

Bruxelles, den 15.4.2020
COM(2020) 118 final

2018/0140 (COD)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET
i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

**Rådets holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om elektronisk godstransportinformation**

(EØS-relevant tekst)

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET

i henhold til artikel 294, stk. 6, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
vedrørende

**Rådets holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning om elektronisk godstransportinformation**

(EØS-relevant tekst)

1. BAGGRUND

Forslaget til forordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI) blev vedtaget af Kommissionen den 17. maj 2018 som en del af den tredje "Et mobilt Europa"-pakke. Formålet med forslaget er at lette den administrative byrde og forbedre effektiviteten af godstransporten og logistikken ved at muliggøre elektronisk udveksling mellem de erhvervsdrivende og myndighederne.

Forslag fremsendt til Europa-Parlamentet og Rådet
(dokument COM(2018) 279 final – 2018/0140 COD):

17. maj 2018.

Udtalelse afgivet af Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg:

17. oktober 2018.

Europa-Parlamentets førstebehandlingsholdning vedtaget:

12. marts 2019.

Ændret forslag fremsendt:

Ikke relevant.

Rådets holdning vedtaget:

7. april 2020.

2. FORMÅL MED KOMMISSIONENS FORSLAG

Kommissionens forslag udgør et nyt lovgivningsinitiativ, der sigter mod at lette den administrative byrde og øge effektiviteten i transportsektoren ved at fastsætte betingelserne for en mere udbredt anvendelse af digital teknologi i udvekslingen af lovgivningsmæssige oplysninger mellem erhvervsdrivende og myndigheder. Forslaget indfører et sæt ensartede betingelser for elektronisk udveksling af lovgivningsmæssige oplysninger vedrørende varer, der transporteres på EU's område.

Kommissionens forslag fastsætter ingen nye oplysningskrav. Det fastsætter derimod betingelserne for, hvornår myndighederne er forpligtet til at acceptere oplysninger, der stilles til rådighed elektronisk. Den overordnede betingelse er, at de erhvervsdrivende skal anvende sikre og certificerede data og IKT-baserede platforme, når de stiller oplysninger til rådighed for myndighederne. Samtidig pålægger Kommissionens forslag myndighederne en pligt til at anvende et sæt fælles regler og procedurer, inklusive tekniske specifikationer, til at vurdere og behandle de oplysninger, som de erhvervsdrivende tilvejebringer elektronisk. De erhvervsdrivende kan vælge, men er ikke forpligtet til, at benytte de elektroniske midler i stedet for papir.

Det nye digitale miljø vil primært bygge på udveksling af oplysninger mellem maskiner, selv om myndighederne stadig vil have mulighed for at anmode om oplysningerne i et menneskeligt læsbart format for at sikre, at de i alle tilfælde kan varetage deres håndhævelsesopgaver.

3. BEMÆRKNINGER TIL RÅDETS HOLDNING

Rådets holdning afspejler fuldstændig den politiske aftale, der blev indgået af Europa-Parlamentet og Rådet den 27. november 2019. Kommissionen tilslutter sig aftalen, da den er stort set overensstemmende med målsætningerne i Kommissionens forslag og alle de vigtigste specifikke bestemmelser, som Kommissionen har foreslået for at sikre opfyldelsen af disse målsætninger. Rådets ændringsforslag tager sigte på yderligere at præcisere eller specificere bestemmelserne i Kommissionens forslag. Det gælder også ændringerne af forslagets væsentligste elementer — anvendelsesområdet, aspekter, der skal fastsættes nærmere bestemmelser om i gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, gennemførelsesperiode og fremtidig gennemgang:

- Kommissionens forslag fastsatte et veldefineret og fokuseret anvendelsesområde for de oplysningskrav, som forordningen vedrører. Disse oplysningskrav findes i en række EU-retsakter og nationale retsakter vedrørende godstransport på Unionens område, som var opført eller skulle opføres i bilag I til forordningen. I Rådets holdning bevares det samme anvendelsesområde, men henvisningerne er flyttet fra bilaget til den dispositive del og omfatter kun direkte henvisninger til de relevante artikler i den pågældende EU-lovgivning. Rådet tilføjede desuden en henvisning til fremtidige gennemførelsesretsakter eller delegerede retsakter vedtaget i henhold til direktiv 2016/797/EU om interoperabilitet i jernbanesystemet, i tilfælde af at sådanne retsakter vedtages eller ændres med henblik på at medtage de oplysninger, der falder ind under nærværende forordnings anvendelsesområde. Hvad angår selve indholdet forbliver forordningens anvendelsesområde uændret i Rådets holdning, og Kommissionen finder disse ændringer acceptable.
- Eftersom implementeringen af det kommende eFTI-miljø er af yderst teknisk karakter, blev de nærmere detaljer vedrørende systemets arkitektur ikke fastlagt i Kommissionens forslag. Kommissionen nøjedes med at fastlægge de vigtigste komponenter samt de funktionelle krav til disse komponenter. Det blev foreslået at vedtage de nærmere regler og tekniske specifikationer på et senere tidspunkt ved hjælp af Kommissionsretsakter, primært gennemførelsesretsakter. I overensstemmelse med Kommissionens målsætninger har Rådet uddybet nærmere vedrørende vedtagelsen af disse regler og tekniske specifikationer, navnlig at Kommissionen skal søge at sikre interoperabilitet mellem det fælles eFTI-datasæt og eFTI-underdatasættene og relevante datamodeller, der er anerkendt internationalt eller på EU-plan, og at alle specifikationer, der vedtages vedrørende eFTI-platformene, i videst muligt omfang skal forblive teknologineutrale. Rådets holdning ændrer også arten af Kommissionens beføjelser fra gennemførelsesbeføjelser til delegerede beføjelser i forbindelse med fastsættelsen af det fælles eFTI-datasæt og eFTI-dataundersættene i relation til de respektive lovgivningsmæssige oplysningskrav inden for rammerne af forordningen. Dette ændringsforslag følger bl.a. af Europa-Parlamentets holdning, idet der ved førstebehandlingen blev opfordret til større inddragelse af Parlamentet i forbindelse med vedtagelsen af de nærmere regler, hvilket Kommissionen tilslutter sig.
- Rådets holdning indfører også frister for vedtagelsen af de fleste gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, samtidig med at medlemsstaternes frist for at begynde at

acceptere lovgivningsmæssige oplysninger, som de erhvervsdrivende stiller til rådighed elektronisk, er blevet udskudt med et år. Overordnet set er resultatet afbalanceret og stadig ambitiøst. Det giver alle interesserede parter (Kommissionen, medlemsstaternes myndigheder og aktører i den private sektor) mulighed for at forberede sig i tide på deres nye pligter i henhold til forordningen,

- Sidst, men ikke mindst tilføjes der ved Rådets holdning adskillige detaljer vedrørende omfanget af og omdrejningspunktet for den vurdering, der skal indgå i Kommissionens evaluering af gennemførelsen af forordningen, som skal foretages senest fire et halvt år efter forordningens første anvendelsesdato. Kommissionen opfordres navnlig til at vurdere eventuelle initiativer med henblik på at fastsætte:

a) en pligt for erhvervsdrivende til at anvende elektroniske midler i stedet for papirbaserede midler i forbindelse med tilrådighedsstillelsen af lovgivningsmæssige oplysninger for myndighederne og

b) yderligere interoperabilitet og interkonnektivitet mellem eFTI-miljøet og de forskellige systemer, som myndighederne anvender til at registrere og behandle lovgivningsmæssige oplysninger som fastsat i anden EU-transportret, der ikke indgår i denne forordnings anvendelsesområde.

Disse tilføjelser er i overensstemmelse med Kommissionens politiske målsætninger, og teksten er fortsat i overensstemmelse med Kommissionens institutionelle prerogativer.

4. KONKLUSION

Kommissionen tilslutter sig Rådets førstebehandlingsholdning. Denne holdning afspejler til fulde resultatet af forhandlingerne mellem de tre institutioner. Europa-Parlamentets vedtagelse af den aftalte tekst ved andenbehandling vil udgøre et vigtigt skridt i retning af opfyldelsen af de fælles mål om at lette den administrative byrde, forbedre håndhævelsen af reglerne og anspore transport- og logistiksektoren til at træffe afgørende skridt for at opnå den stærkt tiltrængte digitalisering.