gennemføre kravene. Disse krav og de relaterede tekniske specifikationer vil sikre, at IT-systemernes benyttelse af de forskellige medlemsstaters myndigheder er gensidigt interoperable og omfatter løsninger benyttet af virksomheder. Kravene og specifikationerne vil også fremme interoperabiliteten på tværs af de (nuværende stærkt transportspecifikke) B2A- og B2B-løsninger.

- **Valg af retsakt**

En konsekvensanalyse fastslog at bindende, lovgivningsmæssige tiltag er nødvendige for at opfylde målene. En forordning er den mest hensigtsmæssige retsakt til at sikre ensartet gennemførelse af de påtænkte tiltag. Et direktiv ville fastsætte en forpligtelse til at acceptere information elektronisk med fælles funktionelle krav, der lever op til de elektroniske midler, som gør oplysningerne tilgængelige, men det vil ikke pålægge fælles bindende tekniske krav.

Den aktuelle udvikling, herunder baggrunden for gennemførelsen af direktiv om meldeformalitet, indikerer, at ingen retningslinjer eller frivillige retningslinjer for tekniske specifikationer vil medføre introduktion i de forskellige medlemsstater af mange og ikke-sammenkoblede systemer²⁰. Dette vil øge efterlevelsomkostningerne for virksomheder, da de vil være nødt til at investere i forskellige systemer svarende til de forskellige medlemsstaters krav. Som følge heraf vil virksomheder muligvis foretrække fortsat at benytte papir, hvilket i betragtelig grad vil hæmme opfyldelsen af målet.

Initiativet er yderst teknisk, og der er en stor sandsynlighed for, at det hyppigt skal opdateres i henhold til den tekniske og lovmæssige udvikling. Som svar på dette er en række gennemførelsesforanstaltninger også planlagt. Disse vil i særlig grad fokusere på tekniske specifikationer for at gennemføre de funktionelle krav.

3. RESULTATER AF HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Høringer af interesserede parter**

Kommissionen har arbejdet aktivt sammen med interessenter og har gennemført omfattende høringer i løbet af konsekvensanalyseprocessen. Høringsaktiviteterne inkluderede:

- en åben offentlig høring (OPC) organiseret af Kommissionen, og som løb fra den 25. oktober 2017 til 18. januar 2018
- en SMV-panelundersøgelse organiseret af Kommissionen, og som løb fra den 24. november 2017 til 22. januar 2018
- en juridisk undersøgelse af private og offentlige interessenter organiseret af konsulenten ansvarlig for konsekvensanalysens støtteundersøgelse, og som løb fra den 23. oktober 2017 til 1. januar 2018

²⁰ Forskelle i krav mellem forskellige myndigheder, både inden for og mellem medlemsstaterne kan forventes. Eksempler indhentet under konsekvensanalysen er et klart bevis på dette.

- en målrettet undersøgelse af private og offentlige interessenter organiseret af konsulenten ansvarlig for konsekvensanalysens støtteundersøgelse, og som løb fra den 27. oktober 2017 til 7. januar 2018
- 50 interviews med interessenter, inklusive brancherepræsentanter og nationale myndigheder gennemført af konsulenten ansvarlig for konsekvensanalysens støtteundersøgelse og dens partnere mellem den 20. oktober 2017 og 15. januar 2018
- møder med interessenter og workshops ved flere forskellige lejligheder
- fem casestudier gennemgået af konsulenten ansvarlig for konsekvensanalysens støtteundersøgelse mellem den 6. november 2017 og 15. januar 2018.

Disse høringsaktiviteter leverede vigtige input, der hjalp med at validere og uddybe definitionen af problemet og estimere dets størrelse samt kortlægge interessenters præferencer for mulige politikvalg. Input på dette område kom primært fra OPC'en, SMV-panelundersøgelsen og fra andre benyttede værktøjer vedrørende interessenters engagement²¹.

Langt størstedelen af de hørte interessenter — dvs. mere end 90 % af de 265 SMV-respondenter i SMV-panelundersøgelsen²² og 88 af de 100 respondenter i OPC-undersøgelsen, angav betydelige eller i det mindste nogle forventede fordele ved at tage elektronisk informationsudveksling i brug.

90 % af de private virksomheder og foreninger, som deltog i OPC'en, indikerede, at manglende accept af elektroniske transportdokumenter/-information fra medlemsstaternes myndigheder er en vigtig årsag til problemet. For mindre virksomheder fandt SMV-panelundersøgelsen, at den primære grund til ikke at benytte elektroniske transportdokumenter var, at deres kunder og forretningspartnere ikke benytter transportdokumenter i elektronisk form. Den e angivne årsag for denne gruppe (der fulgte tæt efter) var manglende accept blandt myndighederne. På samme tid understregede respondenterne i de målrettede undersøgelser og interviews, at hovedårsagen til, at virksomheder ikke accepterer elektroniske dokumenter, er usikkerhed med hensyn til, om myndighederne vil acceptere dem. Mere end 70 % af respondenterne i både OPC'en og SMV-panelet angav også manglen på interoperabilitet blandt nuværende B2A- og B2B-IT-systemer og -løsninger.

Afspejlende denne vurdering overvejede omkring 90 % af respondenterne i OPC at sikre accept blandt medlemsstaternes myndigheder, mens 88 % mente, at en lovmæssigt bindende tilgang til at sikre en sådan accept ville være mere effektiv end en ikke-forbindende tilgang. 90 % af alle OPC-respondenter indikerede også, at interoperabilitet af B2A- og B2B-kommunikation var vigtig. Ligeledes indikerede 75 % af de adspurgte i SMV-panelet, at det at sikre accept blandt myndighederne er et meget vigtigt politikmål, og andre 13 % angav det som moderat vigtigt.

Mere end 70 % af respondenterne i både OPC'en og SMV-panelet ville også bifalde standardiserede tekniske specifikationer for deling af oplysninger mellem logistiske operatører og offentlig forvaltning, hvor 88 % af OPC-respondenterne mente, at en juridisk

²¹ Oversigten nedenfor er baseret på svarene modtaget i OPC'en og SMV-panelundersøgelserne. For en mere detaljeret beskrivelse af resultaterne af høringen, inklusive input modtaget under interviewene og casestudierne udført af eksterne konsulenter, henvises til Ecorys et al. (2018) støtte-undersøgelse til konsekvensanalyse, bilag VIII-XI.

²² Antallet af respondenter, der svarede på spørgsmålene vedrørende fordele i SMV-panelundersøgelsen, varierede mellem 230 og 250, afhængigt af de specifikke fordele identificeret i de forskellige spørgsmål.

bindende tilgang vil være mere effektiv end ikke-bindende tiltag. Med hensyn til B2B-kommunikation anså 67 % af alle 100 OPC-respondenter den juridisk bindende tilgang som værende mere effektiv, mens 84 % foretrak frivillige tiltag. 77 % af de adspurgte i SMV-panelundersøgelsen indikerede som meget vigtigt (65 %) eller moderat vigtigt (22 %) muligheden for at benytte en IT-applikation/-system til udveksling af elektroniske transportdokumenter med myndighederne, på lige fod med muligheden for at benytte en enkelt applikation/system til elektronisk udveksling med alle andre virksomheder (68 % angav det som værende meget vigtigt, og yderligere 19 % som moderat vigtigt).

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Forslaget er baseret på undersøgelser og høring af eksperter, især med henblik på skøn af omkostninger og fordele, herunder modellering af de indirekte effekter og indvirkningen af metodeændring. Eksterne konsulenter udarbejdede en støtteundersøgelse om omkostninger og indvirkninger. Eksterne konsulenter er også blevet benyttet til at udarbejde en model over de indirekte effekter og vurdere indvirkningen af metodeændringen.

Ekspertes fra alle hovedgrupper af interessenter fra både industrien og medlemsstaternes myndigheder var nært involveret, især i det Digitale Transport- og Logistikforum. Det var med til at sikre et omfattende og multimodalt perspektiv på de berørte emner.

- **Konsekvensanalyse**

Politiktiltagene inkluderet i dette forslag er informeret af resultaterne i konsekvensanalysen. Konsekvensanalyserapporten [SWD(2018) 184] modtog en positiv udtalelse fra Kommissionens Udvalg for Forskriftskontrol [SEC(2018) 231] I sin udtalelse kom Udvalget for Forskriftskontrol med en række anbefalinger til præsentationen af argumenterne i konsekvensanalyserapporten. Disse anbefalinger er blevet adresseret: Bilag 1 til konsekvensanalyserapporten giver et resumé af, hvordan det er sket.

En lang liste af politiktiltag vedrørende de to hovedårsager blev overvejet efter omfattende høringer af interessenter, ekspertmøder, uafhængig research og Kommissionens egne analyser. Listen blev derefter screenet på baggrund af følgende kriterier: i) juridisk, politisk og teknisk gennemførlighed; ii) effektivitet; iii) produktivitet; og iv) proportionalitet. På baggrund af en indledende screening blev flere politiske foranstaltninger kasseret.

De valgte politiske foranstaltninger blev inddelt i fire forskellige politikmuligheder:

- Valgmulighed 1: Medlemsstaterne er fuldt forpligtet til at overholde de gældende retlige rammer, hvad angår accept af elektroniske transportkontrakter med frivillig harmonisering af gennemførelsen
- Valgmulighed 2: Medlemsstaternes myndigheder er fuldt forpligtet til at acceptere elektroniske transportkontrakter med minimum harmonisering af gennemførelsen
- Valgmulighed 3: Medlemsstaternes myndigheder er fuldt forpligtet til at acceptere lovgivningsmæssig godstransportinformation eller -dokumentation med delvist harmoniseret gennemførelse
- Valgmulighed 4: Medlemsstaternes myndigheder er fuldt forpligtet til at acceptere lovgivningsmæssig godstransportinformation eller -dokumentation med fuldt harmoniseret gennemførelse.

Alle muligheder omfattede i det store hele det samme sæt politiktiltag. Disse tiltag kan enten gennemføres i ikke-forbindende form, som støtteforanstaltninger, der fremmer medlemsstaternes frivillige tiltag, eller i lovpligtig form, såsom vedtagelsen af en ny dedikeret EU-retsakt og underskrivelsen af bilaterale aftaler med tredjelande. Logikken i konstruktionen af de politiske valgmuligheder fulgte en kombination af disse tiltag, med variation langs to akser: det materielle anvendelsesområde af politikinitiativet på den ene side og niveauet af indgrebets lovgivningsmæssige styrke på den anden.

En sammenlignende analyse af effektivitet, produktivitet, omkostninger og fordele ved de fire valgmuligheder blev derefter gennemført. Denne analyse viste at: i) gennemførelsen af politikvalgmulighed 3 eller 4 ville medføre meget enslydende forhold mellem omkostninger og udbytte; og ii) begge muligheder vil i betydelig grad bidrage til at løse de identificerede problemer med betydelig større effektivitet med hensyn til at opnå de specifikke og samlede politikmål end valgmulighed 1 eller 2.

Den større effekt af valgmulighed 3 og 4 skyldes på den ene side et bredere omfang af informationsdækningen i forpligtelsen til accept og på den anden side en større grad af specifikation af bindende krav for accept af elektroniske midler. Forpligtelsen til accept er ikke defineret med hensyn til specifikke dokumenter, som det er tilfældet med valgmulighed 1 og 2, men med hensyn til "information" påkrævet af europæisk og national lovgivning, som regulerer forholdene for international godstransport på EU-medlemsstaternes områder. Som sådan er ikke kun elektroniske fragtaftaler dækket men også gengivelsesformaterne for elektroniske oplysninger, på betingelse af, at følgende efterleves: i) krav til informationsindholdet i den relevante lovgivning; og ii) kravene til de digitale midler, som benyttes til at gøre disse oplysninger tilgængelige, og som er fastsat i rammen for den nye foreslåede retsakt.

Valgmulighed 3 var den foretrukne politiske mulighed, og dette forslag er udarbejdet på grundlag af denne mulighed. Valget mellem valgmulighed 3 og 4 tog interessenters synspunkt i betragtning, såvel som overvejelser om proportionalitet. Brancheinteressenter inden for skibsfart, luftfart og jernbanesektoren især gjorde det klart, at selvom det er nødvendigt at benytte en multimodal tilgang, bør Kommissionen undgå at foreslå en "one-size-fits-all"-løsning²³. Hovedovervejelserne vedrører investeringer i relaterede løsninger, der allerede eksisterer i disse sektorer. Disse løsninger er blevet udviklet på baggrund af nuværende bestemmelser i internationale konventioner og EU-lovgivning, der er specifikke for transportformen og varierer betydeligt.

Indførelsen af fuldt ud fælles tekniske specifikationer for interoperabilitet, for alle løsninger benyttet til kommunikation af B2A lovgivningsmæssige oplysninger og inden for alle transportformer, som foreslået i valgmulighed 4, ville kræve større forudgående investeringer af virksomheder i disse sektorer for at tilpasse sig de nye krav.

Under valgmulighed 3 vil en specifik konsekvensanalyse blive benyttet til at beslutte i hvor høj grad fælles tekniske specifikationer på tværs af transportformer skal fastsættes. Formålet med denne konsekvensanalyse er mere præcist at fastsætte de fælles tekniske minimumsspecifikationer på tværs af sektorer, der er nødvendige for at sikre indbyrdes anvendelighed mellem alle relaterede systemer benyttet af myndigheder og de løsninger, som benyttes af virksomheder, og samtidig opnå det bedste cost-benefit-forhold for efterlevelsensomkostninger for virksomheder og fremtidige fordele.

²³ Se f.eks. ECSA og WSC (søfart) såvel som CER's (jernbane) positionspapirer sendt som svar på den indledende konsekvensanalyse. IATA har aktivt deltaget i næsten alle organiserede høringsseminarer med interessenter, hvor de også tydeligt har angivet en sådan holdning.

Antagelsen baseret på brancheinteressenters argumenter er, at et tilstrækkeligt niveau af indbyrdes anvendelighed kan sikres uden at kræve fuld harmonisering af kravene på tværs af transportformer. Mere specifikt vil indbyrdes anvendelighed i følge de fleste brancheinteressenter som minimum kræve en fælles, multimodal dataordbog²⁴. Tekniske specifikationer, der gennemfører andre krav, som dem omhandlende ægthed eller integritet, kan udvikles specifikt for forskellige transportformer, såfremt en separat, dedikeret konsekvensanalyse konkluderer, at en sådan tilgang ville være det mest omkostningseffektive for nogle af de (fælles) krav.

De vigtigste fordele ved den foretrukne politiske mulighed er af økonomisk og miljømæssig art. Branchen forventes at opnå besparelser på 20-27 milliarder EUR i perioden 2018-2040 sammenlignet med et scenarie, hvor der ikke foretages noget indgreb på EU-niveau (basislinje). Besparelsen skyldes en reduktion i administrative omkostninger (dvs. omkostninger relateret til forvaltning og udveksling af transportinformation og dokumentation). Dette svarer til 75-102 millioner timer sparet årligt (eller svarende til 36-49 tusinde fuldtidsansatte). Vejtransportvirksomheder, hvoraf 99 % er små og mellemstore virksomheder, forventes at drage fordel af omkring 60 % af alle administrative omkostningsbesparelser i industrien.

Der forventes også positive miljømæssige indvirkninger på grund af et fald i vejtransportens andel af transporten i 2030 sammenlignet med basislinjen. Samlet set anslås besparelserne i CO₂-emissionerne til at blive nedbragt med mere end 1 300 tusind ton i løbet af 2018-2040 i forhold til basislinjen, hvilket svarer til en besparelse af eksterne omkostninger på 74 millioner EUR. Overbelastningsomkostningerne forventes at blive nedbragt med næsten 300 millioner EUR i forhold til basislinjen i løbet af samme tidsperiode. Med et gennemsnit på 1-5 eksemplarer af hvert dokument pr. sending, der ikke længere vil blive printet, vil der desuden kunne spares 2-8 milliarder stykker papir om året, svarende til 180-600 tusind træer årligt.

De **primære forventede omkostninger** er relateret til investeringer, der er nødvendige for at opfylde de nye politiske krav. Omkostningerne for offentlige myndigheder er anslået til at være omkring 268 millioner EUR over den samlede indførelseshorisont for elektroniske transportdokumenter i forhold til basislinjen, hvoraf 17 millioner EUR er relateret til certificering af udbydere af løsninger og 251 millioner EUR med håndhævelse. Derudover forventes nationale forvaltninger at skulle investere i nye IT-systemer eller justere de eksisterende. Disse omkostninger vil sandsynligvis ikke være betydelige. For virksomheder forventes efterlevelsedomkostningerne at være i omegnen af 4,4 milliarder EUR.

Indvirkningerne på beskæftigelsen kan være lidt negative, hvis personale, der bliver overflødig som følge af det reducerede omfang af dokumenthåndtering, ikke bliver tildelt nye opgaver. Denne negative indvirkning forventes i høj grad at blive udlignet af den samlede vækst i sektoren. En større efterspørgsel efter IT-løsninger og -systemer forventes at give flere muligheder for IT-udbydere, hvilket medfører en stigning i beskæftigelsen af højt kvalificerede.

Der kan forekomme svagt negative eksterne virkninger fra en stigning i luftforurening fra vandbaseret transport, skønnet til omkring 41 millioner EUR over den samlede indførelseshorisont af elektroniske transportdokumenter i forhold til basislinjen.

²⁴ 73 % af respondenterne i en interaktiv feedback-session i løbet af en workshop om elektroniske dokumenter i Tallinn gik ind for fastsættelsen af standardiserede tekniske specifikationer for deling af data mellem logistikoperatører og den offentlige forvaltning. Ligeledes foreslog TLF EU, at der udarbejdes et fælles datasæt på EU-niveau. Ifølge målrettede interviews (kilde Ecorys et al.) understregede gruppen af fragtspejditører vigtigheden af et fælles datasæt håndhævet via EU-lovgivningen. Behovet for et fælles datasæt blev også specifikt indikeret i den finske regerings positionspapir vedrørende dette initiativ.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Forslaget tilbyder betydelig forenkling og forbedret effektivitet ved at reducere den administrative byrde for erhvervsdrivende, når de opfylder de lovgivningsmæssige oplysningskrav i forbindelse med varetransport på EU's område.

En reduceret administrativ byrde forventes opnået igennem: sikring af, at erhvervsdrivende kan gøre lovgivningsmæssige oplysninger elektronisk tilgængelige; og afstemning af procedurerne benyttet af medlemsstaternes myndigheder til at kontrollere lovgivningsmæssige oplysninger, der gøres elektronisk tilgængelige. Som understreget tidligere, forventes omkostninger for industrien at blive betydeligt reduceret.

SMV'er og mikrovirksomheder vil især drage fordel af at kunne give myndighederne de påkrævede lovgivningsmæssige oplysninger på en forenklet og ensartet måde uafhængigt af medlemsstaten eller de kompetente myndigheder. Dette skyldes, at SMV'er og mikrovirksomheder proportionalt set er mere sårbare over for ineffektiv forvaltning og mistet arbejdstid.

- **Grundlæggende rettigheder**

Forslaget påvirker beskyttelsen af personoplysninger, der er sikret i artikel 8 i charteret. Enhver behandling af personoplysninger i medfør af forslaget skal udføres i overensstemmelse med EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger, især den generelle forordning om databeskyttelse.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Den foretrukne valgmulighed har ikke nogen virkninger for budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Kommissionen følger processen, indvirkningen og resultaterne af dette initiativ igennem et sæt mekanismer for overvågning/evaluering. Kommissionen måler fremskridt mod opfyldelse af de specifikke mål i det nye forslag.

Kravene til information (rapporter, undersøgelsesvar) vil blive nøje afvejet, for ikke at pålægge interessenter yderligere byrder ved at skabe uforholdsmæssige nye krav til rapportering.

Fem år efter slutdatoen for gennemførelsen af lovforslaget vil Kommissionen påbegynde en evaluering for at kontrollere, om initiativets mål er blevet opfyldt. Evalueringen bliver baseret på medlemsstaternes rapporter, undersøgelser af interessenter og andre input (såsom klager) fra shippingoperatører. Derefter vil evalueringen informere fremtidige beslutningsprocesser for at sikre de nødvendige justeringer for at opnå de etablerede mål.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Forslaget er inddelt i fem kapitler. Det første og sidste kapitel introducerer det generelle anvendelsesområde og nogle horisontale bestemmelser, mens kapitel II-IV indeholder mere detaljerede instrumenter.

Artikel 1 fastlægger denne forordnings anvendelsesområde.

Artikel 2 indeholder bestemmelser om bemyndigelser delegeret til Kommissionen til at ændre ikke-essentielle elementer i bilag 1 til denne forordning, hvor de lovgivningsmæssige oplysningskrav, der hører under anvendelsesområdet for denne forordning, er opført.

Artikel 3 indeholder definitioner.

Artikel 4 fastsætter kravene vedrørende det elektroniske format, hvor de lovgivningsmæssige transportoplysninger (eFTI) gøres tilgængelige for berørte erhvervsdrivende.

Artikel 5 fastsætter forpligtelsen for medlemsstaternes kompetente myndigheder vedrørende lovgivningsmæssige oplysninger, der gøres elektronisk tilgængelige af berørte erhvervsdrivende i overensstemmelse med betingelserne fastsat i artikel 4.

Artikel 6 pålægger de berørte kompetente myndigheder, eFTI-udbydere og erhvervsdrivende at gennemføre tiltag til at sikre fortroligheden af de oplysninger, der behandles og udveksles i overensstemmelse med denne forordning.

Artikel 7 fastsætter Kommissionens forpligtelse til at vedtage gennemførelsesretsakter, der opretter et fælles datasæt og undersæt vedrørende de lovgivningsmæssige krav i denne forordnings anvendelsesområde, og som fastsætter fælles procedurer og regler for kompetente myndigheders adgang til og behandling af lovgivningsmæssige oplysninger leveret elektronisk. Disse skal sikre, at medlemsstaternes myndigheder gennemfører tiltag, der gennemfører forpligtelsen til at acceptere lovgivningsmæssige oplysninger gjort elektronisk tilgængelige, på en ensartet måde.

Artikel 8 fastsætter de funktionelle krav til eFTI-platforme, ved hjælp af hvilke de lovgivningsmæssige oplysninger kan gøres tilgængelige af de berørte erhvervsdrivende, og bemyndiger Kommissionen til at vedtage gennemførelsesretsakter fastsættende detaljerede regler for deres gennemførelse. Formålet med disse krav er at sikre, at datastyringen ved hjælp af disse platforme kan foretages på en måde, der sikrer essentielle aspekter som tilgængelighed, ægthed, integritet, fortrolighed og datasikkerhed. Disse krav er generelle, og de detaljerede regler for deres gennemførelse forventes også at blive formuleret på en sådan måde, at de er åbne for enhver nuværende eller fremtidig teknologi, der er i stand til at garantere disse funktioner

Artikel 9 fastsætter kravene for eFTI-udbydere, der leverer lovgivningsmæssige oplysningstjenester til implicerede økonomiske operatører på grundlag af eFTI-platforme.

Artikel 10, artikel 11 og artikel 12 fastsætter reglerne for et certificeringssystem for eFTI-platforme og eFTI-udbydere.

Artikel 13 fastsætter betingelserne for tildeling af delegerede kompetencer til Kommissionen under denne forordning.

Artikel 14 fastsætter udvalgsproceduren for Kommissionens udøvelse af beføjelser til at vedtage gennemførelsesretsakter under denne forordning.

Artikel 15 kræver, at Kommissionen foretager en evaluering af gennemførelsen af denne forordning med henblik på at vurdere resultaterne af denne forordning i forhold til de mål, den er formuleret til at arbejde mod. Den pålægger også medlemsstaterne at bistå Kommissionen i at indhente den nødvendige information til at udarbejde evalueringsrapporten.

Artikel 16 fastsætter medlemsstaternes forpligtelse til hvert andet år at levere specifikke årlige oplysninger med henblik på at overvåge virkningerne af gennemførelsen af denne forordning.

Artikel 17 indeholder bestemmelser vedrørende henholdsvis ikrafttrædelsesdatoen og anvendelsen af denne forordning.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om elektronisk godstransportinformation

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, artikel 100, stk. 2 og artikel 192, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg²⁵,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget²⁶,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Effektiviteten af godstransport og logistik er afgørende for EU's økonomi, det indre markeds funktion og den økonomiske samhørighed i alle EU-regioner.
- (2) Bevægelsen af varer ledsages af en stor mængde oplysninger, der fortsat udveksles i papirformat mellem virksomheder, og mellem virksomheder og offentlige myndigheder. Brugen af papirdokumenter udgør en betydelig administrativ byrde for logistikoperatører.
- (3) Manglen på en fælles lovramme på EU-plan, der pålægger offentlige myndigheder at acceptere relevante godstransportoplysninger påkrævet af lovgivningen i elektronisk form, betragtes som hovedårsagen til manglende fremskridt med hensyn til forenkling og større effektivitet, som er gjort mulig af tilgængelige elektroniske midler. De offentlige myndigheders manglende accept af oplysninger i elektronisk form påvirker ikke kun den enkle kommunikation mellem dem og operatører men hindrer indirekte også udviklingen af forenklet business-to-business elektronisk kommunikation i hele EU.
- (4) Dele af EU's transportlovgivning kræver, at de kompetente myndigheder accepterer digitaliseret information, men dette gælder langt fra al EU-lovgivning. Det skal være muligt at benytte elektroniske midler til at gøre lovgivningsmæssige oplysninger om godstransport tilgængelige for myndigheder på hele EU's område og med respekt for alle relevante faser af transportdrift udført i EU. Derudover skal denne mulighed gælde for alle lovgivningsmæssige oplysninger inden for alle former for transport.

²⁵ EUT C , , s. .

²⁶ EUT C , , s. .

- (5) Medlemsstaternes myndigheder skal derfor acceptere oplysninger, der stilles til rådighed elektronisk, når erhvervsdrivende er forpligtede til at stille oplysninger til rådighed som et bevis på overholdelse af kravene fastlagt i EU's love, der er vedtaget i henhold til tredje del, afsnit VI, i traktaten eller, grundet ligheden af situationerne, i henhold til EU's lovgivning om overførsel af affald. Det samme skal gælde, hvor en medlemsstats nationale lovgivning omhandlende emner reguleret af afsnit VI i traktatens tredje del kræver indlevering af lovgivningsmæssige oplysninger, der er helt eller delvist identiske med oplysninger leveret i henhold til sådan EU-lovgivning.
- (6) Idet denne forordning kun har til formål at lette indlevering af information, specifikt med elektroniske midler, bør den ikke påvirke bestemmelserne i europæisk eller national lovgivning, der fastlægger indholdet af lovgivningsmæssige oplysninger, og den skal navnlig ikke pålægge yderligere lovgivningsmæssige oplysningskrav. Selv om denne forordning har til formål at gøre det muligt at overholde de lovgivningsmæssige oplysningskrav ved anvendelse af elektroniske metoder i stedet for på papir, skal den ikke på anden vis påvirke de relevante EU-bestemmelser for krav vedrørende dokumenterne, der skal anvendes til en struktureret fremlæggelse af de pågældende oplysninger. EU-bestemmelserne om overførsel af affald, som indeholder procedurekrav for overførslerne, skal ligeledes forblive upåvirket af denne forordning. Denne forordning berører heller ikke bestemmelserne om anmeldelsespligt i forordning (EU) nr. 952/2013 eller i gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter vedtaget under dens betingelser.
- (7) Brugen af elektroniske midler til udveksling af oplysninger i overensstemmelse med denne forordning skal tilrettelægges på en måde, der sikrer og respekterer fortroligheden af følsomme erhvervsoplysninger.
- (8) Med henblik på at gøre det muligt for operatører at levere relevant information i elektronisk form på samme måde i alle medlemsstater, er det nødvendigt at være afhængig af ensartede specifikationer, der vedtages af Kommissionen. Disse specifikationer skal sikre interoperabilitet af data for de forskellige datasæt og undersæt vedrørende de relevante lovgivningsmæssige oplysninger, og fastlægge fælles procedurer og detaljerede regler for de kompetente myndigheders adgang til og behandling af disse oplysninger.
- (9) Ved fastlæggelsen af disse specifikationer skal der tages behørigt hensyn til specifikationer for relevante dataudvekslinger fastsat i relevant EU-lovgivning og i relevante europæiske og internationale standarder for multimodal dataudveksling såvel som principperne og anbefalingerne fastsat i den europæiske interoperabilitetsramme²⁷, som er en metode til levering af europæiske digitale offentlige tjenester, som medlemsstaterne er blevet enige om. Der bør også tages nødvendigt hensyn til, at disse specifikationer forbliver teknologineutrale og åbne for innovative teknologier.
- (10) Denne forordning skal fastsætte de funktionelle krav, der gælder for informations- og kommunikationsbaserede platforme, der vil blive benyttet af erhvervsdrivende til at gøre de lovgivningsmæssige godstransportoplysninger tilgængelige i elektronisk format (eFTI) for de kompetente myndigheder (eFTI-platforme). Der bør også fastsættes betingelser for tredjeparts udbydere af eFTI-platforme (eFTI-udbydere).

²⁷ Den europæiske interoperabilitetsramme — strategi for gennemførelse, meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget (COM(2017) 134).

- (11) For at opbygge tillid blandt både medlemsstaternes myndigheder og erhvervsdrivende med hensyn til eFTI-platfomes og eFTI-udbyderes opfyldelse af disse krav, skal medlemsstaternes kompetente myndigheder gennemføre et certificeringssystem understøttet af akkreditering i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) 765/2008²⁸.
- (12) Med henblik på at sikre ensartede forhold for gennemførelsen af forpligtelsen til at acceptere de lovgivningsmæssige oplysninger gjort tilgængelige i elektronisk format i henhold til denne forordning skal Kommissionen overdrages gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser skal udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁹.
- (13) Kommissionen skal især tildeles gennemførelsesbeføjelser til at etablere et fælles datasæt og undersæt vedrørende de respektive lovgivningsmæssige oplysningskrav omfattet af denne forordning, såvel som fælles procedurer og detaljerede regler for kompetente myndigheder vedrørende adgang til og behandling af disse oplysninger, hvor de berørte erhvervsdrivende gør disse oplysninger elektronisk tilgængelige, herunder detaljerede regler og tekniske specifikationer.
- (14) Kommissionen skal også tildeles gennemførelsesbeføjelser til at fastsætte detaljerede regler for gennemførelsen af krav til eFTI-platfome og til eFTI-udbydere.
- (15) For at sikre korrekt anvendelse af denne forordning bør beføjelsen til at vedtage retsakter delegeres til Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde:
- for at ændre del B i bilag I, med henblik på at inkorporere listen med de lovgivningsmæssige oplysningskrav i medlemsstaternes lovgivning meddelt Kommissionen af medlemsstaterne i overensstemmelse med denne forordning
 - for at ændre del A i bilag I med henblik på at tage hensyn til enhver delegeret eller gennemførelsesretsakt vedtaget af Kommissionen, der fastsætter nye EU-lovgivningsmæssige oplysningskrav i relation til varetransport
 - for at ændre del B i bilag I med henblik på at inkorporere nye bestemmelser i relevant national lovgivning, der introducerer ændringer til nationale lovgivningsmæssige oplysningskrav eller fastsætter nye relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav, der henhører under denne forordnings anvendelsesområde, meddelt til Kommissionen af medlemsstaterne i overensstemmelse med denne forordning
 - for at supplere visse tekniske aspekter af denne forordning, nemlig hvad angår reglerne for certificering af eFTI-platfome og eFTI-udbydere.
- (16) Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning³⁰. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme

²⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 (EUT L 218 af 13.8.2008, s. 30).

²⁹ Europa-Parlamentet og Rådets Forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 fastsættende regler og almindelige principper vedrørende mekanismer for medlemsstaternes kontrol med Kommissionens brug af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

³⁰ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1

tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

- (17) Målene for denne forordning, dvs. at sikre en ensartet tilgang til myndighederne i medlemsstaternes accept af godstransportoplysninger gjort elektronisk tilgængelige, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne, men kan på grund af arbejdsopgavernes kollektive karakter bedre nås på EU-plan; EU kan derfor vedtage foranstaltninger i overensstemmelse med nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i traktaten om Den Europæiske Union. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål.
- (18) Automatisk behandling af personoplysninger, der er påkrævet som en del af de lovgivningsmæssige oplysninger om godstransport, skal udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2016/679³¹.
- (19) Kommissionen bør foretage en evaluering af denne forordning. Oplysninger skal indhentes med henblik på at informere denne evaluering og med henblik på at vurdere resultaterne af lovgivningen med hensyn til de mål, den bestræber sig på at opfylde.
- (20) Denne forordning kan ikke effektivt anvendes, før den delegerede retsakt og gennemførelsesretsakten fastlagt i den, er trådt i kraft. Denne forordning skal derfor finde anvendelse fra den [indsæt venligst dato], for at give Kommissionen tid til at vedtage disse retsakter.
- (21) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 28, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001³² og afgav en udtalelse den xx. XXX 20xx³³ —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

GENERELLE BESTEMMELSER

Artikel 1

Emne og anvendelsesområde

1. Denne forordning fastsætter en lovramme for elektronisk kommunikation af lovgivningsmæssige oplysninger vedrørende godstransport på EU's område. Til det formål vil denne forordning:
 - (a) fastsætte betingelserne for medlemsstaternes kompetente myndigheders obligatoriske accept af lovgivningsmæssige oplysninger, når de gøres elektronisk tilgængelige af berørte erhvervsdrivende;

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (generel forordning om databeskyttelse) (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1).

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EUT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

³³ EUT C....

- (b) fastsætte regler for levering af tjenesteydelser relateret til at gøre lovgivningsmæssige oplysninger elektroniske tilgængelige af berørte erhvervsdrivende.
2. Denne forordning finder anvendelse på de lovgivningsmæssige oplysningskrav, der fremgår af EU's love, som fastsætter betingelserne for godstransport på EU's område i henhold til tredje del, afsnit VI, i traktaten, eller som fastsætter betingelserne for overførsel af affald. Hvad angår overførsel af affald, finder denne forordning ikke anvendelse på kontrol gennemført af toldmyndighederne, som anført i de gældende EU-bestemmelser. EU's love, som er omfattet af denne forordning, samt de tilsvarende lovgivningsmæssige oplysningskrav er anført i bilag I, del A.
- Denne forordning finder også anvendelse på lovgivningsmæssige oplysningskrav, som er fastsat i medlemsstaternes lovgivning, og som vedrører emner reguleret af afsnit VI i traktatens tredje del, og som kræver tilrådighedsstillelse af information identisk, helt eller delvist, med information givet i henhold til de lovgivningsmæssige oplysningskrav refereret til i første afsnit.
- Den nationale lovgivning og tilsvarende lovgivningsmæssige oplysningskrav refereret til i det andet afsnit, skal opføres i del B af bilag I, i overensstemmelse med proceduren fastsat i artikel 2, litra b.
3. Senest i løbet af [OP indsæt et år fra denne forordnings ikrafttræden] skal medlemsstaterne meddele Kommissionen bestemmelserne i national lovgivning og tilsvarende lovgivningsmæssige oplysningskrav omhandlet i andet afsnit af stykke 2, der skal inkluderes i del B af bilag I. Medlemsstaterne skal også meddele Kommissionen alle nye bestemmelser i national lovgivning vedtaget efterfølgende, og som er omfattet af det andet afsnit af stykke 2, og som introducerer ændringer til disse lovgivningsmæssige oplysningskrav eller fastsætter nye relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav, inden for en måned efter vedtagelse af sådanne bestemmelser.

Artikel 2 *Tilpasning af bilag I*

Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 vedrørende ændring af bilag I med henblik på at:

- (a) medtage en henvisning til enhver delegeret retsakt eller gennemførelsesretsakt vedtaget af Kommissionen, som fastsætter nye lovgivningsmæssige oplysningskrav i relation til EU-retsakter, der regulerer varetransport i henhold til afsnit VI i traktatens tredje del
- (b) indarbejde henvisninger til krav i national lovgivning og lovgivningsmæssige oplysningskrav meddelt af medlemsstater i henhold til artikel 1, stk. 3.

Artikel 3 *Definitioner*

I denne forordning forstås ved:

- (1) "lovgivningsmæssige oplysninger": oplysninger, uanset om de præsenteres som et dokument relateret til godstransport på EU's område, herunder som transit, der gøres tilgængelige af en berørt erhvervsdrivende i henhold til bestemmelser refereret til i

artikel 1, stk. 2, med henblik på at dokumentere overholdelse af relevante krav i de berørte akter

- (2) "lovgivningsmæssige oplysningskrav": krav om at levere lovgivningsmæssige oplysninger
- (3) "elektronisk godstransportinformation" (eFTI): ethvert sæt dataelementer behandlet i elektronisk support med henblik på at udveksle lovgivningsmæssige oplysninger mellem de berørte erhvervsdrivende og med de kompetente offentlige myndigheder
- (4) "behandling": enhver aktivitet eller række af aktiviteter udført på eFTI, uanset om det er ved brug af elektronisk databehandling, såsom indsamling, registrering, organisering, strukturering, opbevaring, tilpasning eller ændring, indhentning, søgning, brug, videregivelse ved transmission, formidling eller på anden form for overladelse, sammenstilling eller samkøring, blokering, sletning eller tilintetgørelse
- (5) "eFTI-plattform": enhver løsning baseret på informations- og kommunikationsteknologi (IKT), såsom et operativsystem, et operativt miljø eller en database beregnet til at blive brugt til at behandle eFTI
- (6) "udvikler af eFTI-plattform": enhver fysisk eller juridisk person, der har udviklet eller erhvervet en eFTI-plattform enten med henblik på at behandle lovgivningsmæssige oplysninger relateret til deres egen økonomiske aktivitet eller med henblik på at bringe platformen på markedet
- (7) "eFTI-tjenesteydelse": en tjenesteydelse bestående af eFTI-databehandling ved hjælp af en eFTI-plattform, alene eller i kombination med andre IKT-løsninger, herunder andre eFTI-platformer
- (8) "eFTI-udbyder": enhver fysisk eller juridisk person, der leverer en eFTI-tjenesteydelse til berørte erhvervsdrivende baseret på en kontrakt
- (9) "berørte erhvervsdrivende": enhver transport- eller logistikoperatør eller enhver anden fysisk eller juridisk person, som er ansvarlig for at gøre lovgivningsmæssige oplysninger tilgængelige for kompetente myndigheder i henhold til de relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav
- (10) "menneskeligt læseligt format": en måde at præsentere oplysninger på i elektronisk form, der kan bruges som information af en fysisk person uden at kræve yderligere behandling
- (11) "maskinlæsbart format": en måde at repræsentere data i elektronisk form, der kan benyttes til automatisk maskinbehandling
- (12) "overensstemmelsesvurderingsorgan" et overensstemmelsesvurderingsorgan som defineret i artikel 2, nummer 13, i forordning (EF) nr. 765/2008, og som er akkrediteret i henhold til denne forordning til at udføre en overensstemmelsesvurdering af en eFTI-plattform eller en eFTI-udbyder.

KAPITEL II

LOVGIVNINGSMÆSSIGE OPLYSNINGER STILLET TIL RÅDIGHED ELEKTRONISK

Artikel 4

Krav til berørte erhvervsdrivende

1. Når berørte erhvervsdrivende gør lovgivningsmæssige oplysninger elektronisk tilgængelige, skal de gøre det på basis af oplysninger behandlet i en certificeret eFTI-plattform og, hvis det er relevant, af en certificeret eFTI-udbyder. De lovgivningsmæssige oplysninger skal gøres tilgængelige i maskinlæsbart format og, på anmodning fra den kompetente myndighed, i menneskeligt læseligt format.

Oplysninger i maskinlæsbart format skal gøres tilgængelige via en berigtiget og sikker forbindelse til en eFTI-plattforms datakilde. Berørte erhvervsdrivende skal meddele internetadressen, hvor der er adgang til oplysningerne, sammen med ethvert andet element, der er nødvendigt for at give den kompetente myndighed mulighed for entydigt at identificere de lovgivningsmæssige oplysninger.

Oplysninger i menneskeligt læseligt format skal gøres tilgængelige på stedet, på skærmen på elektroniske enheder tilhørende den berørte erhvervsdrivende eller de kompetente myndigheder.

2. Medlemsstaterne træffer foranstaltninger, der gør det muligt for deres kompetente myndigheder at behandle lovgivningsmæssige oplysninger gjort tilgængelige af de berørte erhvervsdrivende i maskinlæsbart format i henhold til andet afsnit af stykke 1, i overensstemmelse med bestemmelserne fastsat af Kommissionen i henhold til artikel 7.

Artikel 5

Accept af kompetente myndigheder

Medlemsstaternes kompetente myndigheder skal acceptere lovgivningsmæssige oplysninger gjort elektronisk tilgængelige af berørte økonomiske aktører i overensstemmelse med artikel 4.

Artikel 6

Fortrolige erhvervs-mæssige oplysninger

De kompetente myndigheder, eFTI-udbydere og berørte erhvervsdrivende skal træffe foranstaltninger for at sikre fortroligheden af forretningsoplysninger, der behandles og udveksles i henhold til denne forordning.

Artikel 7

Fælles eFTI-datasæt, procedurer og regler for adgang

Kommissionen skal fastsætte følgende ved hjælp af gennemførelsesretsakter:

- (a) et fælles eFTI-datasæt og undersæt i forbindelse med de respektive lovgivningsmæssige oplysningskrav, herunder tilhørende definitioner for hvert dataelement inkluderet i de fælles datasæt og undersæt

- (b) fælles procedurer og detaljerede regler, herunder fælles tekniske specifikationer, for kompetente myndigheders adgang til eFTI-platforme, inklusive procedurer for behandling af lovgivningsmæssige oplysninger gjort elektronisk tilgængelige af de berørte økonomiske aktører.

Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

KAPITEL III

EFTI-PLATFORME OG -TJENESTER

AFSNIT 1

KRAV TIL EFTI-PLATFORME OG -TJENESTER

Artikel 8

Funktionelle krav til eFTI-platforme

1. De eFTI-platforme, der benyttes til at behandle lovgivningsmæssige oplysninger, skal indeholde funktioner, der sikrer at:
 - (a) personoplysninger kan behandles i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679
 - (b) erhvervs-mæssige data kan behandles i overensstemmelse med artikel 6
 - (c) et unikt elektronisk identificerende link kan etableres mellem de behandlede data og den fysiske forsendelse af et bestemt sæt af varer, som oplysningerne er relateret til, fra udgangspunkt til bestemmelsessted i henhold til vilkårene i en enkelt transportkontrakt, uanset kvantitet eller antallet af containere, pakker, eller stykker
 - (d) data kun kan behandles på baggrund af autoriseret og attesteret adgang
 - (e) alle behandlingsprocesser registreres behørigt med henblik på, som minimum, at kunne identificere hver enkelt proces, de fysiske eller juridiske personer involveret i processen og sekvensering af processen for hvert individuelt dataelement det oprindelige dataelement blive bevaret, hvis en proces involverer ændring eller sletning af et eksisterende dataelement
 - (f) data kan arkiveres og forblive tilgængelige i en passende tidsperiode i henhold til relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav
 - (g) data er beskyttet mod korrupsion og tyveri
 - (h) behandlede dataelementer svarer til det fælles eFTI-datasæt og -undersæt, og at de kan behandles på ethvert af EU's officielle sprog.
2. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter detaljerede regler vedrørende kravene fastsat i stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

Artikel 9
Krav til eFTI-udbydere

1. eFTI-udbydere skal sikre at:
 - (a) data kun behandles af autoriserede brugere og i henhold til klart definerede brugerroller og behandlingsrettigheder inden for eFTI-plattformen i overensstemmelse med relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav
 - (b) data opbevares og er tilgængelige i en passende tidsperiode i henhold til relevante lovgivningsmæssige oplysningskrav
 - (c) myndigheder har umiddelbar adgang til lovgivningsmæssige oplysninger vedrørende godstransport behandlet ved hjælp af deres eFTI-platforme, når denne adgang gives til myndighederne af en berørt erhvervsdrivende
 - (d) data er behørigt sikret, bl.a. mod autoriseret eller ulovlig behandling og mod utilsigtet tab, ødelæggelse eller skade.
2. Kommissionen vedtager ved gennemførelsesretsakter detaljerede regler vedrørende kravene fastsat i stk. 1. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 14, stk. 2.

AFSNIT 3
CERTIFICERING

Artikel 10
Overensstemmelsesvurderingsorganer

1. Overensstemmelsesvurderingsorganerne skal akkrediteres i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008 med henblik på at udføre certificeringen af eFTI-platforme og -udbydere fastsat i artikel 11 og 12 i denne forordning.
2. Med henblik på akkreditering skal dette overensstemmelsesvurderingsorgan opfylde kravene fastsat i bilag II.
3. Medlemsstaterne skal føre en opdateret liste over akkrediterede overensstemmelsesvurderingsorganer og over eFTI-platforme og eFTI-udbydere certificeret af disse organer i henhold til artikel 11 og 12. De skal offentliggøre denne liste på en officiel statslig hjemmeside. Listen vil løbende blive ajourført og senest den 31. marts hvert år.
4. Senest den 31. marts hvert år skal medlemsstaterne indsende den i stk. 3 omhandlede liste til Kommissionen sammen med adresserne på de hjemmesider, hvor disse lister er blevet offentliggjort. Kommissionen offentliggør et link til disse hjemmesideadresser på sin officielle website.

Artikel 11
Certificering af eFTI-platforme

1. Efter ansøgning fra en udvikler af en eFTI-plattform vurderer overensstemmelsesvurderingsorganer, hvorvidt eFTI-plattformen opfylder kravene fastlagt i artikel 8, stk. 1. Hvis vurderingen er positiv, vil et certificeringsdokument blive udstedt. Hvis vurderingen er negativ, vil overensstemmelsesvurderingsorganet informere ansøgeren om, hvorfor udbyderen ikke opfylder disse krav.

2. Overensstemmelsesvurderingsorganet fører en ajourført liste over certificerede eFTI-platforme samt over dem, der modtog en negativ vurdering. Den ajourførte liste skal transmitteres til berørte kompetente myndigheder, hver gang et certifikat eller en negativ vurdering udstedes.
3. Oplysninger, der gøres tilgængelige for kompetente myndigheder ved hjælp af en certificeret eFTI-plattform, ledsages af et certificeringsmærke.
4. Udvikleren af eFTI-platforme ansøger om en fornyet vurdering af certificeringen, hvis de tekniske specifikationer vedtaget i gennemførelsesretsakterne, refereret til i artikel 7, stk. 2, revideres.
5. Kommission tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 13 for at supplere denne forordning med regler vedrørende certificering, brug af kvalitetsmærker og fornyelse af certificeringen af eFTI-platforme.

Artikel 12
Certificering af eFTI-udbydere

1. Efter ansøgning fra en eFTI-udbyder vurderer overensstemmelsesvurderingsorganer, hvorvidt eFTI-udbyderen opfylder kravene fastlagt i artikel 9, stk. 1. Hvis vurderingen er positiv, vil et certificeringsdokument blive udstedt. Hvis vurderingen er negativ, vil overensstemmelsesvurderingsorganet informere ansøgeren om, hvorfor udbyderen ikke opfylder disse krav.
2. Overensstemmelsesvurderingsorganet fører en ajourført liste med certificerede eFTI-udbydere samt dem, der modtog en negativ vurdering. Den ajourførte liste skal stilles til rådighed for berørte kompetente myndigheder, hver gang der udstedes et certifikat eller en negativ vurdering.
3. Kommission tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i henhold til artikel 13 for at supplere denne forordning med regler om certificering af eFTI-udbydere.

KAPITEL IV

**DELEGEREDE BEFØJELSER OG
GENNEMFØRELSESBESTEMMELSER**

Artikel 13
Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter, jf. artikel 2, artikel 11, stk. 5, og artikel 12, stk. 3, tillægges Kommissionen for en ubegrænset periode fra [datoen for denne forordnings ikrafttræden].
3. Den i artikel 2, artikel 11, stk. 5, og artikel 12, stk. 3, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Afgørelsen får virkning dagen efter

offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.

4. Inden vedtagelsen af en delegeret retsakt hører Kommissionen eksperter, som er udpeget af hver enkelt medlemsstat, i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale om bedre lovgivning af 13. april 2016.
5. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 2, artikel 10, stk. 5, og artikel 11, stk. 3, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 14 *Udvalgsprocedure*

1. Kommissionen består af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.

KAPITEL V

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 15 *Revision*

1. Senest [fem år fra datoen for indførelsen af denne forordning] foretager Kommissionen en evaluering af forordningen og fremlægger en rapport om de vigtigste resultater heraf for Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg.
2. Medlemsstaterne giver Kommissionen alle de oplysninger, der er nødvendige for udarbejdelsen af denne rapport.

Artikel 16 *Overvågning*

Medlemsstaterne giver hvert andet år Kommissionen følgende oplysninger, og første gang senest i løbet af [to år fra datoen for indførelsen af denne forordning]:

1. antallet af kompetente myndigheder, der har gennemført tiltag for at få adgang til og behandling af information stillet til rådighed af erhvervsdrivende, i henhold til artikel 4, stk. 2

2. antallet af berørte erhvervsdrivende, der har stillet lovgivningsmæssige oplysninger til rådighed for medlemsstaternes kompetente myndigheder i henhold til artikel 4, stk. 1, opdelt efter transportform.

Disse oplysninger indleveres for hvert år, der er omfattet af rapporteringsperioden.

Artikel 17

Ikrafttrædelse og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra [OP indsæt fire år efter sin ikrafttræden].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand