

SAMLENOTAT TIL FOLKETINGETS EUROPAUDVALG



Dato 3. maj 2019
J. nr. 2018-3098

Europa-Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om elektronisk godstransportinformation

KOM(2018) 279

Revideret notat

Nye afsnit er markeret med en streg i marginen. Hvis alene få ord eller sætninger er ændret, er disse markeret med fed skrift.

1 Resumé

Europa-Kommissionen fremlagde den 17. maj 2018 forslag om regulering af elektronisk godstransportinformation. Forslaget er fremsat som led i 3. del af vejpakken.

Forslaget bestemmer, at offentlige myndigheder skal acceptere godstransportinformation i elektronisk form, når oplysninger om transport er krævet af gældende lovgivning. Med henblik på sikker informationsudveksling indeholder forslaget krav til de systemer, som skal anvendes til den elektroniske informationsudveksling.

Forslaget stiller ikke yderligere krav til dokumenternes indhold end de, der gælder i dag, og det er valgfrit for godstransportoperatørerne, om de ønsker at anvende elektronisk kommunikation.

Umiddelbart vurderes forslaget at have mindre lovgivningsmæssige konsekvenser.

De erhvervsøkonomiske konsekvenser forventes for Danmark at være positive i betydelig grad. De statsfinansielle konsekvenser for Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen forventes ikke at overstige 1 mio. kr. årligt.

Regeringen er positiv over for kommissionens forslag, som forventes at smidiggøre de administrative procedurer i forbindelse med grænseoverskridende godstransport til gavn for det danske godstransporterhverv.



2 Baggrund

Side 2/21

Kommissionen har ved KOM nr. 279 af 17. maj 2018 fremsendt forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om elektronisk godstransportinformation. Forslaget er oversendt i dansk sprogversion den 19. juni 2018.

Forslaget er fremsat med hjemmel i TEUF artikel 91 og artikel 100, og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

Kommissionen angiver som baggrund for forslaget, at det er en betydelig hindring for det indre markeds funktion, at godstransportdokumenter ikke er digitaliseret. Kommissionen oplyser, at godt 99 pct. af grænseoverskridende transportoperationer i EU stadig involverer papirbaserede dokumenter.

Kommissionen har i arbejdet med nærværende forslag identificeret to primære udfordringer for anvendelsen af elektronisk godstransportinformation. Udfordringerne består i, at der eksisterer en *fragmenteret lovramme* og et *fragmenteret IT-miljø* på tværs af medlemsstaterne.

Det rumænske formandskab har fremlagt kompromisforslag til forordningen den 13. marts 2019 og senest den 17. april 2019.

3 Formål og indhold

Det overordnede formål med forslaget er ifølge Kommissionen at udvide muligheden for at anvende digital teknologi til at fjerne eksisterende barrierer for et velfungerende indre marked, fremme økonomisk modernisering og opnå større produktivitet i transportsektoren.

Forslagets væsentligste elementer består i:

1. at forpligte offentlige myndigheder til at acceptere elektronisk godstransportinformation;
2. at sikre en ensartet gennemførelse af ordningen i unionen, og
3. at gøre IT-systemer og -løsninger anvendelige på tværs af unionen.

Ad 1) Forslaget forpligter myndigheder til at modtage godstransportdokumenter mv. i elektronisk form i de tilfælde, hvor eksisterende lovgivning kræver, at godstransportinformationen skal gøres tilgængelig. Det er forventningen, at anvendelsen af elektronisk godstransportinformation vil stige, når medlemsstaternes myndigheder forpligtes til at acceptere den.



Forslaget stiller desuden krav om, at myndigheder, erhvervsdrivende og eFTI-udbydere (Electronic Freight Transport Information), der kommer i besiddelse af elektronisk godstransportinformation, skal sikre fortrolighed om de oplysninger, der behandles og udveksles.

Dokumenter og oplysninger skal behandles via en elektronisk løsning, som kaldes eFTI-platforme, som udbydes af private eFTI-udbydere.

En eFTI-plattform er en IT-løsning, der er beregnet til at behandle og formidle elektroniske transportdokumenter. En eFTI-udbyder er en fysisk eller juridisk person, der giver erhvervsdrivende adgang til eFTI-plattformen. Forslaget fastsætter en række standarder, som platforme og udbydere skal leve op til, herunder at disse skal være certificerede.

Forslaget forpligter *ikke* erhvervsdrivende til at anvende elektroniske informationsudveksling, men ved anvendelse af elektronisk informationsudveksling, skal certificerede eFTI-platforme og -udbydere benyttes.

Ad 2) Med henblik på at sikre ensartet gennemførelse, forpligtes medlemsstaterne til at akkreditere et eller flere certificeringsorganer. Organets opgave er at certificere eFTI-platforme og -udbydere, hvis disse opfylder forordningens krav. Organet nedsættes i privat regi, f.eks. af brancheorganisationerne. Omkostningerne afholdes af organisationerne selv, og vil i praksis kunne overføres til de eFTI-udbydere og eFTI-platforme, der ønsker at blive certificeret. Certificeringsorganet skal akkrediteres i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008, som for Danmarks vedkommende betyder, at det skal akkrediteres af Den Danske Akkrediteringsfond (Danak).

Ad 3) Forslaget indeholder rammebetingelserne for de tekniske specifikationer, som skal sikre interoperabilitet mellem IT-systemer på tværs af EU. De tekniske specifikationer udarbejdes af Kommissionen, som tildeles kompetence til at udstede delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter.

Kommissionen bemyndiges til at udstede gennemførelsesretsakter om de eFTI-datasæt og undersæt, som eFTI-platformene skal indeholde, herunder fælles tekniske specifikationer for myndigheders adgang til eFTI-platforme, procedurer for behandling af oplysninger, funktionelle krav til eFTI-platforme og eFTI-udbydere, sikring af data, registrering af databehandlingsprocesser, beskyttelse af data mod korruption, tyveri, utilsigtet tab, ødelæggelse og skade, og om behandling af data på EU's officielle sprog.

Det foreslås desuden, at Kommissionen bemyndiges til at udstede delegerede retsakter efter undersøgelsesproceduren for at supplere forordningen med regler om certificering, brug af kvalitetsmærker, fornyelse af certificering af eFTI-platforme og regler om certificering af eFTI-udbydere. Undersøgelsesprocedu-



ren tillægger medlemsstaterne kompetence til at forhindre en delegeret rets-
akts vedtagelse.

Side 4/21

Det rumænske formandskab har fremlagt et kompromisforslag til forordningen
den 13. marts 2019 og senest den 17. april 2019.

De væsentligste ændringsforslag i forslaget af 17. april 2019 i forhold til Kom-
missionens oprindelige forslag omhandler bl.a.:

- En forlængelse af implementeringsperioden fra 4 til 6 år, idet forord-
ningen først skal anvendes seks år efter ikrafttrædelse.
- En præcisering af forordningens anvendelsesområde således, at der i
forordningsteksten indsættes mere præcise referencer til de EU-
retsakter, der falder under forordningens anvendelsesområde.
- Kommissionens beføjelser til i øvrigt at vedtage delegerede retsakter i
medfør af forordningen indskrænkes tidsmæssigt til fem år ad gangen.
- En forlængelse af perioden (fra to til fem år) for hvor ofte medlemssta-
terne, som led i en monitoreringsordning, skal indrapportere til Kom-
missionen om dels antallet af relevante myndigheder i medlemsstater-
ne, der har gennemført tiltag til at få adgang til og behandling af infor-
mation stillet til rådighed af erhvervsdrivende, dels antallet af berørte
erhvervsdrivende, der har benyttet eFTI. Ordningen foreslås desuden
anvendt for første gang tre år efter, at reguleringen er trådt i kraft, i
stedet for som oprindeligt foreslået to år.
- En præcisering af, at eFTI-datasæt skal tage højde for internationale
standarder og datamodeller, som f.eks. EU's toldkodeks og det kom-
mende Maritime "Single Window".

Det vurderes, at ændringsforslagene således ikke afgørende ændrer ved Kom-
missionens forslag.

4 Europa-Parlamentets udtalelser

Europa-Parlamentet er i henhold til den almindelige lovgivningsprocedure
(TEUF art. 294) medlovgiver.

Det er Europa-Parlamentets Udvalg for Transport og Turisme (TRAN), som
behandler forslaget. Claudia Schmidt (Kristelige Demokrater, EPP) er udpeget
som rapporteur på forslaget.

Europa-Parlamentet har den 25. oktober 2018 afgivet udkast til betænkning.



Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg (EØSU) vedtog en udtalelse på plenarmødet den 17. oktober 2018. Det Europæiske Regionsudvalg besluttede ikke at afgive en udtalelse om forslaget.

Side 5/21

Europa-Parlamentet vedtog den 12. marts 2019 sin betænkning til Kommissionens forslag. Parlamentet foreslår blandt andet, at erhvervsdrivende forpligtes til at levere lovgivningsmæssige oplysninger elektronisk til medlemsstaternes kompetente myndigheder, og at medlemsstaternes kompetente myndigheder bør kommunikere elektronisk med de berørte erhvervsdrivende vedrørende leveringen af lovgivningsmæssige oplysninger. Forslaget er begrundet i hensynet til at reducere den administrative byrde og frigøre den begrænsede håndhævelseskapacitet.

Kommissionen bør ifølge Parlamentet fastsætte betingelser for, hvornår erhvervsdrivende skal gøre lovgivningsmæssige oplysninger elektronisk tilgængelige for medlemsstaternes kompetente myndigheder og fastsætte betingelserne, hvorunder medlemsstaternes kompetente myndigheder skal kommunikere elektronisk med de berørte erhvervsdrivende vedrørende leveringen af lovgivningsmæssige oplysninger.

De kompetente nationale myndigheder gives øjeblikkelig adgang til alle relevante oplysninger i henhold til national lovgivning eller EU-lovgivning med henblik på at sikre den offentlige orden og overholdelsen af EU-retsakter, der regulerer godstransport.

Desuden bør Kommissionen ifølge Parlamentet undersøge, om - henset til den relativt lange gennemførelsesperiode - teknologier som blockchaintechnologi kan sikre samme resultat som certificeringssystemet samtidig med, at omkostningerne for de erhvervsdrivende og medlemsstaterne nedbringes betydeligt.

Forordningen bør ifølge Parlamentet også finde anvendelse på lovgivningsmæssige oplysningskrav for godstransport fastsat i internationale konventioner, som finder anvendelse i Unionen.

De af Kommissionen foreslåede beføjelser til at vedtage regler for eFTI datasæt og procedurer samt regler for adgang ved brug af gennemførelsesretsakter foreslås ændret til, at Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter.

Kommissionen skal senest 3 år - i stedet for 5 år - fra indførelsen af forordningen foretage en evaluering af forordningen og fremlægge en rapport om de vigtigste resultater for Europa-Parlamentet, Rådet og Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg.



5 Nærhedsprincippet

Side 6/21

Kommissionen anfører, at medlemsstaternes unilaterale initiativer til at facilitere brugen af elektroniske 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 transportdokumenter, er der en stor risiko, for at hver enkelt medlemsstat ved ensidig lovgivning vedtager forskellige krav for accept af elektroniske dokumenter.

Det mest hensigtsmæssige niveau til at løse problemet på, er ifølge Kommissionen på EU-niveau, da denne tilgang giver mulighed for at fastsætte fælles tilgang og standarder for accepten af elektroniske transportdokumenter. 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 gods-transportoplysninger og dokumenter, herunder ved at sikre tillid til de systemer, der benyttes.

Regeringen er enig i, at nærhedsprincippet er overholdt.

6 Gældende dansk ret

Udveksling af godstransportinformation er omfattet af følgende regulering:

National lovgivning

- Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret godstransport
- Lov nr. 1122 af 18. september 2015 om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-loven)
- Bekendtgørelse nr. 1222 af 23. oktober 2018 om godskørsel
- Bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v.
- Bekendtgørelse nr. 601 af 23. juni 2009 om jernbanetransport af farligt gods
- Bekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 om vejtransport af farligt gods

EU-lovgivning



- Forordning (EU) No 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF
- Forordning (EU) No 952/2013 af 9. oktober 2013 om EU-toldkodeksen
- Forordning 11/1960 vedrørende afskaffelse af forskelsbehandling med hensyn til transportpriser og transportvilkår
- Forordning (EF) Nr. 1072/2009 af 21. oktober 2009 om fælles regler for adgang til markedet for international godskørsel (Der foreligger forslag om revision af forordningen – forslag nr. 2017/0123 (COD))
- Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1998 af 5. november 2015 om detaljerede foranstaltninger til gennemførelse af de fælles grundlæggende normer for luftfartssikkerhed
- Forordning (EF) nr. 1013/2006 om overførsel af affald
- Forordning (EU) nr. 952/2013 om EU-toldkodeksen og dens gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter
- Forordning nr. 164/2010 om tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding for sejlads på indre vandveje
- Forordning (EU) Nr. 1305/2014 af 11. december 2014 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for delsystemet trafiktelematik for godstrafikken i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EF) nr. 62/2006

Anden international regulering

- Konvention om internationale jernbaneforbedringer (COTIF)

7 Konsekvenser

Lovgivningsmæssige konsekvenser

National lovgivning

Bekendtgørelse nr. 531 af 24. maj 2018 om visse former for kombineret gods-transport

Bekendtgørelsens § 7 beskriver, at der ved kombineret transport for fremmed regning skal udfærdiges et transportdokument, som skal forelægges i to num-



mererede eksemplarer, hvoraf det ene eksemplar skal følge varerne, og det andet skal opbevares i transportvirksomheden i to år regnet fra befordringsdagen. Transportdokumentets indhold skal bekræftes ved stempning.

Vedtagelse af forordningen kan medføre behov for en ændring af bekendtgørelse om visse former for kombineret godstransport.

Lov nr. 1122 af 18. september 2015 om fragtaftaler ved international vejtransport (CMR-loven)

CMR-loven gennemfører FN-konventionen af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej (CMR) i dansk ret. CMR-loven er senest ændret ved lov nr. 1246 af 18. december 2012, hvorved en tillægsprotokol til den nævnte FN-konvention, der muliggør anvendelsen af elektroniske fragtbrev i forbindelse med international vejtransport, blev gennemført i dansk ret.

Det fremgår af CMR-lovens § 6, stk. 4, at oprettes et fragtbrev elektronisk, skal fragtbrevet signeres elektronisk af fragtaftalens parter, og oplysningerne i det elektroniske fragtbrev skal være tilgængelig for fragtaftalens parter. Fragtførende skal på afsenders anmodning udlevere en kvittering for godset samt alle oplysninger, der gør det muligt at identificere forsendelsen og tilgå det elektroniske fragtbrev.

Om autentifikation af det elektroniske fragtbrev fremgår det af CMR-lovens § 6, stk. 5, at den digitale signatur, som skal anvendes, jf. § 6, stk. 4, skal være baseret på den gældende ECES-standard eller opfylde kravene i forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv 1999/93/EF.

Det bemærkes i den forbindelse, at den foreslåede forordning komplementerer forordning (EU) nr. 910/2014 af 23. juli 2014 om elektronisk identifikation og tillidstjenester til brug for elektroniske transaktioner på det indre marked og om ophævelse af direktiv nr. 1999/93/EF.

Det bemærkes, at CMR-lovens § 6 indhold og formkrav til fragtbrev skal ses i sammenhæng med, at det fremgår af CMR-lovens § 5, stk. 1, at en fragtaftale bekræftes ved fragtbrev. Efter § 5, stk. 2, er aftalen dog gyldig og underkastet CMR-loven, selv om fragtbrev ikke er oprettet eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

Det kan forventes, at en eventuel vedtagelse af forordningen vil medføre, at der vil skulle foretages lovændringer af teknisk karakter i CMR-loven, herunder i forhold til formkrav mv. for elektroniske fragtbrev.



Bekendtgørelse nr. 541 af 12. juni 2012 om anvendelse af RID i national transport og transport af farligt gods i håndbagage m.v.

Side 9/21

Bekendtgørelsen fastsætter bestemmelser om anvendelse af reglementet for international transport af farligt gods med jernbane i national transport og passagerers transport af farligt gods i håndbagage. Dokumenterne skal medbringes under transporten og på forlangende forevises Trafik- Bygge- og Boligstyrelsen.

Vedtagelse af forordningen kan medføre behov for en ændring af bekendtgørelse.

EU-lovgivning

Forslaget komplimenterer ifølge Kommissionen den eksisterende EU-lovgivning og supplerer visse transportsektorspecifikke EU-retsakter gennem mere detaljerede funktionelle krav og tekniske specifikationer.

Forslaget ændrer ikke på eksisterende bestemmelser i relevante EU-retsakter, men søger at sikre 1) at der fastsættes en ensartet lovramme for anvendelsen af elektronisk godstransportinformation, for så vidt angår retsakter, som ikke giver mulighed for at præsentere elektronisk information, eller retsakter, der omfatter en sådan mulighed, men som ikke angiver eller i begrænset omfang angiver, hvordan denne information skal præsenteres elektronisk; b) Interoperabilitet mellem forskellige IT-systemer; og c) Sammenhæng med Unionens politik på andre områder.

Statsfinansielle konsekvenser

Forslagets statsfinansielle konsekvenser forventes at være negative. De statsfinansielle konsekvenser vil blive analyseret nærmere.

Forslagets statsfinansielle konsekvenser vil hidrøre fra udgifter til:

- En akkrediterings- og certificeringsordning i regi af Danak.
- Indretning af IT-systemer til modtagelse af elektronisk information. Udgifterne afhænger af hver enkelt myndigheds eksisterende IT-løsninger, hvor ofte de skal modtage elektronisk godstransportinformationer, og hvor avanceret en løsning myndigheden ønsker.
- Indsamling og formidling af oplysninger om eFTI-udbydere og eFTI-platforme samt indberetning herom til Kommissionen.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen estimerer på baggrund af de forventede teknologiske krav, at de økonomiske konsekvenser på styrelsens område, vil udgøre i størrelsesordenen 0,2-1 mio. kr. årligt.



De statsfinansielle konsekvenser for øvrige myndigheder kendes endnu ikke.

Side 10/21

De statsfinansielle konsekvenser ved forslaget afholdes, jf. budgetvejledningens retningslinjer, inden for ressortministeriets egne rammer.

Samfundsøkonomiske konsekvenser

Fra 2018-2040 forventer Kommissionen på europæisk plan en miljøgevinst på ca. 74 mio. euro. Det svarer forholdsmæssigt for Danmark til en miljøgevinst på ca. 10 mio. kroner, men da Danmark i høj grad er digitaliseret i forvejen forventes beløbet at være lavere.

Erhvervsøkonomiske konsekvenser

Kommissionen vurderer, at forslaget samlet set vil have betydelige positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet i form af administrative lettelser.

Regeringen vil analysere de erhvervsøkonomiske konsekvenser nærmere.

Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

En vedtagelse af forslaget skønnes ikke at berøre beskyttelsesniveauet i Danmark.

8 Høring

Forslaget er sendt i høring i EU-specialudvalget for transport. Der er indkommet høringssvar fra følgende interessenter:

- Danske Rederier
- DTL-Danske Vognmænd
- ITD – Brancheorganisation for den danske vejgodstransport
- Dansk Erhverv
- SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution
- Dansk Industri
- Danske Speditører



Danske Rederier har følgende bemærkninger til forslaget:

Side 11/21

Danske Rederier er positive over for forslagets overordnede mål, som sigter mod at simplificere udvekslingen af information mellem myndigheder og virksomheder og mindske de administrative procedurer. Formålet med forordningen støtter op om målet med revisionen af meldepligtsdirektivet, som er af stor vigtighed og central for rederierhvervet.

Forslagene vil på sigt støtte op om realiseringen af EU's overordnede ambition om at forbedre den multimodale logistikkæde og facilitere modalskiftet fra vej til sø.

Det er positivt, at oplysninger relateret til transport af gods inden for EU, herunder ved transit, kan rapporteres elektronisk. Det bør også være en prioritet for EU, at der opnås enighed om et format og indhold på tværs af medlemslandene. Ellers kan det ende med en løsning, hvor der opstår flere forskellige elektroniske systemer / formater, hvilket kan resultere i en uacceptabel situation.

Det er ligeledes vores holdning, at dette forslag skal ses som led i forsyningskæder som helhed og således ligne systemer, som anvendes i andre dele af en multimodal kæde for at sikre, at de enkelte dele af kæden er indbyrdes kompatible.

Certificeringen af EFTI-platforme for at øge tilliden synes at være en fornuftig udvikling. Vi anbefaler, at identitets- og adgangsstyringssystemet enten er det samme eller i det mindste kompatibelt med andre systemer for at undgå dobbelte administrative byrder for rederierne.

Forordningen fastslår, at medlemsstaternes kompetente myndigheder er forpligtet til at acceptere oplysninger vedrørende transport af gods, når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte erhvervsdrivende. Danske Rederier er positive over for dette. Endeligt ønsker Danske Rederier at påpege, at løsningen skal være teknologineutral og forenelig med morgendagens teknologi.

DTL-Danske Vognmænd har følgende bemærkninger til forslaget:

DTL forstår forslaget sådan, at det retter sig mod medlemsstaternes myndigheder og deres godkendelse/accept af elektroniske transportdokumenter.

Generelt er DTL positive overfor, at EU tager initiativ til en harmonisering for elektroniske transportdokumenter, særligt i forhold til internationale transporter. Herved kan der spares administrative omkostninger, og kontrollen kan blive styrket.

I dansk ret er der som udgangspunkt ingen kontrakt- eller formkrav. Fra dansk side bør det sikres, at dette ikke påvirkes af nærværende forslag.



Forslaget rejser en række spørgsmål:

Side 12/21

- Finansieringen og udgifterne til forslaget? For erhvervslivet skulle disse være en investering på EUR 4.4 milliarder til efterlevelse af forordningen. Besparelsen for virksomhederne skulle være på EUR 20-27 milliarder kroner i perioden 2018-2040. Er det samme tidshorison for investeringen på EUR 4.4 milliarder for erhvervslivet, og er der kun udgifter for de virksomheder, som ønsker at indrette sig på at anvende elektroniske transportdokument?
- Hvordan forholder forslaget sig i forhold til det elektroniske transportdokument eCMR?
- Forslaget vil tage lang tid at implementere – ifølge Kommissionen 4 år. Er det muligt med et mindre ambitiøst set-up og kompliceret løsning, som kunne implementeres på mindre end 4 år?
- Hvornår vil forslaget have effekt? Som nævnt overfor så vurderes besparelsen for virksomhederne til at være på EUR 20-27 milliarder kroner i perioden 2018-2040.
- I forslaget foreslås en række delegerede retsakter til Kommissionen. Man skal sikre sig, at disse delegerede retsakter kun vedrører spørgsmål af teknisk karakter og indhold.

ITD har følgende bemærkninger til forslaget:

Generelle bemærkninger: Initiativet vedrørende elektronisk godstransportinformation sigter mod forenklet udveksling af lovbestemt information om gods mellem myndigheder og virksomheder. Formålet er at forbedre effektiviteten af de administrative procedurer og sikre valide data ved for eksempel vejsidekontroller.

Transport- og logistikvirksomhederne vil desuden kunne drage fordel af mindre administrative byrder og udnytte digitale informationsflows til at effektivisere forretningsgange. Kommissionen skønner, at Den digitale udveksling af godstransportinformation kan spare mellem 75 og 102 millioner timer om året i den europæiske transportsektor. Den foreslåede forordning skal fastlægge en retlig ramme for elektronisk kommunikation og udveksling af lovgivningsrelevante oplysninger i forbindelse med godstransport på Unionens område ved at: a) forpligte medlemsstaternes kompetente myndigheder til at acceptere lovgivningsmæssigt relevante oplysninger (for eksempel CMR-oplysninger), når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte virksomheder, b) fastlægge regler for systemer, hvormed de berørte virksomheder kan sikre elektronisk adgang til oplysninger og dokumentation om aktuelle transporter.



ITD kvitterer for, at Kommissionen lægger op til, at virksomhederne kan vælge, hvorvidt de vil anvende elektronisk dokumentation og alene stiller krav om, at når virksomhederne gør kravet (lovbestemt) information/dokumentation tilgængelig elektronisk, så skal de gøre det på grundlag af data behandlet på en certificeret eFTI-plattform. Kommissionen foreslår et regelsæt, der baserer sig på et certificerings-/akkrediterings- setup, hvor både eFTI-plattformer og udbydere af systemer skal godkendes og registreres. Samtidig foreslås harmoniserede regler/systemer, som medlemsstaterne pålægges at anerkende (også i international transport). Selve forordningen indeholder ikke de specifikke regelsæt/rammer, men der lægges op til en række delegerede retsakter. Det vil i praksis sige, at Kommissionen ved hjælp af ekspertgrupper (som for eksempel DTLF) udarbejder de nødvendige retningslinjer og bestemmelser, som løbende evalueres af parlamentet, rådet og medlemsstaterne. Det er derfor alene principperne, der fastlægges i forordningen – de detaljerede regler udarbejdes på grundlag af forordningen og ekspertgruppernes arbejde. ITD støtter formålet med forordningen særligt med henblik på effektiv og ensartet kontrol. Endvidere er det afgørende, at implementeringen af fremtidige eFTI-regimer fører til lettelse af administrative byrder gennem digitalisering og udfasning af papirdokumentation omkring gods-, køretøjs- og førerdata. Det er vigtigt, at det sikres, at data alene kan tilgås og behandles af autoriserede brugere og i henhold til klart definerede brugerroller og behandlingsrettigheder inden for eFTI-plattformen i overensstemmelse med de relevante lovkrav til dokumentation.

Efter ITD's opfattelse bør myndighederne alene have adgang til lovgivningsmæssige oplysninger om en godstransportoperation, når denne adgang gives til myndighederne af en virksomhed, der aktuelt er underkastet en kontrol. Med andre ord at data og oplysninger anses som virksomhedernes "ejendom" og ikke skal gøres frit tilgængelige for myndighederne, med mindre det kræves i forbindelse med en aktuel kontrol.

Da oplysninger om godstransportdata ofte er virksomheds- og konkurrencefølsomme data, skal det sikres, at systemerne indrettes, så data er sikret på passende vis, herunder mod uautoriseret eller ulovlig behandling og imod utilsigtet tab, ødelæggelse eller skade. ITD mener desuden, at Kommissionen bør inddrage øvrig dokumentation og data i arbejdet. For eksempel myndighedsdokumenter som køretøjsregistreringsattester, køretøjscertifikater og godkendelser, fører kvalifikationer og så videre. Det synes urimeligt og uhensigtsmæssigt alene at stille krav til digitalisering af dokumentation fra virksomhederne, der skal gøres tilgængelig for myndighederne – uden også at omfatte myndighedsdokumenter, der skal anvendes af myndighederne indbyrdes, som det i dag er pålagt føreren af et køretøj at medføre i papirform eller som smartcards.

Seneste eksempel er kravet om at medbringe periodesyns- og vejsidesynsrapporter, hvor medlemsstaterne fortsat kan vælge at kræve dokumentationen fremlagt i papirform i henhold til 2014/47/EU.



Bemærkninger til de enkelte paragrafforslag:

Side 14/21

Artikel 1: ITD kvitterer for, at forslaget fastsætter betingelser for, at medlemsstaternes kompetente myndigheder skal acceptere lovbestemte oplysninger, når de stilles til rådighed elektronisk af de berørte virksomheder – også på tværs af grænser.

Artikel 2: Ingen kommentarer. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 3: Ingen kommentarer.

Artikel 4: ITD støtter kravet om certificerede systemer og udbydere af digitale platforme.

Artikel 5: ITD kvitterer for kravet om, at medlemsstaternes kompetente myndigheder skal acceptere oplysninger, der stilles til rådighed elektronisk af de pågældende erhvervsdrivende i overensstemmelse med artikel 4.

Artikel 6: ITD støtter kravet om, at kompetente myndigheder, eFTI-udbydere og berørte erhvervsdrivende skal træffe foranstaltninger for at sikre fortroligheden af kommercielle oplysninger, der behandles og udveksles i overensstemmelse med forordningen.

Artikel 7: ITD støtter intentionen om harmoniserede/standardiserede eFTI-datasæt, procedurer og regler for adgang til data. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 8: ITD er positiv over de skitserede funktionskrav til eFTI-platforme. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 9: ITD er positiv over de skitserede krav til eFTI-platformsudbydere. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 10-12: ITD støtter den foreslåede certificeringsmodel. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

Artikel 13-17: Ingen kommentarer. Da indholdet af kommende delegerede retsakter er ukendte, tager vi dog forbehold for yderligere kommentarer.

ITD står gerne til rådighed for uddybende eller eventuel yderligere dialog, hvis ønsket.



Dansk Erhverv har følgende bemærkninger til forslaget:

Side 15/21

Dansk Erhverv har modtaget ministeriets høring af 18. maj 2018 vedrørende ovennævnte og har følgende bemærkninger hertil.

Dansk Erhverv støtter bestræbelserne på at etablere et paneuropæiske system for elektroniske transportdokumenter. På længere sigt vil dette lette de administrative byrder for både det offentlige og de private virksomheder.

Belært at tidligere erfaringer, fx udfordringer med implementeringen af de elektroniske fragtdokumenter, anbefaler Dansk Erhverv, at man tager udgangspunkt i en trinopdelt løsningsmodel, så man løbende har fremgang i projektet frem mod den totale implementering af alle dokumenter i alle lande i EU. Dansk Erhverv mener ikke, at det er realistisk, at forslaget kan gennemføres på 4 år.

Dansk Erhverv hæfter sig ved, at det direkte pligtsubjekt er de nationale myndigheder, der skal stille de nødvendige faciliteter og ressourcer til rådighed for det private erhverv. I den sammenhæng er det vigtigt at have in mente, at systemerne skal være valgfri for erhvervet, der derfor stadig skal have lov til at anvende papirdokumentation eller, ift. den danske aftalelov, mundtlige aftaler. Det gør sig særligt gældende for rent nationale transportopgaver, hvor der ikke er behov for en stor mængde dokumenter og transporterne fx foretages af vognmandsvirksomheder. I disse tilfælde vil et fuldintegreret system være en stor administrativ og økonomisk byrde for vognmanden.

Det er nødvendigt at den elektroniske opbevaring og overføring af dokumenterne sættes op på en teknologineutral måde, der billigt og nemt kan integreres i køretøjerne. En mulighed er at gøre det til en del af de kommende smart tachografer. Da der stadig ikke er enighed om, hvornår disse skal være implementerede, eller hvilke funktionaliteter disse skal have, skal der arbejdes på en løsning, fx en hardware enhed i bilen – fastmonteret eller håndholdt (mobiler) – der kan læse af kontrolmyndighederne via tablets eller lignende.

Dansk Erhverv bemærker, at der ikke er klarhed over, hvor finansiering til disse systemer skal komme fra. Såfremt de enkelte lande alene skal stå for disse, så må det frygtes, at tidsplanerne bliver usikre og meget lange. Skal systemet være effektivt skal der en anden form for økonomisk planlægning til.

Desuden vil både udgifter og besparelser være behæftet med stor usikkerhed, da disse afhænger af erhvervets tilslutning til ordningen og nationalstaternes egne gennemførelsesprocedurer.

Med hensyn til delegeringsbemyndigelsen til Kommissionen skal Dansk Erhverv bemærke, at denne kun bør omfatte rent tekniske og administrative ændringer, der ellers ville forsinkes af lange hørings-processer.



SLD har følgende bemærkninger til forslaget:

Side 16/21

På vegne af SLD - Specialforeningen for Logistik og Distribution, der tæller 15 af de største danske transport-, logistik- og distributionsvirksomheder inden for vejgodstransportområdet, og som sekretariatsbetjenes i Dansk Erhverv, skal jeg hermed gøre opmærksom på, at SLD støtter de af Dansk Erhverv fremsatte bemærkninger i forbindelse med høringen vedr. EU-Kommissionens forslag til forordning om gensidig anerkendelse af elektroniske transportdokumenter.

Dansk Industri har følgende bemærkninger til forslaget:

DI Transport har modtaget ovennævnte forslag i høring og har på den baggrund følgende bemærkninger:

DI Transport kan støtte forslaget, der skal forbedre mulighederne for at bruge digitale transportdokumenter i den internationale transport.

Adgangen til at benytte digitale transportdokumenter kan være med til at lette de administrative byrder inden for især vejgodstransporten.

Det er endvidere DI Transports vurdering, at danske transport- og logistikvirksomheder vil stå stærkere i den internationale konkurrence ved bedre muligheder for at anvende digitale transportdokumenter.

DI Transport skal opfordre til at fleste mulige dokumenter bliver omfattet af muligheden for digitale dokumenter. I den forbindelse er der især vigtigt at få fremmet udbredelsen og anvendelse af digitale CMR-fragtbreve i EU.

Danske Speditører har følgende bemærkninger til forslaget:

Danske Speditører takker for modtagelse af høringsmateriale og skal nedenfor afgive vores umiddelbare bemærkninger.

Danske Speditører er først og fremmest positive over for forslagets overordnede formål, der har til hensigt at fremme anvendelsen af et digitalt alternativ til transportbranchens papirbaserede transportdokumenter. Kommissionen har lokaliseret to drivende faktorer, der hindrer udviklingen af digitale transportdokumenter:

1. myndighedernes manglende godkendelse af digitale transportdokumenter
2. manglende samklang mellem forskellige IT-løsninger, der skal bære de digitale transportdokumenter.



Danske Speditører er enig i, at de to nævnte faktorer er væsentlige hindringer for digitale transportdokumenter, men ikke i, at de er de eneste. Følgende kan f.eks. nævnes:

- manglende anerkendelse af digitale transportdokumenter i internationale konventioner på transportområdet
- Papirdokumenter udgør grundlaget for dokumentation af andre forhold tilknyttet transporten. F.eks. Køre/hviletid, cabotage-kørsel, kvittering for godsets udlevering til modtageren
- Et papirbaseret transportdokument anvendes som betingelse for, at en køber vil betale sælgeren for varen, eller som betingelse for, at transportøren kan modtage betaling for transportens udførelse
- Behov for originale stempler og underskrifter mellem erhvervsdrivende
- Behov for originale stempler og underskrifter fra toldadministration, f.eks. ved afslutning af T-1-forsendelser

Samlet set er det vores opfattelse, at det papirbaserede transportdokument i dag udgør et så integreret instrument i samhandlen mellem aktørerne i EU, at det udarbejdede forslag alene vil få symbolsk betydning for den del af godstransporten, der reguleres af internationale konventioner. Da lovforslaget ligeledes alene fokuserer på udviklingen af digitale transportdokumenter, der henholder sig til de af EU udarbejdede regelsæt, begrænses gennemslagskraften yderligere (lovforslagets art. 1, stk. 2).

Ud fra dette perspektiv er det vores umiddelbare vurdering, at en digital omstilling på transportområdet fortsat vil være i hænderne på branchens aktører, der som korrekt anført i høringsmaterialet, møder udfordringer i form af manglende anerkendelse fra myndighederne og manglende harmonisering af digitale platforme.

Et forslag kunne derfor være, at EU-kommissionen inddrager de organisationer, der i dag koordinerer, vedligeholder og udvikler konventioner bag CMR-loven, Luftfartslovens kap. 9 og Bilag 1, Sølovens kap. 13 og Cotif-CIM-reglerne på jernbanetransport. Alternativt, at EU-kommissionen udvælger en af de fore transportformer, f.eks. vejtransporten, der rent geografisk er tilknyttet unionens jurisdiktion.

Det skal bemærkes, at det siden ikrafttrædelsen af EU-forordning om digitalisering 1. juli 2016 har været muligt, formelt set, at samtlige EU-lande kunne digitalisere transportdokumenter fuldt ud. Danske Speditører har efterfølgende været i kontakt med sine europæiske søsterorganisationer med henblik på at få afklaret, om der i deres lande er juridiske hindringer for, at digitale transport-



dokumenter ved landevejstransport kan anvendes som i Danmark til også at omfatte f.eks. farligt gods (ADR) og cabotage. De indkomne svar viste, at praksis i mange europæiske lande, herunder Sverige og Norge, lader meget tilbage at ønske ud fra et dansk synspunkt. Den uensartede praksis i Europa med hensyn til gyldigheden af digitale transportdokumenter er en reel væksthæmmer, der forsinker og besværliggør grænseoverskridende vejgodstransport.

Målet skal være, at alle lande som Danmark fuldt ud anerkender og muliggør at fremlæggelse af alle former for transportdokumentation i en ren digital form i praksis gøres lige så gyldig som papirbaserede dokumenter.

9 Forhandlingssituationen

Kommissionens forslag har været drøftet på en række arbejdsgruppemøder i Rådet. På arbejdsgruppemøderne har der været en præsentation og gennemgang af henholdsvis Kommissionens oprindelige forslag og det rumænske formandskabs kompromisforslag.

Generelt har der været opbakning blandt medlemsstaterne til formålet med forslaget.

Det er vurderingen, at de fleste medlemsstater generelt er positive over for forslaget. Det er endvidere forventningen, at digitalisering af de europæiske transportdokumenter vil kunne bidrage til at reducere transportbranchens samlede administrative omkostninger.

Der er imidlertid forskel på graden af digitalisering i de enkelte medlemsstater. Flere medlemsstater udtrykte tidligt skepsis overfor, om forordningen kan gennemføres på 4 år, og Kommissionen har selv bemærket, at selve udviklingen af eFTI kan vise sig at tage længere tid end implementeringen. I det seneste kompromisforslag af 17. april 2019 er implementeringsperioden følgelig blevet udvidet til 6 år.

Der har også været rejst øvrige bekymringer hos en række lande. Bekymringerne har bl.a. omhandlet brugen af gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, hvor en række medlemsstater har fundet, at tilgangen med alene at fastlægge de overordnede principper i forordningen, mens konkrete regler henvises til sekundær lovgivning, var for vidtgående.

Med det foreliggende kompromisforslag vurderes dette problem at være løst, idet det i selve forordningstekstens artikel 1, stk. 2 er fastlagt, hvilke EU-love, som falder under forordningens anvendelsesområde. Inden for disse rammer vil Kommissionen med delegerede retsakter kunne tilføje referencer til delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som er udstedt i medfør af de EU-love, der fremgår af artikel 1, stk. 2, og som man dermed vil kunne anvende eFTI til.



Desuden er Kommissionens udøvelse af de delegerede retsakter blevet indskrænket. I Kommissionens oprindelige forslag fik Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter for en ubegrænset periode fra forordningens ikrafttræden. I det seneste kompromisforslag er Kommissionens beføjelse imidlertid blevet indskrænket tidsmæssigt til fem år ad gangen. Kommissionen skal i den forbindelse udarbejde en rapport herom senest 9 måneder inden, at den 5-årige periode udløber. Kommissionens beføjelse til at vedtage delegerede retsakter skal forlænges med tilsvarende periode (5 år), med mindre Europa-Parlamentet og Rådet gør indsigelse mod dette senest 3 måneder inden, perioden udløber.

Enkelte medlemsstater har ydermere tilkendegivet skepsis til kravet om, at eFTI-platforme skal certificeres, før operatørerne har vished for, at myndighederne anerkender dem. Dette er fastholdt i det seneste kompromisforslag.

En række medlemsstater har tilkendegivet på arbejdsgruppemøderne, at de er usikre på forslagets økonomiske beregninger.

Flere medlemsstater har desuden lagt vægt på, på, at der ved implementeringen af forslaget benyttes eksisterende dataplatforme, så omkostningerne i forhold til evt. nyinvesteringer reduceres mest mulig.

Med kompromisforslaget præciseres det, at eFTI-datasæt skal tage højde for internationale standarder og datamodeller og giver Kommissionen en deadline til at vedtage fælles eFTI datasæt.

For så vidt angår monitoreringsordningen har en række medlemsstater tilkendegivet, at de finder den for bureaukratisk og tidskrævende (art. 16, stk. 2). I det seneste kompromisforslag er perioden for indrapportering forlænget fra to til fem år og foreslås desuden anvendt for første gang tre år efter, at forordningen træder i kraft, i stedet for som oprindeligt foreslået to år.

Endelig bør det nævnes, at enkelte medlemsstater har fremhævet ønske om, at eFTI skal foregå på engelsk og ikke skal kunne fungere på alle EU's officielle sprog. Andre medlemsstater har udtrykt modstand mod dette og støtte til Kommissionens oprindelige forslag. Ifølge Kommissionen vil det ikke være vanskeligt at etablere datamodellen på alle sprog, og det er ifølge Kommissionen nødvendigt, at godstransportoperatørerne kan benytte alle sprog til dataindsamlinger. Der er ikke foretaget ændringer i det seneste kompromisforslag.

10 Regeringens generelle holdning

Regeringen støtter målsætningen om at udvide brugen af digital teknologi med henblik på at fjerne eksisterende barrierer for et velfungerende indre marked, fremme økonomisk modernisering og for at opnå større produktivitet i transportsektoren.



Regeringen er derfor positiv over for forslaget, som ses at harmonere med regeringens ambitioner på området for digital omstilling.

Danske virksomheder er langt fremme, når det kommer til digital omstilling, og en vedtagelse af forordningen vil efter regeringens vurdering, føre til, at danske transport- og logistikvirksomheder vil stå stærkere i den internationale konkurrence.

Muligheden for danske virksomheder for at anvende digitale transportdokumenter på tværs af EU vil lette administrative byrder for erhvervet og vil kunne effektivisere forretningsgangene.

Det er vigtigt for regeringen, at forordningen munder ud i effektiv regulering og ikke pålægger erhvervslivet eller staten unødige udgifter.

Regeringen mener endvidere, at det er relevant at monitorere, hvor hurtigt forordningen bliver implementeret af de relevante myndigheder i medlemsstaterne gennem indrapporteringsordningen, men arbejder for en mindre bureaukratisk ordning i art. 16, stk. 2.

Regeringen vil arbejde for, at forordningen så vidt muligt bliver teknologineutral og implementeres på en måde, der gør det omkostningseffektivt og nemt at udveksle elektronisk godstransportinformation. I den forbindelse er det vigtigt for regeringen, at det ikke bliver obligatorisk for godstransportoperatørerne at benytte eFTI, men at den frivillige mulighed består.

Regeringen ser gerne en hurtigere og mere ambitiøs implementeringstid og anvendelsesdato end den af formandskabet senest foreslåede på seks år fra forordningens ikrafttrædelse. Regeringen har derfor foreslået en hurtig implementering, eventuelt ved en trinvis implementering af forslaget, hvor man indleder med vejgodstransportområdet, da gevinsterne forventes at blive størst for denne transportform. Dette forslag om trinvis implementering har imidlertid ikke opnået støtte blandt medlemsstaterne eller hos Kommissionen.

Regeringen vil arbejde for, at der kan sikres ægthed af et elektronisk dokument, idet et elektronisk dokument f.eks. principielt kan kopieres et vilkårligt antal gange, uden at det er tydeligt for den person, der forestår kontrollen, at der er tale om en kopi.

Det skal i denne sammenhæng endvidere sikres, at det er muligt at identificere, hvem der har udformet dokumentet, samt at dokumentet omhandler den person, der præsenterer dokumentet, det køretøj som vedkommende befinder sig i, samt de varer, der bliver transporteret.

Regeringen vil arbejde for, at det afklares, hvordan politiet skal modtage og kontrollere dokumenter, der indeholder sikkerhedselementer.



Regeringen vil desuden arbejde for, at de nugældende regler vedr. kontrol af cabotagekørsel i forordning 1072/2009 kan overholdes.

Side 21/21

11 Tidligere forelæggelser for Folketingets Europaudvalg

Forslaget har været forelagt Folketingets Europaudvalg til orientering den 30. november 2018.

Grund- og nærhedsnotatet er fremsendt til Folketingets Europaudvalg den 21. juni 2018.