EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Förslag till

**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING**

**om elektronisk godstransportinformation**

(Text av betydelse för EES)

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

# MOTIVERING

## 1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

### • Motiv och syfte med förslaget

Tekniska förändringar berör alla delar av samhället och ekonomin, precis som de påverkar medborgarnas liv. Transportsektorn utgör inte något undantag. Våra sätt att förflytta oss förändras i grunden av den nya tekniken. Mot bakgrund av detta måste EU och vår industri anta utmaningen att bli världsledande inom innovation, digitalisering och utfasning av fossila bränslen. Kommissionen har därför antagit en övergripande strategi för att se till att EU:s mobilitetspolitik återspeglar dessa politiska prioriteringar i form av tre paket inom ramen för initiativet ”Europa på väg”.

Efter strategin för utsläppssnål rörlighet antog kommissionen två mobilitetspaket i maj och november 2017. Dessa paket innehåller en positiv agenda som följer strategin för utsläppssnål rörlighet och garanterar en friktionsfri övergång till ren, konkurrenskraftig och uppkopplad mobilitet för alla. Europaparlamentet och rådet bör säkerställa ett snabbt antagande av dessa förslag.

Föreliggande initiativ är en del av det tredje paketet inom ”Europa på väg”, som följer den nya industripolitiska strategin från september 2017 och är utformat för att fullfölja processen för att Europa ska kunna dra full nytta av den moderniserade mobiliteten. Det är mycket viktigt att framtidens mobilitetssystem är säkert, rent och effektivt för alla EU-medborgare. Målet är att göra mobiliteten i Europa säkrare och mer tillgänglig, att göra den europeiska industrin mer konkurrenskraftig och jobben tryggare, men också att göra Europa renare och bättre anpassat till de nödvändiga insatserna mot klimatförändringarna. Detta kommer att kräva ett fullständigt engagemang från EU:s, medlemsstaternas och berörda parters sida, inte minst för att stärka investeringarna i transportinfrastrukturen.

Godstransporterna totalt sett i EU har ökat med nästan 25 % under de senaste 20 åren[1] och väntas öka med ytterligare 51 % under perioden 2015–2050[2]. All denna befordran av varor åtföljs av en stor mängd information som utbyts mellan en rad olika parter inom både den privata och den offentliga sfären. I dag skrivs denna information oftast ut på papper, i en mängd olika standardformat.

Omkring 99 % av gränsöverskridande transporter på EU:s territorium inbegriper fortfarande pappersbaserade dokument i något skede av transporten[3]. Digitaliseringen av informationsutbytet har dock potential att avsevärt förbättra effektiviteten i transporterna och därmed bidra till en väl fungerande inre marknad.

Kommissionen genomförde en konsekvensbedömning om hindren för digitalisering av godstransportdokument och om alternativ för att stödja en bredare användning av elektroniska dokument och elektroniskt informationsutbyte. Det huvudproblem som därvid konstaterades

---

1 Mätt i miljarder tonkilometer (tkm). Källa: EU-transporter i siffror 2017.

2 En beskrivning av utvecklingen med nuvarande trender och strategier (dvs. referensscenario) återfinns i bilaga 4 till den medföljande konsekvensbedömningen.

3 Mer specifikt kräver transporterna användning av pappersdokument i någon del av transporten. Med andra ord åtföljs endast 1 % av sådana transporter av ett helt digitaliserat information- och dokumentationsutbyte. Denna andel varierar dock beroende på transportsätt. Uppskattningen bygger på den konsekvensbedömning som genomfördes av Ecorys et al. (2018).

är myndigheternas låga och varierande grad av godtagande av information eller dokument som tillgängliggörs elektroniskt av företagen när myndigheterna ålägger dem att förete bevis på uppfyllelse av regleringsvillkor för varutransport på de olika medlemsstaternas territorier.

Det finns två huvudsakliga faktorer som ligger till grund för detta problem:

(a) Ett **fragmenterat regelverk** som fastställer **inkonsekventa skyldigheter** för myndigheter vid godtagande av elektronisk information eller elektroniska dokument[4], och som tillåter olika administrativa förfaranden för att genomföra sådana lösningar.

(b) En **fragmenterad it-miljö** som kännetecknas av en mängd olika **inkompatibla system/lösningar** för elektronisk transportinformation och elektroniskt dokumentationsutbyte, både för kommunikation mellan företag och myndigheter och för kommunikation mellan företag.

De två faktorerna är ömsesidigt förstärkande. Den fragmenterade lagstiftningen och den resulterande bristen på godtagande från myndigheternas sida motverkar investeringar i digitala lösningar för elektroniska dokument. Den fragmenterade it-miljön, särskilt bristen på väletablerade och driftskompatibla lösningar, avskräcker myndigheterna från att förlita sig på användningen av elektroniska dokument.

Som en följd av detta fortsätter den stora majoriteten av godstransportföretag och andra berörda parter inom transportnäringen i EU att använda pappersdokument. Detta utgör ett hinder för betydande effektivitetsvinster för de olika marknadsaktörerna, särskilt när det gäller multimodal och gränsöverskridande transport, och står i vägen för en väl fungerande inre EU-marknad.

Kommissionen har erkänt behovet av att främja godtagande och användning av elektroniska transportdokument i ett antal politiska initiativ: *Vitboken om transport*, 2011[5], *En strategi för en inre digital marknad i Europa*, 2015[6], *Prioriteringar för informations- och kommunikationsteknisk standardisering på den digitala inre marknaden*, 2016[7] och *EU:s handlingsplan för e-förvaltning 2016–2020*[8]. Behovet av åtgärder har också erkänts av ett brett spektrum av berörda parter.

Sedan 2015 har deltagarna i forumet för digitala transporter och digital logistik (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF) – en av kommissionen inrättad expertgrupp bestående av mer än hundra privata och offentliga berörda parter[9] – upprepade gånger betonat behovet av åtgärder på EU-nivå för att stödja en utökad användning av elektroniska transportdokument. I Tallinndeklarationen om e-förvaltning i oktober 2017 uppmanade medlemsstaterna kommissionen att intensifiera sina ansträngningar för att inrätta effektiva,

---

4 Det elektroniska representationen av den information som för närvarande finns på pappersdokument behöver inte utgöra ett *dokumentformat* i form av standardiserad representation av data. I den meningen kan termen ”dokument” vara vilseledande. En förklaring av fördelarna med att övergå från en dokumentcentrerad till en datacentrerad strategi återfinns i bilaga 8 till den medföljande konsekvensbedömningen.

5 COM/2011/0144, s. 13, 19.

6 COM(2015) 192, s. 82.

7 COM(2016) 176, s. 11.

8 COM(2016) 179, s. 8.

9 DTLF inrättades av kommissionen i april 2015 (beslut C(2015) 2259) för att tillhandahålla en plattform där medlemsstater och relevanta berörda parter inom området transport och logistik kan utbyta tekniska kunskaper, samarbeta och samordna sina verksamheter i syfte att stödja åtgärder för att främja effektivt elektroniskt informationsutbyte inom transport och logistik.

användarcentrerade och elektroniska förfaranden i EU, och de underströk betydelsen av handlingsplanen för e-förvaltning[10] och visionen om den europeiska interoperabilitetsramen[11].

I november 2017, i samband med konferensen Digital Transport Days i Tallinn, konstaterade flera offentliga och privata berörda parter från samtliga transportsektorer att det är hög tid att börja dra nytta av fördelarna med digitalisering, inbegripet papperslös datadelning[12]. Som uppföljning uppmanade rådet kommissionen, i sina slutsatser från december 2017 om digitalisering av transporter, att fortsätta att samarbeta med DTLF för att utveckla ”*åtgärder till stöd för*[13] *en mer systematisk användning och acceptans av e-dokument och ett harmoniserat utbyte av information och data i logistikkedjan*”[14]. I maj 2017 hade Europaparlamentet också uppmanat kommissionen att ”*öka harmoniseringen inom sektorerna för passagerartransport och godstransport*”, och att ”*påskynda den obligatoriska användningen … av elektroniska fraktsedlar (e-CMR)*” i synnerhet[15].

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta förslag är förenligt med EU:s nuvarande lagstiftning om elektroniskt informationsutbyte inom transportsektorn. Bestämmelserna i denna lagstiftning varierar markant i fråga om i) bestämmelsernas materiella tillämpningsområde – dvs. den information eller de dokumenten som berörs, ii) de tillsynsändamål för vilka informationen eller dokumenten krävs, iii) huruvida det finns möjlighet att förmedla informationen elektroniskt, och iv) huruvida mer detaljerade tekniska specifikationer tillhandahålls om medlen för elektronisk kommunikation och formen för den elektroniska informationen eller de elektroniska dokumenten när denna möjlighet finns. Detta förslag kompletterar befintlig EU-lagstiftning på detta område, och när det gäller vissa transportsektorsspecifika EU-akter kompletterar det dessa rättsakter genom mer detaljerade funktionella krav och tekniska specifikationer.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014[16] föreskrivs att ett elektroniskt dokument inte får förvägras rättslig verkan eller giltighet som bevis vid rättsliga förfaranden enbart på grund av att det har elektronisk form. I förordningen fastställs även villkor för gränsöverskridande erkännande och godtagande av elektronisk identifiering och betrodda tjänster på den inre marknaden. Förordningen ålägger dock inte medlemsstaterna att godta elektroniska dokument, eller information i dessa, som bevis i andra fall än vid rättsliga förfaranden. Genom att inrätta ett enhetligt EU-regelverk, som kräver ett gränsöverskridande godtagande av elektronisk godstransportinformation från offentliga myndigheters sida, kompletterar detta förslag bestämmelserna i den förordningen.

Förordning (EU) nr 952/2013 om en tullkodex för unionen[17] och direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg[18] innehåller redan bestämmelser som medger fullgörande

---

10 Tallinndeklarationen om e-förvaltning undertecknades vid ministermötet under det estniska ordförandeskapet i ministerrådet den 6 oktober 2017.

11 https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

12 Deklarationen från Digital Transport Days undertecknades i Tallinn den 10 november 2017 och finns på följande adress: https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

13 P8_TA(2017)0228.

14 Rådets slutsatser om digitalisering av transporter, 15050/17, 5.12.2017.

15 Europaparlamentets resolution 2017/2545(RSP) av den 18 maj 2017 om vägtransporter i Europeiska unionen.

16 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (EUT L 257, 28.8.2014, s. 73).

17 Förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen; kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i förordning (EU) nr 952/2013; kommissionens delegerade förordning (EU) 2015/2446 om komplettering av förordning (EU) nr 952/2013 vad gäller närmare regler avseende vissa bestämmelser i unionens tullkodex.

av rapporteringsformaliteter med hjälp av elektronisk förmedling av information, även när det gäller lasten respektive transporten. Detta förslag syftar till att göra det möjligt att använda elektronisk kommunikation för att uppfylla krav på föreskriven information även bortom införselplatserna, eller före utförselplatsen, i EU, på unionens hela territorium. Geografiskt börjar tillämpningsområdet för detta initiativ därför där tillämpningsområdet för förordningen om en tullkodex för unionen och/eller direktivet om rapporteringsformaliteter inom sjöfarten slutar (eller, omvänt, slutar där tillämpningsområdet för det senare börjar).

Dessa tillämpningsområden överlappar dock varandra i fråga om de transporter som berörs av informationskraven: Detta initiativ gäller både rent EU-interna internationella transporter (som inte omfattas av tillämpningsområdet för förordningen om en tullkodex för unionen eller direktivet om rapporteringsformaliteter inom sjöfarten) och internationella transporter som har sin ursprungs- eller bestämmelseort på eller transiterar en EU-medlemsstats territorium. Som ett resultat av detta kommer den kombinerade tillämpningen av detta initiativ och av dessa två EU-akter att ytterligare underlätta dels internationella godstransporter som har sin ursprungs- och bestämmelseort utanför EU, dels sjöfart inom EU. Initiativet kommer att göra det möjligt att använda elektroniska medel för överföring av föreskriven information om godstransporter till myndigheterna inte bara vid införselplatsen och utförselplatsen i EU, utan också på hela EU:s territorium.

När det gäller unionslagstiftning som reglerar villkoren för transport på unionens territorium ändrar detta förslag inte befintliga bestämmelser i existerande relevanta rättsakter, utan syftar snarare till att säkerställa följande:

- a) **Inrättande av en enhetlig rättslig ram** för godtagande, inbegripet särskilda krav, av elektronisk information eller elektroniska dokument som innehåller denna information, när det gäller rättsakter som
- antingen **inte alls tillhandahåller** möjlighet att presentera informationen/dokumentet elektroniskt, nämligen
- förordning nr 11/1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor,
- rådets direktiv 92/106/EEG om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna, och
- förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg, eller
- **inkluderar sådan möjlighet, men utan eller med mycket begränsat angivande** av hur denna information bör presenteras elektroniskt, nämligen
- direktiv 2008/68/EG om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar,
- kommissionens förordning 2015/1998 om genomförande av förordning (EG) nr 300/2008 om gemensamma regler för flygsäkerhet,
- förordning (EG) nr 1013/2006 om transport av avfall,

[18] Direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter för fartyg som ankommer till och/eller avgår från hamnar i medlemsstaterna.

- förslagen, som för närvarande behandlas av Europaparlamentet och rådet, om översyn av direktiv 92/106/EEG (förslag nr 2017/0290 (COD)) och förordning (EG) nr 1072/2009 (förslag nr 2017/0123 (COD)).
- b) **Driftskompatibilitet mellan de olika it-system** som för närvarande används för dessa rättsakter som
- redan tillhandahåller **mycket detaljerade tekniska specifikationer**: om formatet för det elektroniska data- och meddelandeutbyte som av myndigheterna kan godtas för viss varurelaterad och transportrelaterad information, oberoende av vilket transportsätt som används, nämligen förordning (EU) nr 952/2013 om en tullkodex för unionen och dess genomförandeakter och delegerade akter, och direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter inom sjöfarten,
- innehåller **detaljerade men transportsättsspecifika specifikationer**, nämligen kommissionens förordning nr 164/2010 om de tekniska specifikationer för elektronisk fartygsrapportering för inlandssjöfart som avses i artikel 5 i direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) och kommissionens förordning (EU) nr 1305/2014 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemet Telematikapplikationer för godstrafik.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Det allmänna målet med initiativet är att möjliggöra en bredare användning av digital teknik för att bidra till att i) undanröja hindren för en väl fungerande inre marknad, ii) modernisera ekonomin, och iii) öka effektiviteten inom transportsektorn. Genom att fastställa enhetliga villkor för vidareutveckling och utökad användning av digital teknik för elektroniskt utbyte av godstransportinformation, kommer initiativet även att bidra till utvecklingen av den digitala inre marknaden.

## 2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Den rättsliga grunden är artiklarna 91, 100.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

I artiklarna 91 och 100.2, som ska tolkas mot bakgrund av artikel 90 som ålägger medlemsstaterna att föra en gemensam transportpolitik, anges kravet att gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier, samt lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart, ska fastställas av Europaparlamentet och rådet.

I artikel 192.1, som ska tolkas mot bakgrund av artikel 191, fastställs att Europaparlamentet och rådet ska besluta om vilka åtgärder som ska vidtas av unionen för att uppnå målet att skydda bland annat människors hälsa och miljön.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Ensidiga initiativ från medlemsstaternas sida för att underlätta användningen av elektroniska transportdokument och elektroniskt informationsutbyte skulle ha begränsad effekt om inte liknande åtgärder vidtas i andra medlemsstater vars territorier också berörs av de aktuella transporterna.

Samtidigt, även om de flesta av EU:s medlemsstater skulle anta lagstiftning som underlättar användningen av elektroniska dokument, finns det en stor risk för att varje medlemsstat, genom att lagstifta unilateralt, skulle anta olika krav för godtagande av elektroniska dokument, och överföringar av föreskriven information mer generellt, som giltiga och autentiska. I praktiken skulle elektroniska dokument och elektroniskt överförd föreskriven information som uppfyller kraven för godtagande i en medlemsstat inte godtas i andra medlemsstater, och detta skulle skapa hinder på EU:s inre marknad.

Den lämpligaste nivån för att ta itu med problemet och dess bakomliggande orsaker är därför på EU-nivå, där en enhetlig strategi för godtagande av elektroniska dokument, och gemensamma standarder för detta, kan fastställas. I detta avseende vidtas genom detta initiativ ytterligare åtgärder på EU-nivå, samtidigt som redan vidtagna åtgärder kompletteras, för att säkerställa enhetliga villkor för godtagande av elektronisk godstransportinformation och elektroniska dokument, bland annat genom att säkerställa förtroende för de elektroniska medel som används för att förmedla sådan information och sådana dokument[19].

- **Proportionalitetsprincipen**

Förslaget innehåller åtgärder som syftar till att uppnå tre distinkta politiska mål som direkt behandlar de två viktigaste konstaterade bakomliggande orsakerna till problemen.

För att ta itu med den viktigaste bakomliggande orsaken till problemen, dvs. den divergerande och begränsat specificerade nuvarande rättsliga ramen, presenteras i detta förslag åtgärder för att

(1) säkerställa införandet, i alla EU-medlemsstater, av en skyldighet för alla relevanta offentliga myndigheter att godta elektroniska godstransportdokument och elektronisk godstransportinformation,

(2) säkerställa att myndigheterna genomför godtagandeskyldigheten på ett enhetligt sätt.

För att ta itu med den andra bakomliggande orsaken till problemen, som härrör från nuvarande samexistens mellan många system som också är inkompatibla, innehåller förslaget åtgärder för att

(3) säkerställa driftskompatibilitet för it-system och it-lösningar som används för det elektroniska utbytet av godstransportinformation, och särskilt för överföring av föreskriven information mellan företag och förvaltningar.

Ingen av dessa åtgärder går utöver vad som är nödvändigt för att komma till rätta med problemen. Den första uppsättningen åtgärder fastställer en skyldighet för myndigheter att godta elektronisk information och elektroniska dokument, men ålägger inte företagen någon skyldighet att använda den elektroniska formen, vare sig i förbindelser mellan företag och förvaltningar eller i förbindelser mellan företag. Ett införande av en sådan skyldighet avseende informationsutbyte mellan företag skulle säkerställa fullständig digitalisering av utbytet av godstransportinformation och dokument, men det är inte nödvändigt för att säkerställa godtagande från myndigheternas sida. Dessutom hävdade de flesta

[19] Inbegripet ramen för gränsöverskridande användning av elektroniska id-kort och elektroniska signaturer enligt eIDA-förordningen.

branschorganisationer att företag är redo för och kommer att påbörja övergången till fullständig digitalisering när myndigheterna så småningom tillåter detta.

Samtidigt är myndigheterna inte skyldiga att godta vilken elektronisk informationskälla som helst som företagen tillhandahåller. Åtgärderna tar hänsyn till myndigheternas behov av att de uppgifter/dokument som presenteras ska vara autentiska och av att få garantier för deras integritet. Åtgärderna innebär också att myndigheterna ska godta uppgifterna/dokumenten om de elektroniska medel används för att presentera dem uppfyller en bestämd uppsättning krav.

Den andra uppsättningen åtgärder kräver att medlemsstaterna ska samarbeta för att sinsemellan anpassa sina (framtida) digitaliserade förfaranden för kontroll av information/dokument som skickas elektroniskt. Detta inbegriper samarbete i fråga om den uppsättning dataelement som medlemsstaternas myndigheter ska kräva för att kunna uppfylla de informationskrav som fastställs i relevanta EU-rättsakter och nationella rättsakter. Dessa åtgärder kommer att säkerställa enhetliga regler för elektronisk information och elektroniska dokument och kommer att bidra till minskade kostnader för att uppfylla administrativa krav (och därmed minskad börda) för företag. Åtgärderna kräver dock inte enhetlighet avseende själva informationskraven såsom de fastställts i EU:s och medlemsstaternas lagstiftning.

Den tredje uppsättningen åtgärder fastställer de funktionella kraven för elektroniska medel som företag kan använda för att förse myndigheterna med den begärda föreskrivna informationen. Dessa åtgärder omfattar också utveckling av tekniska specifikationer för att genomföra kraven. Dessa krav och tillhörande tekniska specifikationer kommer att säkerställa att de it-system som används av de olika myndigheterna i medlemsstaterna är driftskompatibla med varandra och med de lösningar som används av företag. Kraven och specifikationerna kommer också att underlätta driftskompatibilitet mellan alla (för närvarande i hög grad transportsättsspecifika) lösningar för förbindelser mellan företag och förvaltningar samt förbindelser mellan företag.

- **Val av instrument**

Konsekvensbedömningen visade att bindande lagstiftningsåtgärder är nödvändiga för att uppnå målen. En förordning är ett lämpligare instrument för att säkerställa ett enhetligt genomförande av de planerade åtgärderna. Ett direktiv skulle införa en skyldighet att godta elektroniskt presenterad information, med allmänna funktionella krav som ska uppfyllas av de elektroniska medel genom vilka informationen görs tillgänglig, men det skulle inte införa gemensamma bindande tekniska krav.

Den aktuella utvecklingen, bland annat i samband med genomförandet av direktivet om rapporteringsformaliteter, tyder på att ett scenario utan riktlinjer eller med frivilliga riktlinjer för tekniska specifikationer skulle resultera i införandet av en mångfald inkompatibla system i de olika medlemsstaterna[20]. Det skulle öka efterlevnadskostnaderna för företagen, eftersom de skulle behöva investera i olika system till följd av de olika kraven i medlemsstaterna. Som ett resultat av detta kan företag komma att föredra att fortsätta med pappersbaserade system, något som skulle utgöra ett allvarligt hinder för uppnåendet av målet.

Initiativet är i hög grad tekniskt, och det är mycket troligt att det kommer att behöva anpassas regelbundet till den tekniska och rättsliga utvecklingen. För att åtgärda detta planeras också en

[20] Skillnader i krav mellan de olika myndigheterna, både inom och mellan medlemsstater, kan förväntas. Exempel som har samlats in under konsekvensbedömningen är tydliga belägg för detta.

rad genomförandeåtgärder. Dessa kommer särskilt att inriktas på de tekniska specifikationerna för genomförandet av de funktionella kraven.

## 3. RESULTAT AV SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNING

### • Samråd med berörda parter

Kommissionen samarbetade aktivt med berörda parter och genomförde omfattande samråd under hela konsekvensbedömningsprocessen. Bland annat följande samråd genomfördes:

- Ett öppet offentligt samråd, organiserat av kommissionen, 25 oktober 2017–18 januari 2018.
- En enkät bland små och medelstora företag, organiserad av kommissionen, 24 november 2017–22 januari 2018.
- En juridisk enkät bland privata och offentliga berörda parter, organiserad av den konsult som ansvarade för konsekvensbedömningen, 23 oktober 2017–1 januari 2018.
- En riktad enkät bland privata och offentliga berörda parter, organiserad av den konsult som ansvarade för konsekvensbedömningen, 23 oktober 2017–7 januari 2018.
- 50 intervjuer med berörda parter, inklusive näringslivsföreträdare och nationella myndigheter, genomförda av den konsult, och dess partners, som ansvarade för konsekvensbedömningen, mellan den 20 oktober 2017 och den 15 januari 2018.
- Möten och workshoppar med berörda parter vid flera olika evenemang.
- Fem fallstudier, granskade av den konsult som ansvarade för konsekvensbedömningen, mellan den 6 november 2017 och den 15 januari 2018.

Genom dessa samråd erhölls betydande underlag som bidrog till valideringen och utarbetandet av problembeskrivningen, till uppskattningen av problemets omfattning och till kartläggingen av berörda parters preferenser avseende möjliga policyalternativ. Input på detta område kom främst från det öppna offentliga samrådet, från enkäten bland små och medelstora företag och från andra verktyg för involvering av berörda parter[21].

Det stora flertalet rådfrågade berörda parter – mer än 90 % av de 265 små och medelstora företag som svarade på enkäten som riktades till dessa[22], och 88 av de 100 som svarade i det öppna offentliga samrådet – vittnade om betydande eller åtminstone vissa förväntade vinster till följd av en övergång till elektroniskt informationsutbyte.

90 % av de privata företag och sammanslutningar som svarade i det öppna offentliga samrådet angav medlemsstaternas myndigheters bristande godtagande av elektroniska transportdokument/uppgifter som en betydande bakomliggande orsak till problemet. För de mindre företagen visade enkäten bland små och medelstora företag att det huvudsakliga skälet

---

[21] Sammanställningen nedan grundar sig på de svar som inkommit via det öppna offentliga samrådet och enkäten bland små och medelstora företag. För en mer detaljerad beskrivning av resultatet av samrådet, bland annat input från de intervjuer och fallstudier som genomförts av den externa konsulten, se Ecorys et al. (2018) Impact Assessment support study, Annexes VIII-XI.

[22] Antalet deltagare som besvarade de nyttorelaterade frågorna i enkäten bland små och medelstora företag varierade mellan 230 och 250, beroende på vilken specifik nytta som nämndes i de olika frågorna.

att inte använda elektroniska transportdokument var att deras kunder och affärspartner inte använder transportdokument i elektroniskt format. Den näst vanligaste angivna orsaken för denna grupp (nästan lika vanlig) var myndigheternas bristande godtagande. Samtidigt framhöll medverkande i de målinriktade enkäterna och intervjuerna att det främsta skälet till att företag inte godtar elektroniska dokument är osäkerhet kring huruvida myndigheterna kommer att godta dem. Mer än 70 % av de som medverkade, både i det öppna offentliga samrådet och i enkäten för små och medelstora företag, nämnde också bristen på driftskompatibilitet i nuvarande it-system och it-lösningar för förbindelser mellan företag och förvaltningar samt förbindelser mellan företag.

Denna återspeglades genom att cirka 90 % av dem som deltog i samrådet övervägde att säkerställa godtagande från medlemsstaternas myndigheter sida, medan 88 % ansåg att en rättsligt bindande strategi för att säkerställa ett sådant godtagande var effektivare än en icke-bindande strategi. 90 % av alla som svarade i det öppna offentliga samrådet angav att driftskompatibiliteten i kommunikation mellan företag och förvaltningar samt mellan företag var viktig. Likaså angav 75 % av deltagarna i enkäten bland små och medelstora företag att det var ett mycket viktigt policymål att säkerställa godtagande från myndigheternas sida, och ytterligare 13 % ansåg att det var ett ganska viktigt mål.

Mer än 70 % av deltagarna i både det öppna offentliga samrådet och enkäten bland små och medelstora företag skulle också välkomna standardiserade tekniska specifikationer för datadelning mellan logistikoperatörer och den offentliga förvaltningen, och 88 % av de medverkande i samrådet ansåg att en rättsligt bindande strategi skulle vara mer effektiv än icke-bindande åtgärder. För kommunikation mellan företag ansåg 67 % av alla 100 deltagare i det öppna offentliga samrådet att den rättsligt bindande strategin skulle vara mer effektiv, medan 84 % föredrog frivilliga åtgärder. 87 % av deltagarna i enkäten bland små och medelstora företag ansåg att möjligheten att använda en enda it-tillämpning (eller ett enda it-system) för utbyte av elektroniska transportdokument med myndigheterna var mycket viktig (65 %) eller ganska viktig (22 %), jämförbart med åsikterna om möjligheten att använda en enda sådan tillämpning (eller ett enda sådant system) för elektroniskt datautbyte med alla andra företag (68 % ansåg att det var mycket viktigt, och ytterligare 19 % ansåg att det var ganska viktigt).

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Förslaget bygger på faktainhämtning och samråd med experter, särskilt för uppskattningarna av kostnader och nytta, inbegripet modellering av indirekta effekter och konsekvenserna av trafikomställningen. Externa konsulter har utarbetat en studie för att beräkna kostnader och effekter. Externa konsulter har också använts för modellering av de indirekta effekterna och för bedömning av trafikomställningens inverkan.

Experter från alla kategorier av berörda parter, både från näringslivet och från medlemsstaternas myndigheter, har deltagit aktivt, särskilt i forumet för digitala transporter och digital logistik. Detta bidrog till att säkerställa ett heltäckande och multimodalt perspektiv på de frågor som står på spel.

- **Konsekvensbedömning**

De åtgärder som ingår i detta förslag bygger på resultaten av en konsekvensbedömning. Konsekvensbedömningen [ SWD(2018) 184] mottogs positivt av kommissionens nämnd för lagstiftningskontroll [SEC(2018) 231]. I sitt yttrande gav nämnden för lagstiftningskontroll ett

antal rekommendationer om argumentationen i konsekvensbedömningen. Dessa rekommendationer har beaktats. Bilaga 1 till konsekvensanalysen innehåller en sammanfattning av hur detta har gjorts.

En lång förteckning över åtgärder för att ta itu med två av de största orsakerna till dessa problem diskuterades efter omfattande samråd med berörda parter, möten med experter, oberoende forskning och kommissionens egen analys. Förteckningen har därefter kontrollerats på grundval av följande kriterier: i) Rättslig, politisk och teknisk genomförbarhet. ii) Ändamålsenlighet. iii) Effektivitet. iv) Proportionalitet. På grundval av denna inledande undersökning förkastades ett antal åtgärder.

De valda åtgärderna delades in i fyra avgränsade alternativ:

- Alternativ 1: Full skyldighet för medlemsstaterna att följa reglerna i nuvarande rättsliga ram vad gäller godtagande av elektroniska transportavtal, med frivillig harmonisering av genomförandet.
- Alternativ 2: Full för medlemsstaternas myndigheter att godta elektroniska transportavtal, med minimal harmonisering av genomförandet.
- Alternativ 3: Full skyldighet för medlemsstaternas myndigheter att godta föreskriven godstransportinformation eller godstransportdokumentation, med delvis harmoniserat genomförande.
- Alternativ 4: Full skyldighet för medlemsstaternas myndigheter att godta föreskriven godstransportinformation eller godstransportdokumentation, med helt harmoniserat genomförande.

Alla alternativ innehöll, till största delen, samma uppsättning policyåtgärder. Dessa åtgärder kan genomföras antingen i icke-bindande form, som stödåtgärder för att främja frivilliga insatser från medlemsstaternas sida, eller i form av lagstiftning, exempelvis antagande av en ny särskild EU-rättsakt och undertecknande av bilaterala avtal med tredjeländer. Den logik som låg till grund för utarbetandet av alternativen bestod av en kombination av dessa åtgärder, med variationer längs två huvudlinjer: initiativets materiella tillämpningsområde, å ena sidan, och åtgärdernas regleringsmässiga styrka, å andra sidan.

Därefter genomfördes en jämförande analys av ändamålsenlighet, effektivitet, kostnader och fördelar för de fyra alternativen. Analysen visade att i) genomförandet av alternativen 3 eller 4 skulle ge liknande kostnads–nyttoförhållanden, och ii) båda alternativen skulle bidra avsevärt till att lösa de konstaterade problemen, med betydligt högre ändamålsenlighet när det gäller att uppnå de särskilda och övergripande policymålen än alternativ 1 eller 2.

Den bättre ändamålsenligheten för alternativen 3 och 4 härrör, å ena sidan, från den mer omfattande informationstäckningen i skyldigheten att godta elektroniska medel och, å andra sidan, från den högre detaljnivån i specifikationen av de bindande kraven för godtagande av elektroniska medel. Skyldigheten att godta elektroniska medel definieras inte med hänvisning till specifika dokument, vilket är fallet i alternativen 1 och 2, utan med hänvisning till ”information” som krävs enligt EU-lagstiftning och nationell lagstiftning som reglerar villkoren för internationella godstransporter i EU:s medlemsstater. Inte enbart elektroniska transportavtal omfattas, utan även alla elektroniska format för överlämnande av information, förutsatt att man uppfyller i) kraven i tillämplig lagstiftning avseende informationsinnehåll, och ii) kraven för de elektroniska medel genom vilka denna information kan göras tillgänglig, fastställda inom ramen för den nya föreslagna rättsakten.

**Alternativ 3 var det rekommenderade alternativ** som ligger till grund för utarbetandet av detta förslag. Vid valet mellan alternativ 3 och 4 beaktades de berörda parternas synpunkter samt överväganden avseende proportionalitet. I synnerhet branschaktörer inom sjöfarts-, luftfarts- och järnvägssektorerna framhöll att en multimodal strategi är nödvändig, men att kommissionen bör undvika att föreslå en lösning som ska passa alla[23]. De viktigaste övervägandena rörde de investeringar i besläktade lösningar som redan gjorts inom dessa sektorer. Dessa lösningar har utvecklats på grundval av de nuvarande bestämmelserna i internationella konventioner och EU:s lagstiftning. Såsom framhålls i den rättsliga analysen i denna rapport är dessa bestämmelser transportsättsspecifika och skiljer sig markant åt sinsemellan.

Införandet av helt gemensamma tekniska specifikationer för driftskompatibilitet för alla lösningar som används för överföring av föreskriven information mellan företag och förvaltningar och inom alla transportsätt, vilket föreslås i alternativ 4, skulle kräva att företag inom dessa sektorer gör större förhandsinvesteringar för att anpassa sig till de nya kraven.

Enligt alternativ 3 kommer den utsträckning i vilken sådana intermodala gemensamma tekniska specifikationer ska fastställas att bestämmas på grundval av en särskild konsekvensbedömning. Syftet med denna konsekvensbedömning är att mer exakt fastställa ett nödvändigt minimum av gemensamma sektorsövergripande tekniska specifikationer som skulle säkerställa driftskompabilitet mellan alla besläktade system som används av myndigheterna och med de lösningar som används av företag, samtidigt som man uppnår det bästa kostnads–nyttoförhållandet avseende företags efterlevnadskostnader och framtida vinster.

Här antas, på grundval av argumentation från branschaktörer, att en tillräcklig nivå av driftskompatibilitet kan säkerställas utan att kräva en fullständig harmonisering för alla transportsätt. Mer specifikt skulle driftskompatibilitet, enligt de flesta branschaktörer, som ett minimum kräva en gemensam multimodal datakatalog[24]. Tekniska specifikationer som genomför andra krav, exempelvis de som rör autenticitet eller integritet, kan utvecklas specifikt för de olika transportsätten, om man i en separat och för ändamålet särskilt utförd konsekvensbedömning skulle dra slutsatsen att en sådan strategi skulle vara den mest kostnadseffektiva för vissa av (de gemensamma) kraven.

De **huvudsakliga förväntade fördelarna** med det rekommenderade alternativet är av ekonomisk och ekologisk karaktär. Branschen väntas kunna göra besparingar på 20–27 miljarder euro under perioden 2018–2040, jämfört med ett scenario där inga åtgärder vidtas på EU-nivå (referensscenario), tack vare minskade administrativa kostnader (dvs. kostnader för hantering och utbyte av transportinformation och transportdokumentation). Detta motsvarar en besparing på 75–102 miljoner arbetstimmar årligen (eller 36–49 tusen heltidsanställda). Vägtransportföretag, varav 99 % är små och medelstora företag, väntas kunna dra nytta av cirka 60 % av de minskade administrativa kostnaderna inom branschen totalt.

---

23 Se t.ex. de ståndpunktsdokument som inlämnats av ECSA och WSC (sjöfart) samt CER (järnväg) som reaktion på den inledande konsekvensbedömningen. IATA har deltagit aktivt i nästan alla seminarier som anordnats för samråd med berörda parter, där de också tydligt har framfört ett sådant ställningstagande.

24 73 % av deltagarna i ett interaktivt återkopplingsmöte under workshoppen om eletroniska dokument i Tallinn stödde upprättandet av standardiserade tekniska specifikationer för datadelning mellan logistikoperatörer och offentliga förvaltningar. Därtill föreslog fackföreningen TLF inrättandet av ett enhetligt dataset på EU-nivå. I de riktade intervjuerna (källa: Ecorys et al.) betonade gruppen av speditörer vikten av ett gemensamt dataset som införs genom EU-lagstiftning. Behovet av ett gemensamt dataset noterades också uttryckligen i ståndpunktsdokumentet från Finlands regering om detta initiativ.

Positiva miljökonsekvenser förväntas också, till följd av en minskning av vägtransporternas andel av transporterna år 2030 jämfört med referensscenariot. I kumulativa termer väntas koldioxidutsläppen minska med mer än 1 300 tusen ton under perioden 2018–2040*, jämfört med referensscenariot, vilket motsvarar 74 miljoner euro i externa kostnadsbesparingar. Kostnaderna till följd av trafikstockningar beräknas minska med nästan 300 miljoner euro jämfört med referensscenariot under samma period. Med i genomsnitt 1–5 kopior av varje dokument per sändning som inte längre skrivs ut på papper kommer man dessutom att spara 2–8 miljarder pappersark, eller motsvarande 180 000–900 000 träd per år.

De **huvudsakliga förväntade kostnaderna** hör samman med investeringar som är nödvändiga för att uppfylla de nya kraven. Kostnaderna för offentliga myndigheter uppskattas till cirka 268 miljoner euro under hela den tid det tar att införa ett system med elektroniska transportdokument, jämfört med referensscenariot, av vilka 17 miljoner euro avser certifiering av leverantörer av lösningar och 251 miljoner euro avser verkställighetsåtgärder. Dessutom väntas nationella förvaltningar investera i nya it-system, eller anpassa befintliga it-system; det är inte troligt att dessa kostnader kommer att vara betydande. För företag väntas efterlevnadskostnaderna uppgå till cirka 4,4 miljarder euro.

Sysselsättningseffekterna kan bli svagt negativa om personal som sägs upp till följd av minskad dokumenthantering inte överförs till andra uppgifter. Dessa negativa effekter väntas till stor del uppvägas av tillväxt inom sektorn totalt sett. Det är troligt att ökad efterfrågan på it-lösningar och it-system kommer att skapa större möjligheter för it-leverantörerna, vilket kommer att främja högkvalificerade arbetstillfällen.

Smärre negativa externa effekter kan uppstå till följd av ökade luftföroreningar från vattenvägstransporter. Dessa effekter beräknas motsvara cirka 41 miljoner euro under hela den tid det tar att införa ett system med elektroniska transportdokument, jämfört med referensscenariot.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget innebär betydande förenklingar och ökad effektivitet genom att minska den administrativa bördan för ekonomiska aktörer när de fullgör krav på föreskriven information i samband med transport av varor på unionens territorium.

**Den administrativa bördan väntas minska** genom att man dels säkerställer att ekonomiska aktörer kan göra föreskriven information tillgänglig för myndigheter elektroniskt, och dels anpassar de förfaranden som används av medlemsstaternas myndigheter för att kontrollera föreskriven information som gjorts tillgänglig elektroniskt. Såsom tidigare påpekats väntas de administrativa kostnaderna för branschen minska avsevärt.

Särskilt små och medelstora företag och mikroföretag kommer att kunna dra nytta av möjligheten att kunna ge myndigheter den erforderliga föreskrivna informationen på ett enklare sätt, oberoende av medlemsstat eller behöriga myndigheter. Detta beror på att små och medelstora företag samt mikroföretag proportionellt sett är mer sårbara för ineffektiv administration och förlorade personaltimmar.

- **Grundläggande rättigheter**

Förslaget påverkar den rätt till skydd av personuppgifter som garanteras i artikel 8 i stadgan. All behandling av personuppgifter enligt förslaget ska ske i enlighet med EU-lagstiftningen om skydd av personuppgifter, särskilt den allmänna dataskyddsförordningen.

## 4. BUDGETKONSEKVENSER

Det rekommenderade alternativet har inga budgetkonsekvenser.

## 5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Kommissionen kommer, med hjälp av ett antal övervaknings- och utvärderingsmekanismer, att följa utvecklingen, effekterna och resultaten av detta initiativ. Kommissionen kommer att mäta framstegen i arbetet för att uppnå det nya förslagets specifika mål.

Begäran om uppgifter (rapporter och enkätsvar) kommer att analyseras noga för att inte skapa ytterligare arbetsbördor för berörda parter genom införande av oproportionerliga nya rapporteringskrav.

Fem år efter dagen för lagstiftningsförslagets genomförande kommer kommissionen att inleda en utvärdering för att kontrollera huruvida initiativets mål har uppnåtts. Utvärderingen kommer att bygga på medlemsstaternas rapporter, enkäter bland berörda parter och andra typer av uppgifter (exempelvis klagomål) från transportörer. Därefter kommer utvärderingen att ligga till grund för framtida beslutsfattande för att säkerställa nödvändiga justeringar för att de uppställda målen ska kunna uppnås.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Förslaget är indelat i fem kapitel. De första och sista kapitlen innehåller uppgifter om allmän räckvidd samt vissa övergripande bestämmelser, medan kapitlen II–IV ger mer detaljerade beskrivningar av instrumenten.

I artikel 1 fastställs tillämpningsområdet för denna förordning.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om befogenheter som delegeras till kommissionen så att den kan ändra icke-väsentliga delar i bilaga 1 till denna förordning, där de krav på föreskriven information som omfattas av förordningens tillämpningsområde förtecknas.

Artikel 3 innehåller definitioner.

I artikel 4 fastställs krav avseende det elektroniska format i vilket föreskriven transportinformation (eFTI) bör göras tillgänglig för de berörda ekonomiska aktörerna.

I artikel 5 fastställs skyldigheten för medlemsstaternas behöriga myndigheter att godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna i enlighet med villkoren i artikel 4.

Enligt artikel 6 ska de behöriga myndigheterna, leverantörer av eFTI-tjänster och berörda ekonomiska aktörer vidta åtgärder för att säkerställa konfidentialiteten avseende den information som behandlas och utbyts i enlighet med denna förordning.

I artikel 7 fastslås skyldigheten för kommissionen att anta genomförandeakter som fastställer ett gemensamt dataset samt underdataset för de tillsynskrav som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning, och som fastställer gemensamma förfaranden och

regler för de behöriga myndigheternas tillgång till och behandling av föreskriven information som tillhandahålls elektroniskt. Detta bör säkerställa att medlemsstaternas behöriga myndigheter på ett enhetligt sätt tillämpar de åtgärder som genomför skyldigheten att godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt.

I artikel 8 anges de funktionella kraven för de eFTI plattformar genom vilka den föreskrivna informationen kan göras tillgänglig av de berörda ekonomiska aktörerna, och kommissionen ges befogenhet att anta genomförandeakter med detaljerade regler för deras genomförande. Syftet med dessa krav är att säkerställa att förvaltningen av data med hjälp av dessa plattformar kan utföras på ett sätt som säkerställer grundläggande aspekter såsom uppgifters tillgänglighet, autenticitet, integritet, konfidentialitet och säkerhet. Dessa krav är allmänna, och det är också avsikten att de detaljerade reglerna för deras genomförande ska utformas så att de förblir öppna för all nuvarande eller framtida teknik som skulle kunna säkerställa denna funktionalitet.

I artikel 9 fastställs krav för de leverantörer av eFTI-tjänster som skulle tillhandahålla tjänster avseende föreskriven information till de berörda ekonomiska aktörerna på grundval av eFTI-plattformar.

I artikel 10, artikel 11 och artikel 12 fastställs reglerna för ett system för certifiering av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster.

I artikel 13 fastställs villkoren för tilldelning av delegerade befogenheter till kommissionen i enlighet med denna förordning.

I artikel 14 fastställs kommittéförfarandet för kommissionens utövande av befogenheten att anta genomförandeakter enligt denna förordning.

Enligt artikel 15 ska kommissionen genomföra en utvärdering av genomförandet av denna förordning, i syfte att bedöma denna förordnings verkan i förhållande till det mål den är avsedd att eftersträva. I artikeln föreskrivs också att medlemsstaterna ska bistå kommissionen med att samla in den information som är nödvändig för utarbetandet av utvärderingsrapporten.

I artikel 16 fastställs skyldigheten för medlemsstaten att vartannat år tillhandahålla, för varje år, specifik information som ska användas för övervakning av effekterna av genomförandet av denna förordning.

Artikel 17 innehåller bestämmelser om vilken dag denna förordning ska träda i kraft respektive börja tillämpas.

2018/0140 (COD)

Förslag till

# EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

## om elektronisk godstransportinformation

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artiklarna 91, 100.2 och 192.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande[25],

med beaktande av Regionkommitténs yttrande[26],

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

1) Effektiviteten i godstransport och logistik är av avgörande betydelse för unionsekonomins konkurrenskraft, den inre marknadens funktion och den sociala och ekonomiska sammanhållningen i alla regioner i unionen.

2) Transporten av varor åtföljs av en stor mängd information som fortfarande utbyts i pappersformat, mellan företag och mellan företag och de offentliga myndigheterna. Användningen av pappersdokument utgör en betydande administrativ börda för logistikoperatörer.

3) Avsaknad av en enhetlig rättslig ram på unionsnivå som kräver att offentliga myndigheter ska godta relevant godstransportinformation, som krävs enligt lag, i elektronisk form, anses vara den viktigaste orsaken till bristen på framsteg i arbetet för att uppnå förenkling och ökad effektivitet som möjliggjorts genom tillgängliga elektroniska medel. Det faktum att offentliga myndigheter inte godtar information i elektronisk form påverkar inte bara kommunikationen mellan dem och operatörer utan hindrar också, indirekt, utvecklingen av förenklad elektronisk kommunikation mellan företag i hela unionen.

4) Vissa områden i unionens transportlagstiftning kräver att behöriga myndigheter godtar digitaliserad information, men detta gäller inte på långt när all relevant unionslagstiftning. Det bör vara möjligt att använda elektroniska medel för att göra föreskriven information avseende godstransport tillgänglig för myndigheterna inom

[25] EUT C , , s. .
[26] EUT C , , s. .

hela unionen och för alla relevanta faser av transporter som utförs inom unionen. Vidare bör denna möjlighet finnas för all föreskriven information, inom alla transportsätt.

5) Medlemsstaternas myndigheter bör därför åläggas att godta information som gjorts tillgänglig elektroniskt närhelst ekonomiska aktörer är skyldiga att göra information tillgänglig som bevis för efterlevnad av krav som fastställs i unionsakter som antagits i enlighet med avdelning VI tredje delen i fördraget eller, med tanke på likheten i situationerna, av unionslagstiftning om transport av avfall. Detsamma bör gälla om en medlemsstats nationella lagstiftning som behandlar frågor som regleras i avdelning VI tredje delen i fördraget föreskriver tillhandahållande av föreskriven information som är identisk, helt eller delvis, med information som ska tillhandahållas i enlighet med sådan unionslagstiftning.

6) Eftersom denna förordning enbart är avsedd att underlätta tillhandahållandet av information, specifikt, på elektronisk väg, bör den inte påverka de bestämmelser i unionslagstiftning eller i nationell lagstiftning som fastställer innehållet i föreskriven information och den bör, i synnerhet, inte införa några ytterligare krav på föreskriven information. Samtidigt som denna förordning är avsedd att göra det möjligt att uppfylla krav på föreskriven information på elektronisk väg snarare än med hjälp av pappersdokument, bör den inte på annat sätt påverka de relevanta unionsbestämmelserna om krav avseende de dokument som ska användas för den strukturerade presentationen av informationen i fråga. De bestämmelser i unionslagstiftning om transport av avfall som innehåller formföreskrifter för transporterna bör inte heller påverkas av denna förordning. Denna förordning bör inte heller påverka de bestämmelser om rapporteringsskyldigheter som fastställs i förordning (EU) nr 952/2013 eller i genomförandeakter eller delegerade akter som antagits i enlighet med den förordningen.

7) Användningen av elektroniska medel för utbytet av information i enlighet med denna förordning bör organiseras på ett sätt som garanterar säkerheten och tar hänsyn till konfidentialiteten avseende känslig kommersiell information.

8) För att göra det möjligt för operatörer att tillhandahålla relevant information i elektronisk form på samma sätt i alla medlemsstater, är det nödvändigt att utnyttja gemensamma specifikationer, som kommer att antas av kommissionen. Dessa specifikationer bör säkerställa datainteroperabilitet för de olika dataseten med underdataset avseende den relevanta föreskrivna informationen, och fastställa gemensamma förfaranden och detaljerade regler för de behöriga myndigheternas tillgång till och behandling av den informationen.

9) Vid utarbetandet av dessa specifikationer bör vederbörlig hänsyn tas till relevanta specifikationer för datautbyte som fastställs i relevant unionslagstiftning, och i relevanta europeiska och internationella standarder för multimodalt datautbyte, samt till de principer och rekommendationer som fastställs i Europeiska interoperabilitetsramen[27], vilken tillhandahåller en av medlemsstaterna gemensamt överenskommen strategi för leverans av europeiska digitala offentliga tjänster. Vederbörlig omsorg bör också ägnas åt att se till att dessa specifikationer förblir teknikneutrala och öppna för innovativ teknik.

[27] Europeiska interoperabilitetsramen – genomförandestrategi: Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén (COM(2017) 134).

10) Denna förordning bör fastställa de funktionella kraven för plattformar som är baserade på informations- och kommunikationsteknik och som kan användas av ekonomiska aktörer för att tillgängliggöra den föreskrivna godstransportinformationen i elektroniskt format (eFTI) till de behöriga myndigheterna (eFTI-plattformar). Villkor bör även fastställas för tredjepartsleverantörer av tjänster via eFTI-plattformar (leverantörer av eFTI-tjänster).

11) För att bygga upp förtroendet hos både medlemsstaternas myndigheter och de ekonomiska aktörerna avseende uppfyllandet av dessa krav bland eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster, bör medlemsstaternas behöriga myndigheter införa ett certifieringssystem som underbyggs av ackreditering i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008[28].

12) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av skyldigheten att godta den föreskrivna information som görs tillgänglig i elektroniskt format i enlighet med denna förordning, bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011[29].

13) I synnerhet bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ett gemensamt dataset samt underdataset för respektive krav på föreskriven information som omfattas av denna förordning, samt gemensamma förfaranden och detaljerade regler för behöriga myndigheters tillgång till och behandling av den informationen om de berörda ekonomiska aktörerna gör denna information tillgänglig elektroniskt, inbegripet detaljerade regler och tekniska specifikationer.

14) Kommissionen bör också tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa detaljerade regler för genomförandet av kraven för eFTI-plattformar och för leverantörer av eFTI-tjänster.

15) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen

– för att ändra del B i bilaga I, i syfte att införliva de förteckningar över krav på föreskriven information i medlemsstaternas lagstiftning som anmälts till kommissionen av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning,

– för att ändra del A i bilaga I för att ta hänsyn till eventuella delegerade akter eller genomförandeakter som antas av kommissionen och som fastställer nya krav på föreskriven information på unionsnivå avseende transport av varor,

– för att ändra del B i bilaga I i syfte att införliva eventuella nya bestämmelser i relevant nationell lagstiftning som inför ändringar i de nationella kraven på föreskriven information, eller fastställer nya relevanta krav på föreskriven information som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde och anmäls till kommissionen av medlemsstaterna i enlighet med denna förordning,

– för att komplettera vissa tekniska aspekter av denna förordning, nämligen vad gäller reglerna för certifiering av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster.

---

[28] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

[29] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

16) Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016[30]. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

17) Eftersom målen för denna förordning, nämligen att säkerställa en enhetlig strategi för godtagande, från medlemstaternas myndigheters sida, av godstransportinformation som gjorts tillgänglig elektroniskt, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna utan snarare, på grund av behovet av att fastställa gemensamma krav, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder, i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget om Europeiska unionen. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

18) Elektronisk behandling av personuppgifter som krävs som en del av föreskriven godstransportinformation bör ske i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679[31].

19) Kommissionen bör göra en utvärdering av denna förordning. Information bör samlas in för att ligga till grund för utvärderingen och för att bedöma lagstiftningens verkan i förhållande till de mål den eftersträvar.

20) Denna förordning kan inte tillämpas effektivt innan de delegerade akter och genomförandeakter som föreskrivs i förordningen har trätt i kraft. Denna förordning bör därför tillämpas från och med den [infoga datum] för att ge kommissionen tid att anta dessa akter.

21) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 28.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001[32] och avgav ett yttrande den xx XXX 20xx[33].

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

# KAPITEL I

# ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

*Artikel 1*
*Syfte och tillämpningsområde*

1. Genom denna förordning inrättas en rättslig ram för elektronisk överföring av föreskriven information som rör transport av varor på unionens territorium. För detta ändamål fastställs i denna förordning

[30] EUT L 123, 12.5.2016, s. 1.

[31] Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (allmän dataskyddsförordning) (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1).

[32] Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

[33] EUT C….

(a) de villkor enligt vilka medlemsstaternas behöriga myndigheter är skyldiga att godta föreskriven information när den görs tillgänglig elektroniskt av berörda ekonomiska aktörer,

(b) regler för tillhandahållandet av tjänster som har anknytning till de berörda ekonomiska aktörernas tillhandahållande av föreskriven information i elektronisk form.

2. Denna förordning gäller för krav på föreskriven information som anges i unionsakter som fastställer villkoren för transport av varor på unionens territorium i enlighet med avdelning VI tredje delen i fördraget, eller som fastställer villkoren för transport av avfall. Beträffande transport av avfall gäller denna förordning inte för kontroller som utförs av tullkontor enligt tillämpliga unionsbestämmelser. De unionsakter för vilka denna förordning är tillämplig, och motsvarande krav på föreskriven information, förtecknas i del A i bilaga I.

Denna förordning gäller också för krav på föreskriven information i medlemsstaternas lagstiftning som behandlar frågor vilka regleras i avdelning VI tredje delen i fördraget och som föreskriver tillhandahållande av information som är identisk, helt eller delvis, med den information som ska tillhandahållas i enlighet med krav på föreskriven information som avses i första stycket.

Den nationella lagstiftning och motsvarande krav på föreskriven information som avses i andra stycket ska förtecknas i del B i bilaga I, i enlighet med det förfarande som anges i artikel 2 b.

3. Senast den [OP insert one year from the entry into force of this Regulation] ska medlemsstaten underrätta kommissionen om de bestämmelser i nationell lagstiftning och motsvarande krav på föreskriven information som avses i andra stycket i punkt 2, vilka ska inkluderas i del B i bilaga I. Medlemsstaterna ska också underrätta kommissionen om varje ny bestämmelse i nationell lagstiftning som antas därefter, som omfattas av andra stycket i punkt 2 och som inför ändringar av dessa krav på föreskriven information eller fastställer nya relevanta krav på föreskriven information, inom en månad från antagandet av en sådan bestämmelse.

*Artikel 2*
*Anpassning av bilaga I*

Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 med avseende på ändringen av bilaga I för att

(a) inkludera en hänvisning till alla delegerade akter eller genomförandeakter som antas av kommissionen och som fastställer nya krav på föreskriven information mot bakgrund av unionsrättsakter som reglerar transport av varor i enlighet med avdelning VI tredje delen i fördraget,

(b) lägga till hänvisningar till nationell lagstiftning och krav på föreskriven information som anmäls av medlemsstaterna i enlighet med artikel 1.3.

*Artikel 3*
*Definitioner*

I denna förordning gäller följande definitioner:

(1) *föreskriven information*: information, i form av ett dokument eller inte, relaterad till transport av gods på unionens territorium, även genom transitering, som ska tillhandahållas av en berörd ekonomisk aktör i enlighet med de bestämmelser som avses i artikel 1.2 för att styrka överensstämmelse med de relevanta kraven i de berörda akterna.

(2) *krav på föreskriven information*: ett krav på att tillhandahålla föreskriven information.

(3) *elektronisk godstransportinformation* (electronic Freight Transport Information, *eFTI*): en uppsättning dataelement som behandlats elektroniskt för utbyte av föreskriven information mellan de berörda ekonomiska aktörerna och med de behöriga offentliga myndigheterna.

(4) *behandling*: en åtgärd eller uppsättning åtgärder som vidtas med eFTI, oberoende av om de utförs automatiserat eller inte, såsom insamling, registrering, organisering, strukturering, lagring, anpassning eller ändring, hämtning, läsning, användning, utlämnande genom överföring, spridning eller tillgängliggörande på annat sätt, sammanställning eller samkörning, begränsning, radering eller förstöring,

(5) *eFTI-plattform*: en lösning, baserad på informations- och kommunikationsteknik (IKT), såsom ett operativsystem, en driftsmiljö eller en databas, som är avsedd att användas för behandling av eFTI.

(6) *utvecklare av eFTI-plattformar*: en fysisk eller juridisk person som har utvecklat eller förvärvat en eFTI-plattform antingen i syfte att behandla föreskriven information som har anknytning till den egna ekonomiska verksamheten eller i syfte att släppa ut plattformen på marknaden.

(7) *eFTI-tjänst*: en tjänst bestående av behandling av eFTI med hjälp av en eFTI-plattform, fristående eller i kombination med andra IKT-lösningar, inbegripet andra eFTI-plattformar.

(8) *leverantör av eFTI-tjänster*: en fysisk eller juridisk person som tillhandahåller en eFTI-tjänst till berörda ekonomiska aktörer på grundval av ett avtal.

(9) *berörd ekonomisk aktör*: ett transportföretag eller en logistikoperatör, eller en annan fysisk eller juridisk person, som har ansvar för att göra föreskriven information tillgänglig för de behöriga myndigheterna i enlighet med det relevanta kravet på föreskriven information.

(10) *människoläsbart format*: ett sätt att representera data i elektronisk form som kan användas som information av en fysisk person utan att ytterligare behandling krävs.

(11) *maskinläsbart format*: ett sätt att representera data i elektronisk form som kan användas för automatisk behandling av en maskin.

(12) *organ för bedömning av överensstämmelse*: ett organ för bedömning av överensstämmelse i den mening som avses i artikel 2.13 i förordning (EG) nr 765/2008, ackrediterat i enlighet med den förordningen för att utföra bedömning av överensstämmelse avseende en eFTI-plattform eller en leverantör av eFTI-tjänster.

# KAPITEL II

## FÖRESKRIVEN INFORMATION SOM GÖRS TILLGÄNGLIG ELEKTRONISKT

*Artikel 4*
*Krav för berörda ekonomiska aktörer*

1. Om berörda ekonomiska aktörer gör föreskriven information tillgänglig elektroniskt ska de göra detta på grundval av data som behandlas på en certifierad eFTI-plattform och, i tillämpliga fall, av en certifierad leverantör av eFTI-tjänster. Den föreskrivna informationen ska göras tillgänglig i maskinläsbart format och, på den behöriga myndighetens begäran, i människoläsbart format.

   Information i maskinläsbart format ska göras tillgänglig via en autentiserad och säker förbindelse med datakällan till en eFTI-plattform. Berörda ekonomiska aktörer ska uppge den internetadress via vilken åtkomst till informationen kan ges, tillsammans med eventuella andra uppgifter som är nödvändiga för att göra det möjligt för den behöriga myndigheten att entydigt identifiera den föreskrivna informationen.

   Information i människoläsbart format ska göras tillgänglig på plats, på bildskärmen till den elektroniska utrustning som ägs av den berörda ekonomiska aktören eller av de behöriga myndigheterna.

2. Medlemsstaterna ska vidta åtgärder för att göra det möjligt för deras behöriga myndigheter att behandla föreskriven information som tillgängliggjorts av de berörda ekonomiska aktörerna i maskinläsbart format enligt andra stycket i punkt 1, i enlighet med de bestämmelser som kommissionen fastställt enligt artikel 7.

*Artikel 5*
*Behöriga myndigheters godtagande*

Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna i enlighet med artikel 4.

*Artikel 6*
*Konfidentiell kommersiell information*

De behöriga myndigheterna, leverantörer av eFTI-tjänster och berörda ekonomiska aktörer ska vidta åtgärder för att säkerställa konfidentialitet avseende kommersiell information som behandlas och utbyts i enlighet med denna förordning.

*Artikel 7*
*Gemensamt eFTI-dataset, gemensamma förfaranden och gemensamma regler för tillgång*

Kommissionen ska fastställa följande genom genomförandeakter:

(a) Ett gemensamt eFTI-dataset samt underdataset för respektive krav på föreskriven information, inklusive motsvarande definitioner för varje dataelement som ingår i det gemensamma datasetet samt underdataset.

(b) Gemensamma förfaranden och detaljerade regler, inklusive gemensamma tekniska specifikationer, för behöriga myndigheters tillgång till eFTI-plattformar, inklusive

förfaranden för behandling av föreskriven information som gjorts tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

# KAPITEL III

# EFTI-PLATTFORMAR OCH EFTI-TJÄNSTER

## AVSNITT 1
## KRAV FÖR EFTI-PLATTFORMAR OCH EFTI-TJÄNSTER

*Artikel 8*
*Funktionella krav för eFTI-plattformar*

1. De eFTI-plattformar som används för behandling av föreskriven information ska tillhandahålla funktionalitet som säkerställer att

(a) personuppgifter kan behandlas i enlighet med förordning (EU) 2016/679,

(b) kommersiella data kan behandlas i enlighet med artikel 6,

(c) en unik elektronisk identifierande länk kan upprättas mellan de data som behandlas och den fysiska transporten av en bestämd uppsättning varor som dessa data avser, från ursprungsorten till bestämmelseorten, inom ramen för ett enda transportavtal, oberoende av kvantiteten eller antalet containrar, kollin eller delar,

(d) data kan behandlas uteslutande på grundval av auktoriserad och autentiserad tillgång,

(e) all behandling registreras i vederbörlig ordning för att möjliggöra, som ett minimum, identifiering av varje distinkt åtgärd, den fysiska eller juridiska person som utfört åtgärden och sekvenseringen av åtgärderna för varje enskilt dataelement; om en behandlingsåtgärd inbegriper ändring eller radering av ett existerande dataelement ska det ursprungliga dataelementet bevaras,

(f) data kan arkiveras och förbli åtkomliga under en lämplig tidsperiod, i enlighet med relevanta krav på föreskriven information,

(g) data är skyddade mot förvanskning och stöld,

(h) de dataelement som behandlas motsvarar det gemensamma eFTI-datasetet samt underdataset, och kan behandlas på vilket som helst av unionens officiella språk.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta detaljerade regler med avseende på de krav som fastställs i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

*Artikel 9*
*Krav för leverantörer av eFTI-tjänster*

1. Leverantörer av eFTI-tjänster ska säkerställa att

(a) data behandlas enbart av auktoriserade användare och i enlighet med tydligt definierade användarroller och behandlingsrättigheter inom eFTI-plattformen, i enlighet med de relevanta kraven på föreskriven information,

(b) data lagras och är åtkomliga under en lämplig tidsperiod, i enlighet med relevanta krav på föreskriven information,

(c) myndigheter har omedelbar tillgång till föreskriven information som rör en godstransport och som behandlas med hjälp av deras eFTI-plattformar, när en berörd ekonomisk aktör ger myndigheterna denna tillgång,

(d) data är skyddade på lämpligt sätt, inklusive mot obehörig eller otillåten behandling och mot förlust, förstöring eller skada genom olyckshändelse.

2. Kommissionen ska genom genomförandeakter anta detaljerade regler med avseende på de krav som fastställs i punkt 1. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 14.2.

## AVSNITT 3
## CERTIFIERING

*Artikel 10*
*Organ för bedömning av överensstämmelse*

1. Organ för bedömning av överensstämmelse ska vara ackrediterade enligt förordning (EG) nr 765/2008 för certifieringen av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster enligt artiklarna 11 och 12 i denna förordning.

2. När det gäller ackreditering ska ett organ för bedömning av överensstämmelse uppfylla kraven i bilaga II.

3. Medlemsstaterna ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över de ackrediterade organen för bedömning av överensstämmelse, och över de eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster som certifierats av dessa organ i enlighet med artiklarna 11 och 12. De ska göra denna förteckning allmänt tillgänglig på en officiell statlig webbplats. Förteckningen ska uppdateras regelbundet och senast den 31 mars varje år.

4. Senast den 31 mars varje år ska medlemsstaterna översända de förteckningar som avses i punkt 3 till kommissionen, tillsammans med adressen till den webbplats där dessa förteckningar har offentliggjorts. Kommissionen ska offentliggöra en länk till dessa webbplatsadresser på sin officiella webbplats.

*Artikel 11*
*Certifiering av eFTI-plattformar*

1. På begäran av en utvecklare av eFTI-plattformar ska organ för bedömning av överensstämmelse bedöma huruvida eFTI-plattformen uppfyller de krav som fastställs i artikel 8.1. Om bedömningen är positiv ska ett intyg om överensstämmelse utfärdas. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning

av överensstämmelse informera sökanden om varför plattformen inte uppfyller dessa krav.

2. Organ för bedömning av överensstämmelse ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över certifierade eFTI-plattformar och över eFTI-plattformar som har fått en negativ bedömning. Den uppdaterade förteckningen ska skickas till de berörda behöriga myndigheterna varje gång ett intyg eller en negativ bedömning utfärdas.

3. Information som gjorts tillgänglig för behöriga myndigheter genom en certifierad eFTI-plattform ska åtföljas av ett certifieringsmärke.

4. Utvecklaren av eFTI-plattformar ska ansöka om en ny bedömning av sin certifiering om de tekniska specifikationer som antagits i de genomförandeakter som avses i artikel 7.2 ändras.

5. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att komplettera denna förordning med regler om certifiering, användning av certifieringsmärket och förnyelse av certifieringen av eFTI-plattformar.

*Artikel 12*
*Certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster*

1. På begäran av en leverantör av eFTI-tjänster ska ett organ för bedömning av överensstämmelse bedöma huruvida leverantören av eFTI-tjänster uppfyller de krav som fastställs i artikel 9.1. Om bedömningen är positiv ska ett intyg om överensstämmelse utfärdas. Om bedömningen är negativ ska organet för bedömning av överensstämmelse informera sökanden om varför leverantören inte uppfyller dessa krav.

2. Organ för bedömning av överensstämmelse ska upprätthålla en uppdaterad förteckning över certifierade leverantörer av eFTI-tjänster och över sådana leverantörer som har fått en negativ bedömning. Den uppdaterade förteckningen ska göras tillgänglig för de berörda behöriga myndigheterna varje gång ett intyg eller en negativ bedömning utfärdas.

3. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 13 för att komplettera denna förordning med regler om certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster.

## KAPITEL IV

## DELEGERING AV BEFOGENHETER OCH GENOMFÖRANDEBESTÄMMELSER

*Artikel 13*
*Utövande av delegeringen*

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 2, 11.5 och 12.3 ska ges till kommissionen tills vidare från och med den [dag då denna förordning träder i kraft].

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 2, 11.5 och 12.3 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt, ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet om bättre lagstiftning av den 13 april 2016.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 2, 10.5 och 11.3 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

*Artikel 14*
*Kommittéförfarande*

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

## KAPITEL V

## SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 15*
*Översyn*

1. Senast den [fem år efter den dag då denna förordning börjar tillämpas] ska kommissionen genomföra en utvärdering av denna förordning och lägga fram en rapport om de viktigaste resultaten för Europaparlamentet, rådet och Europeiska ekonomiska och sociala kommittén.

2. Medlemsstaterna ska förse kommissionen med den information som är nödvändig för utarbetandet av denna rapport.

*Artikel 16*
*Övervakning*

Medlemsstaterna ska förse kommissionen med följande uppgifter vartannat år och första gången senast den [två år från den dag då denna förordning börjar tillämpas]:

1. Antalet behöriga myndigheter som har genomfört åtgärder för att få tillgång till och behandla information som gjorts tillgänglig av berörda ekonomiska aktörer i enlighet med artikel 4.2.

2. Antalet berörda ekonomiska aktörer som har gjort föreskriven information tillgänglig för medlemsstaternas behöriga myndigheter i enlighet med artikel 4.1, uppdelat efter transportsätt.

Informationen ska lämnas för varje år som omfattas av rapporteringsperioden.

*Artikel 17*
*Ikraftträdande och tillämpning*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Den ska tillämpas från och med den [fyra år efter dess ikraftträdande].

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

| | |
|---|---|
| *På Europaparlamentets vägnar* | *På rådets vägnar* |
| *Ordförande* | *Ordförande* |