

Vergaderjaar 2017–2018

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 2601**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 22 juni 2018

Overeenkomstig de bestaande afspraken ontvangt u hierbij 14 fiches, die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche: Verordening Europese Verstrekking- en Bewaringsbevelen voor e-evidence (Kamerstuk 22 112, nr. 2593)

Fiche: Richtlijn juridische vertegenwoordigers voor verzameling van bewijs in Strafprocedures (Kamerstuk 22 112, nr. 2594)

Fiche: Mededeling – Europa in beweging; Duurzame Mobiliteit voor Europa: veilig, verbonden en schoon (Kamerstuk 22 112, nr. 2595)

Fiche: Mededeling – Op weg naar een EU-strategie voor geautomatiseerde Mobiliteit (Kamerstuk 22 112, nr. 2596)

Fiche: Richtlijn Verkeersveiligheid Weginfrastructuur (Kamerstuk 22 112, nr. 2597)

Fiche: Verordening goedkeuringseisen voor de algemene veiligheid van voertuigen, inzittenden en kwetsbare verkeersdeelnemers (Kamerstuk 22 112, nr. 2598)

Fiche: Verordening etikettering autobanden (Kamerstuk 22 112, nr. 2599)

Fiche: Verordening voor CO<sub>2</sub>-normen van zware bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030 (Kamerstuk 22 112, nr. 2600)

Fiche: eFTI – verordening electronic freight transport information

Fiche: Verordening EMSWe (Kamerstuk 22 112, nr. 2602)

Fiche: Verordening Aanpassingen Visuminformatiesysteem (Kamerstuk 22 112, nr. 2603)

Fiche: Verordening betreffende de oprichting van een Europees netwerk van immigratie liaison officers (Kamerstuk 22 112, nr. 2604)

Fiche: Verordening statistieken over migratie en internationale bescherming (Kamerstuk 22 112, nr. 2605)

Fiche: Mandaat en Verordening splitsing tariefcontingenten binnen de WTO vanwege Brexit (Kamerstuk 22 112, nr. 2606)

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
S.A. Blok

## **Fiche: eFTI – verordening electronic freight transport information**

### **1. Algemene gegevens**

- a) *Titel voorstel*  
Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad inzake elektronische informatie over goederenvervoer.
- b) *Datum ontvangst Commissiedocument*  
17 mei 2018
- c) *Nr. Commissiedocument*  
COM (2018) 279
- d) *EUR-Lex*  
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1526980933617&uri=CELEX:52018PC0279>
- e) *Nr. impact assessment Commissie en Opinie Raad voor Regelgevings-toetsing*  
SWD (2018) 183
- f) *Behandelingstraject Raad*  
Transportraad
- g) *Eerstverantwoordelijk ministerie*  
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- h) *Rechtsbasis*  
Artikelen 91, 100, lid 2, en 192, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie
- i) *Besluitvormingsprocedure Raad*  
Gekwalificeerde meerderheid
- j) *Rol Europees Parlement*  
Medebeslissing

### **2. Essentie voorstel**

#### *a) Inhoud voorstel*

Dit voorstel is onderdeel van het derde mobiliteitspakket. Dit pakket moet bijdragen aan de modernisering van mobiliteit, waarbij technologische vooruitgang moet bijdragen aan een competitievere en innovatie-gerichte EU-transportindustrie, meer toegankelijke mobiliteit, en een verbetering en versterking van het aantal banen in de sector.

Het voorstel heeft tevens een sterke relatie met de ontwikkeling van de door de Commissie voorgestane EU digitale interne markt.

Met het huidige voorstel zet de Commissie een eerste stap om te komen tot daadwerkelijke realisatie van papierloos transport in de EU interne markt. Meer specifiek betreft de voorgestelde verordening het introduceren van een Europees juridisch kader voor digitale informatie-uitwisseling over de te vervoeren vracht (inclusief vervoer van gevaarlijke stoffen en afval). Daartoe legt de verordening de verplichting op aan de EU-lidstaten om:

- 1) Een digitaal systeem te introduceren waardoor wettelijk verplichte informatieoverdracht over vracht door «transport operators» (economic operators) in alle transportmodaliteiten in digitale vorm (de verordening spreekt over elektronische data) door de overheden (competente autoriteiten) kan worden ontvangen.
- 2) Te realiseren dat de genoemde elektronische data nationaal en grensoverschrijdend, op een geharmoniseerde wijze, tussen de relevante autoriteiten kan worden uitgewisseld, zodat bijvoorbeeld handhavers toegang tot de digitale data kunnen hebben.

- 3) Verplicht te participeren via comitologie procedures, en uiteindelijk in te stemmen met EC gedelegeerde handelingen, aan de ontwikkeling van:
  - a. een gemeenschappelijke data set voor vrachtgegevens;
  - b. De functionele eisen en technische specificaties om de ontvangst en geharmoniseerde uitwisseling van elektronische data in data platforms te realiseren.
- 4) Bij de verantwoordelijke organisaties in de handhavingsketen digitale informatieoverdracht van bedrijven naar overheid mogelijk te maken.
- 5) Een nationaal certificeringsproces te organiseren om data platforms te beoordelen zodat ze kunnen functioneren conform 3b.

Om deze verplichtingen mogelijk te maken stelt de Commissie met de Verordening de volgende voorstellen en verplichtingen voor:

1. De EU-lidstaten moeten hun nationale wetgeving voor alle modaliteiten dusdanig aanpassen dat alle betrokken overheidsorganisaties elektronische data over vracht kunnen ontvangen.
2. De Commissie zal een EU gemeenschappelijke data-set over vracht opstellen, waarmee gemeenschappelijke regels en procedures worden opgesteld die door de lidstaten gebruikt moeten worden in de verwerking van de elektronische informatie.
3. De Commissie zal functionele eisen en technische specificaties waaraan data platforms moeten voldoen opstellen. Op deze platforms zal de data worden ontvangen, uitgelezen, gedistribueerd en eventueel (afhankelijk van de te ontwikkelen eisen) opgeslagen.
4. De EU-lidstaten zullen organisaties in de handhavingsketen verplichten, zowel op basis van elektronische data als op basis van controle van schriftelijke documenten, hun taken te kunnen uitvoeren. Voor digitale data moeten nationale data platforms (in relatie met 3) de data kunnen ontvangen en (onderling) uitwisselen. Het voorstel laat de ruimte dat deze platforms ook in het publieke domein kunnen worden ontwikkeld.
5. De EU-lidstaten moeten een nationaal certificatiesysteem voor de dataplatforms ontwikkelen.
6. De EU-lidstaten worden verplicht tweejaarlijks te rapporteren over de uitvoering van de Richtlijn aan de Commissie.
7. Bedrijven kunnen op basis van de Verordening bij alle EU-lidstaten hun vracht gerelateerde gegevens zowel digitaal als schriftelijk rapporteren, tenzij de nationale wetgeving verplicht het uitsluitend digitaal te doen.

#### *b) Impact assessment Commissie*

In het Impact Assessment zijn vier verschillende beleidsopties verkend, variërend van volledige vrijheid voor de EU-lidstaten om wel of geen elektronische informatie-uitwisseling mogelijk te maken, tot een volledige harmonisatie (van de verplichting t.a.v. digitale informatie-uitwisseling over de te vervoeren vracht). Uiteindelijk is gekozen voor de optie waarbij de EU-lidstaten worden verplicht om te voldoen aan een wettelijk kader voor de ontvangst van elektronische data en gedeeltelijk geharmoniseerde implementatie, maar waarin geen centraal EU-systeem wordt ingevoerd, mede omdat:

- De Europese bedrijfsbelangenorganisaties hadden aangegeven dat deze optie de ontwikkeling van een multimodale transportketen het best zou dienen.
- De EU-lidstaten hadden benadrukt dat een EU «one size fits all» benadering (één EU centraal systeem) geen voorkeur verdient.

### 3. Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

#### a) Essentie Nederlands beleid op dit terrein

Het voorstel past goed in Nederlandse beleidsvoornemens om:

1. De totstandkoming van de digitale overheid te realiseren. In EU-kader heeft Nederland expliciete steun gegeven aan uitspraken in het EU eGovernment Action Plan 2016–2020 (bevorderen van de acceptatie en gebruik van digitale transportdocumenten) en de Tallinn Declaration on eGovernment uit oktober 2017, waarin de lidstaten de Commissie hebben opgeroepen om te komen met efficiënte digitale overheidsprocessen in de EU.
2. Grensoverschrijdende en gestroomlijnde digitalisering van de multimodale transportketen te realiseren. Al sinds 2011 heeft het Nederlandse bedrijfsleven bij de overheid duidelijk gemaakt dat acceptatie door overheden van digitale transportdocumenten honderden miljoenen euro's aan administratieve besparingen oplevert (in kader Maatwerk Aanpak Regeldruk- Logistiek (MAR-L) is in 2016 berekend € 300 miljoen per jaar, zie ook 5c). Sinds 2011 zijn nationaal projecten gestart om in verschillende transportmodaliteiten te experimenteren met papierloos transport.
3. Papierloos transport en een data delen infrastructuur te realiseren. Dit is onder andere verwoord in:
  - i. De brief aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 29 362, nr. 265) d.d. 11 oktober 2017 betreffende de eindrapportage van de Maatwerk Aanpak Regeldruk-Logistiek (MAR-L) – 2013–2017. In deze brief, getiteld Modernisering van de overheid, informeerde de toenmalige Minister van IenM dat, mede in samenwerking met de Topsector Logistiek, gewerkt wordt aan een grensoverschrijdende oplossing voor de stimulering digitalisering van transportdocumenten.
  - ii. De brief aan de Tweede Kamer (Kamerstuk 31 409, nr. 186) d.d. 9 mei 2018 waarin de huidige Minister van IenW aangaf dat, in overleg met andere overheden en bedrijfsleven, wordt gewerkt aan een digitale transport strategie voor goederenvervoer. De basis van deze strategie is de ontwikkeling van een toekomstbestendige data delen infrastructuur, waarbij het toestaan door overheden van papierloos transport een belangrijke voorwaarde is.

#### b) Beoordeling + inzet ten aanzien van dit voorstel

De beoordeling is positief, met kleine kanttekeningen. Het voorstel laat Nederland voldoende vrijheid zijn eigen systeem op basis van een EU-verplichting in te richten. Anders dan de Commissie beoordeelt Nederland dit voorstel evenwel niet als slechts een grotendeels technisch initiatief. De verplichting die de EU-lidstaten op zich nemen met dit Commissievoorstel vereist immers een politieke beslissing. Immers, de keuze van de overheid om alle vracht gerelateerde data digitaal voor alle transport-modaliteiten te kunnen ontvangen en op basis daarvan haar overheidstaken te kunnen uitoefenen vereist investeringen in IT-systemen, administratieve inzet en aanpassingen in de huidige bedrijfsprocessen; een veranderingsproces wordt hierbij in gang gezet. Nederland steunt een dergelijke politieke keuze.

Nederland ondersteunt de intentie om papierloos transport mogelijk te maken. Deze noodzaak is opgenomen in bovengenoemde twee brieven aan de Tweede Kamer (zie 3, aii). Het voorstel past ook in de Nederlandse beleidsdoelstelling voor een gestroomlijnd multimodale transportketen en heeft ook een sterke samenhang met de doelstellingen uit het regeerakkoord, zoals de verdere digitalisering van het openbaar bestuur en

samenwerking in de handhavingsketenen daarbij te werken aan een overkoepelend en grensoverschrijdend wettelijk kader, i.c. de EU.

Digitalisering biedt een kans aan de Nederlandse handhavingsketen op een geharmoniseerde wijze het toezicht op goederenvervoer te realiseren. Dat is vooral ook belangrijk voor vermindering van administratieve lasten voor bedrijven, waarbij uitgangspunt is eenmalig rapporteren, meervoudig gebruik van data. Het Commissievoorstel biedt een stimulans tot effectievere handhaving en meer dienstverlening aan bedrijven door samenwerking tussen de verschillende toezichthoudende instanties. Het gezamenlijk gebruik maken van een IT- infrastructuur biedt daartoe mogelijkheden, maar vereist een omdenken in de handhavingsketen.

De Nederlandse inzet in de verdere onderhandelingen zal zich richten op een viertal gebieden, van het voorstel namelijk 1) de juridische aspecten, 2) de technische aspecten, 3) de administratieve gevolgen en 4) de financiële aspecten:

*Juridisch aspecten:*

- De Verordening vraagt zeer waarschijnlijk om aanpassing van een aantal wettelijke bepalingen, op het gebied van de regarderende EU en nationale wetten. Nederland zal hier rekening mee houden bij de onderhandelingen. Zie ook onder 6a.
- De technische vertaling van de wettelijke informatiebehoefte naar een minimum gemeenschappelijke data set biedt mogelijkheden om minder (dubbele) gegevens te vragen aan het bedrijfsleven, dan vanuit de wettelijke bepalingen per specifieke transportmodaliteit en vervoersstroom afzonderlijk. Het is belangrijk dat de gemeenschappelijke data set daar rekening mee houdt.
- De verwerking van persoonsgegevens die voortvloeit uit het voorstel, dient plaats te vinden in overeenstemming met de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG), richtlijn Gegevensbescherming, opsporing en vervolging<sup>1</sup> en met de grondrechten op eerbiediging van het privéleven en de bescherming van persoonsgegevens (resp. artikel 7 en 8 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie). Het kabinet geeft nadrukkelijk aandacht aan de wijze waarop de voorstellen van de Commissie zich verhouden tot de genoemde wetgeving.

*Technisch aspecten:*

- Bij de comitologie procedure zal aandacht moeten worden gegeven aan de technische definiëring van een gemeenschappelijke EU-data set, zodanig dat de data onderling en zonder tussenkomst van mensen kan worden uitgewisseld.
- Bij de comitologie procedure zal bij de ontwikkeling van de functionele eisen en technische specificaties voor data platforms de nadruk moeten komen te liggen op geharmoniseerde data interoperabiliteit, aspecten als privacy en informatiebeveiliging, een hoge kwaliteit van en governance rond het beheren van de meta-dataset en het gebruik van reeds ontwikkelde data platforms (van bedrijven of overheden), eventueel ook op EU-niveau.
- In de handhavingsketen – ILT, RDW, RWS en Politie, wellicht ook de Koninklijke Marechaussee, de inspectie SZW, Prorail en NVWA – zal het toezichtproces zodanig moeten worden ingericht dat digitale data kunnen worden geïncorporeerd in de bedrijfsprocessen.

*Administratieve aspecten:*

---

<sup>1</sup> Richtlijn (EU) 2016/680.

- De inzet is een minimum aan administratieve belemmeringen voor de ontvangst van data te realiseren, waarbij tevens aan de orde is de vraag of een certificatieproces het meest geëigende middel is om de doelen van de Verordening te realiseren.
- T.b.v. de mogelijke ontwikkeling van een certificatieprocedure conform het Commissievoorstel wordt samenwerking met Raad voor Accreditatie nagestreefd.
- Geïnterviewd zal moeten worden of de aanwijzing van de competente autoriteiten voor IT-systeem de noodzaak oproept tot aanpassingen in de handhavingketen
- Er zal aandacht uit moeten gaan naar het ontwikkelen van een systematiek en mogelijkheden van een effectieve reguliere monitoring van de EU-lidstaten aan de EC na het van kracht worden van de uitvoeringshandelingen. Nederland zal er derhalve voor pleiten dat het in te richten monitoringssysteem proportioneel is en geen onnodige lasten met zich mee brengt,

*Financiële aspecten:*

- De kosten die moeten worden gemaakt in de verschillende administraties voor aanpassing aan papierloos transport zijn dikwijls moeilijk van tevoren in te schatten. Daarom zal tijdens de onderhandelingen nationaal en in EU-kader regelmatig en stapsgewijze moeten worden overlegd wat de consequenties zijn van enerzijds papierloos transport accepteren door overheden en anderzijds certificatie.
- Er zal nauwkeurig op moeten worden toegezien dat gebruik kan worden gemaakt van reeds bestaande IT legacies, i.p.v. dat specifiek eisen worden ontwikkeld waardoor er mogelijk meer kosten moeten worden gemaakt dan noodzakelijk.

Ter onderbouwing van bovengenoemde inzet zal gebruik worden gemaakt van de opgedane kennis, ervaring en ontwikkelde samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven bij de ontwikkeling en realisatie van de doelstelling van EU-wetgeving, i.c. EU Richtlijn 2010/65/EU (reporting formalities). Deze wetgeving verplichtte tot de inrichting van een overheid nationaal single window om de digitalisering van vracht en transport gegevens in het maritieme domein mogelijk te maken. Douane heeft daar luchtvrachtgegevens voor internationaal transport aan toegevoegd. Dit proces, periode 2010–2018, heeft aangetoond dat grensoverschrijdende en geharmoniseerde data-uitwisseling via data platforms slechts goed mogelijk is als er tussen de EU-lidstaten overeenstemming is over een gemeenschappelijke data set (dan weten bedrijven ook wat wordt gevraagd aan informatie), de wijze waarop gebruik kan worden gemaakt van data platform die worden beheerd door bedrijven en overheden en hoe data-uitwisseling in een IT-omgeving met harmonisatie van de regels betreffende functie en techniek kan worden gerealiseerd.

De ontwikkeling van data platforms sluit aan op de ambitie uit het Regeerakkoord om de digitale overheidsdienstverlening verder te verbeteren. Nederland stelt in dit kader voor dat voor de ontwikkeling van data platforms gebruik zal moeten worden gemaakt van data platforms die reeds functioneren in de logistieke keten in en tussen bedrijven. Dergelijke data platforms zijn reeds een veelgebruikt middel in het bedrijfsleven. Door de veelheid van operators en stakeholders is het verbinden van verschillende data platforms de meest effectieve weg om data uitwisseling te realiseren. Nederland zal hier derhalve in het implementatieproces aandacht voor vragen. Een netwerk van dergelijke platforms is in ieder geval veelal te prefereren boven een centralistische EU-database, die kosten-intensief en log is, en mogelijk aansluiting mist met technologieontwikkelingen. Daarnaast zou een centraal EU-data

platform veelal reeds gedane investeringen van bedrijven en overheden overbodig maken.

De meest in het oog springende reserveringen bij de generieke positieve beoordeling door Nederland van dit Commissievoorstel zijn:

1. Bij de ontwikkeling van een EU gemeenschappelijk data set zal ook rekening moeten worden gehouden met reeds in gang gezette wijzigingen in de betreffende EU-wetgeving, al dan niet gekoppeld aan wijzigingen in internationale verdragen.
2. Bij de ontwikkeling en inrichting van nieuwe data platforms is de beperking van administratieve lasten een belangrijk aandachtspunt.
3. Er zal moeten worden vastgesteld of de inrichting van een certificatieproces voor data platforms opportuun is. Daarnaast moet er onderscheid worden gemaakt tussen private- en overheidsplatforms. Mogelijk dat zulks via externe audits kostenvriendelijker kan worden georganiseerd.
4. De voorgestelde volgtijdelijkheid van eerst het vaststellen van eisen en daarna de inrichting van een certificatie procedure stelt vraagtekens. Het is ook nog niet geheel duidelijk hoe data platforms kunnen worden gecertificeerd als de functionele en technische eisen nog niet vastgesteld zijn.
5. Overeengekomen moet worden dat het implementatieproces uitsluitend kan zijn afgerond indien alle uitvoeringshandelingen met instemming van het comitologiecomité van kracht zijn en de EU-lidstaten voldoende termijn is gegund tot aanpassing in hun nationale systemen.

#### *c) Eerste inschatting van krachtenveld*

Een aantal EU-lidstaten zal naar verwachting het voorstel als revolutionair beschouwen waarbij eerder gepleit zal worden voor een stap-voor-stap (incrementeel) proces. Dat komt omdat verschillende lidstatenbeleidsmatig nog niet volledig overtuigd zijn of zij hun administratie digitaal willen inrichten. Daarnaast is in nagenoeg geen EU-lidstaat de handhavingsketen zodanig ingericht dat zij informatie digitaal al daadwerkelijk kunnen ontvangen en daarop hun toezicht proces kunnen inrichten. In veel EU-lidstaten is de controle gebaseerd op papier. Om van papier naar digitaal te gaan, inclusief een eenduidig en positief antwoord op de vraag of digitaal wel voldoende veilig is om daarop een wettelijke taak te kunnen uitvoeren, is een culturomslag vereist.

In algemene zin zullen Nederlandse bedrijven en belangenorganisaties het voorstel steunen, mede gezien de reguliere lobby die vanuit een veelheid van belangenorganisaties in de logistieke keten voor grensoverschrijdende en geharmoniseerde digitalisering is gevoerd de afgelopen jaren. Zo is bijvoorbeeld vanaf 2012 door inspanningen van o.a. evofenedex en TLN de technologie ontwikkeld (Transfollow) om de elektronische versie van de vrachtbrief in wegtransport (eCMR) te realiseren. In BENELUX verband wordt deze technologie nu beproefd voor grensoverschrijdend vervoer en daarbij wordt gebruik gemaakt van gecertificeerde data platforms.

#### **4. Beoordeling bevoegdheid, subsidiariteit en proportionaliteit**

##### *a) Bevoegdheid*

De Europese Commissie stelt de artikelen 91, 100, lid 2, en 192, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voor als rechtsgrondslag voor dit voorstel. Artikel 91 en in relatie tot artikel 100, lid 2, VWEU vormen de basis voor de vaststelling van EU-wetgeving in het



kader van bepalingen voor internationaal vervoer van en naar het grondgebied van een lidstaat of over het grondgebied van een of meer lidstaten (artikel 91, lid 1, a) en, respectievelijk, voor passende bepalingen voor zee- en luchtvervoer (100, lid 2, VWEU)

Artikel 192, lid 1, dat moet worden gezien in het licht van artikel 191, geeft de grondslag om maatregelen te nemen ter verwezenlijking van de doelstelling om onder meer de menselijke gezondheid en het milieu te beschermen. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslagen.

#### *b) Subsidiariteit*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit als positief. Veel transport is grensoverschrijdend. Regelgeving op Europees niveau is de meest voor de hand liggende keuze om een substantiële toename van het gebruik van digitaal grensoverschrijdend multimodaal transport binnen de EU te kunnen bereiken. Hiervoor is een internationaal harmoniserend en uniformerend wettelijk kader noodzakelijk. Regelgeving op een lager niveau, en dus meer ruimte laten aan de EU-lidstaten, zou kunnen leiden tot verschillen in kwaliteitsprestaties van de verschillende digitale systemen en het risico dat de systemen niet goed op elkaar aansluiten. Dit zou ook weer kunnen leiden tot hogere administratieve en financiële lasten voor het bedrijfsleven, omdat er dan geïnvesteerd moet worden in het beter laten afstemmen van de verschillende systemen, terwijl de administratieve lasten juist zo veel mogelijk moeten worden beperkt.

#### *c) Proportionaliteit*

Nederland beoordeelt de proportionaliteit als positief. De keuze van een verordening is gerechtvaardigd. De gefragmenteerde aanpak in de verschillende EU-lidstaten vereist een EU uniformerende benadering, die via een Verordening kan worden gerealiseerd.

De voorgestelde maatregelen zijn noodzakelijk om uiteindelijk te komen tot een papierloze transportketen door de overheidssystemen die hiervoor nodig zijn te faciliteren en in te richten. Hierbij is het positief dat de verordening geen verplichting behelst aan vervoersbedrijven om volledig van de papieren vrachtbrief af te stappen en over te gaan tot de digitale vrachtbrief. Wel is het van belang dat de digitale vrachtbrief uiteindelijk door de betrokken partijen als goed alternatief voor de papieren vrachtbrief gezien wordt, zodat de vervoersbedrijven gestimuleerd worden er gebruik van te maken.

### **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

#### *a) Consequenties EU-begroting*

De Commissie verwacht geen gevolgen voor de EU-begroting. Nederland is van mening dat indien er toch financiële gevolgen zijn voor de EU-begroting, de EU-middelen gevonden dienen te worden binnen de in de Raad afgesproken financiële kaders van de EU-begroting 2014–2020 en dat deze moeten passen bij een prudente ontwikkeling van de EU-jaarbegroting.

#### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/ of decentrale overheden*

Voor de gehele EU schat de Commissie de implementatie kosten op € 268 miljoen, waarvan € 17 miljoen voor het certificeren en € 251 miljoen in de handhavingsketen. Voor Nederland wordt voor het certificeringsproces gedacht aan een mogelijke kostenpost van circa € 800.000. De aanpas-

singen die de toezichthoudende instanties – vooralsnog lijken vooral de ILT, RWS en RDW door de verordening te worden aangesproken – moeten maken in hun IT-systemen na inwerkingtreding van de verordening zijn moeilijk in te schatten. Vooralsnog wordt ingeschat maximaal € 5 – 10 miljoen totaal, vooral voor aanpassingen in IT-systemen om inspectie-taken op basis van data te kunnen verrichten. Deze kosten passen grotendeels in de reguliere investerings- en IT-kosten voor systeemaanpassingen. Een specifieke berekening van de kosten kan pas op basis van de samen met de Commissie en EU-lidstaten vast te stellen uitvoerings-handelingen. Mogelijk besparingspotentieel zit in nadere samenwerking tussen de organisaties. Nationaal kan worden aangehaakt bij de generieke digitale voorzieningen voor de overheid die al bestaan, zoals Digipoort, en ook is toegepast bij de implementatie in Nederland van EU Richtlijn 2010/65/EU (reporting formalities). Vanuit dezelfde systematiek wordt momenteel gewerkt aan doorontwikkeling naar een eGovernment – Single Window – perspectief voor de logistiek. Dit project, Single Window Handel en Transport, wordt in het kader van de Topsector Logistiek en met betrokkenheid van overheidspartijen in de handhavingketen verder uitgewerkt.

Op jaarbasis kan wellicht gesproken worden over een additioneel vereiste inzet van 2–3 fte per jaar tijdens de overgangstermijn van de Verordening. Het gaat daarbij vooral inzet in de comitologie procedures en voor de ontwikkeling van de betreffende IT-systemen en ontwikkeling van het certificeringsproces, IT-systeemaanpassingen. Deze inzet zal de komende jaren, mede vanuit betrokkenheid van de Topsector Logistiek, worden gerealiseerd.

Behalve de onderhandeling voor de totstandkoming van de Verordening zal:

- Personele capaciteit en financiële middelen moeten worden vrijge-maakt voor onderzoek van nationale wetgeving en mogelijke aanpas-sing.
- Personele capaciteit en financiële middelen moeten worden vrijge-maakt om met de vereiste expertise op reguliere wijze te participeren in de comitologie processen.
- Personele capaciteit en financiële middelen moeten worden vrijge-maakt om bij de relevante handhavende instanties hun bedrijfsvoe-ring, incl. IT, aan te passen aan de eisen die uit de uitvoeringshandelin-gen voortkomen.
- Personele capaciteit en financiële middelen moeten worden vrijge-maakt om nationaal een certificatieproces te starten.
- Personele capaciteit om het monitoring proces te realiseren.

Eventuele budgettaire gevolgen worden ingepast op de begroting van het/de beleidsverantwoordelijk(e) departement(en).

*c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

Het voorstel schat de kosten voor het bedrijfsleven op € 4.4 miljard, m.n. door de handhavingskosten. Hier staat echter een kostenbesparing tegenover van € 20–27 miljard in de periode 2018–2040. Deze kostenwinst ligt vooral aan lagere administratieve kosten. Het is uitgerekend dat één digitale vrachtbrief t.o.v. een papieren versie een kostenbesparing van € 5,33 oplevert – gerelateerd naar honderdduizenden vrachtbrieven per jaar kan de besparing vanaf invoering van de Verordening worden ingeschat op circa € 300 miljoen Euro per jaar.

*d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

Voor de overheden zal er na een initiële investering om een nieuwe systematiek van werken te realiseren op termijn een lastenvermindering plaatsvinden. Mede door de aangedragen systematiek, zoals door het EC-voorstel voorgestaan, kan naar verwachting optimaal gebruik gaan worden gemaakt van data delen en meer risico gestuurd toezicht. Dit bespaart inzet van menskracht en levert effectiever toezicht. Voor het bedrijfsleven zullen naar verwachting de administratieve lasten substantieel minder worden (zie 5c). Voor de burger worden geen gevolgen verwacht.

*e) Gevolgen voor concurrentiekracht*

Positief. Deze positieve gevolgen voor de concurrentiekracht volgen voornamelijk uit een kostenbesparing, zoals genoemd onder 5c en het feit dat de transportketen efficiënter en toegankelijker wordt voor transportbedrijven. Vanuit de Topsector Logistiek is de afgelopen jaren benadrukt dat de inzet van Nederland voor de digitalisering van de logistieke keten onze koppositie op de wereldmarkt voor logistiek versterkt.

## **6. Implicaties juridisch**

*a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Een eerste inschatting is dat er geen (substantiële) wijziging van regelgeving noodzakelijk is. De meeste verplichtingen richten zich tegen de organisatie van de lidstaat zelf. Daar komt bij dat het een rechtstreeks werkende verordening is. Een en ander moet nog wel goed worden onderzocht. In dit kader zal onder meer een analyse gemaakt moeten worden van alle gegevens die door middel van de digitale vrachtbrief beschikbaar moeten worden gesteld (de lijst met gegevens die op de vrachtbrief moeten komen te staan) en wat de technische eisen zijn aan het softwaresysteem.

*b) Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen, incl. NL-beoordeling daarvan*

De voorgestelde verordening bevat een aantal bevoegdheden voor de Commissie om uitvoeringshandelingen vast te stellen. Art. 7 kent de bevoegdheid toe aan de Commissie om via uitvoeringshandelingen een gezamenlijke eFTI data set en subsets vast te stellen, alsmede gezamenlijke procedures en gedetailleerde regels (inclusief gezamenlijke technische specificaties) voor de toegang van bevoegde autoriteiten tot eFTI platforms en procedures voor de verwerking van de ontvangen informatie. Art. 8, lid 2, geeft de Commissie de bevoegdheid om gedetailleerde regels vast te stellen met betrekking tot de functionele vereisten voor eFTI platforms. Voorts bevat art. 9, lid 2, de bevoegdheid voor de Commissie om bij uitvoeringshandelingen gedetailleerde regels vast te stellen met betrekking tot de vereisten die gelden voor eFTI dienstverleners.

De NL-beoordeling t.a.v. de voorgestelde uitvoeringsbevoegdheden is positief. De keuze voor bevoegdheden tot vaststelling van uitvoeringshandelingen is volgens het kabinet geschikt, omdat deze erop gericht zijn om de verordening in de lidstaten volgens eenvormige voorwaarden uit te voeren. Op het vaststellen van de uitvoeringshandelingen is de onderzoeksprocedure van toepassing. Het kabinet kan instemmen met de keuze

voor deze procedure, omdat het hier gaat om handelingen van algemene strekking (zie art. 2, lid 2, onder a, van Verordening 182/2011 (de comitologieverordening)). De grondslag voor de uitvoeringshandelingen is niet te ruim, waardoor Nederland kan instemmen met de vormgeving van deze uitvoerende bepalingen van deze voorgestelde Verordening. Belangrijk aandachtspunt is dat een uiteindelijk succesvolle implementatie van de verordening voor een heel groot gedeelte afhankelijk is van de uitvoeringshandelingen. Hierbij rekening moet worden gehouden met de complexiteit van verschillende goederenvervoerprocessen, die mogelijk ook een relatie hebben met Douane-processen.

Daarnaast kent het voorstel ook bevoegdheden toe aan de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen. Art. 11 kent de Commissie de bevoegdheid toe om de verordening aan te vullen met regels over certificering van eFTI platforms. Verder bevat art. 12 een bevoegdheid voor de Commissie om gedelegeerde handelingen vast te stellen om de verordening aan te vullen met regels over certificering van eFTI dienstverleners. De keuze voor gedelegeerde handelingen ligt juridisch gezien voor de hand omdat het gaat om bevoegdheden tot aanvulling van de verordening. De toekenning van deze delegatiebevoegdheden wordt toegekend voor een periode van onbepaalde tijd. Nederland kan hier mee instemmen.

*c) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en besluiten) met commentaar t.a.v. haalbaarheid.*

De termijn om na vijf jaar om met alle EU-lidstaten volledig afgestemde uitvoeringshandelingen te hebben besloten en een nationale certificatieprocedure te hebben ontwikkeld, is haalbaar.

*d) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

In het voorstel staat een passende evaluatiebepaling, namelijk dat de Verordening vanaf 2 jaar na inwerkingtreding wordt gemonitord. De competente autoriteiten en het gebruik door bedrijven zal worden geëvalueerd. Evenwel, vanaf 2 jaar na inwerkingtreding van de Verordening is de kans dat de Verordening functioneert, zoals beoogt, zeer klein. Veel uitvoeringshandelingen zullen dan nog niet gereed zijn.

## **7. Implicaties voor uitvoering en/of handhaving**

De noodzaak tot ontvangst van elektronische data zal een fundamentele implicatie hebben op het werk van de handavingsketen. Hun bedrijfssystemen zullen daarop moeten worden ingericht. Dat heeft zowel personele als financiële implicaties. Behalve extra kosten biedt het ook de mogelijkheid dat toezichthoudende instanties (i.c. competente autoriteiten) te efficiënte samenwerkingsvormen inrichten, zoals in de Nederlandse Toezichtvisie ook is verwoord in 2015.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen