



WEBINAR 10.12.2025

eFTI – AKTUELL 12/25

IHRE Meinung zählt: https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/efti_AT_2025

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

 **SCHIG** MOBILITÄT VERSTEHEN 

WIEN, 10.12.2025

www.efti4eu.eu



Begrüßung



FRANZ SCHWAMMENHÖFER
BMIMI



LUKAS STEPANEK
SOFTCOM



CHRISTIAN SPENDEL
Sachverständiger SV-SPENDEL



RALF FISCHER
ASFINAG

AGENDA

01

eFTI Aktuelles

- eFTI Gate
- Überblick zu aktuellen Rechtsakten
- Projekt eFTI4EU
- Projekt eFTI4LIVE
- eFTI Piloten
- eFTI Umsetzungsbegleitung

02

eFTI Playground

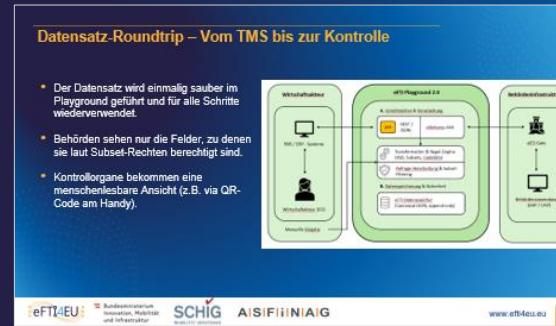
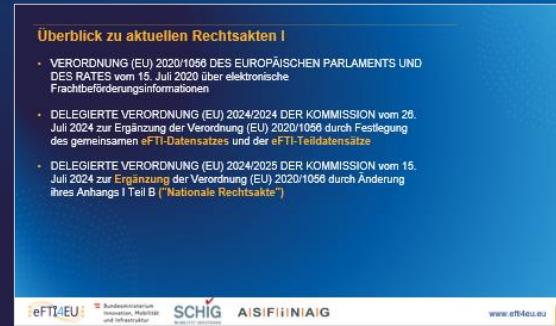
- Grundsätzliches zur Plattform
- Zweck und Nutzen
- Aufbau und Integration
- Datensicherheit und Souveränität
- Vision und Ausblick

03

eFTI Rechtsakt Zertifizierung

- Vorstellung des Rechtsakts
- Vorstellung WP 2.5 aus eFTI4LIVE
- Call for Interest - “Musterzertifizierung”

Index



00

eFTI Grundlegendes

eFTI-Verordnung 2020/1056 in a Nutshell

- Die zuständigen **Behörden** werden ab 2027 dazu verpflichtet, elektronisch zur Verfügung gestellte, gesetzlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen von Unternehmen zu akzeptieren, wenn sie durch eine zertifizierte eFTI-Plattform gemäß dieser Verordnung bereitgestellt werden. (**B2A – Kommunikation**)
- Daneben besteht auch weiterhin die Möglichkeit der betroffenen Unternehmen, diese **Informationen in Papierform** vorzulegen.
- Die Verordnung wird durch eine Reihe von Rechtsakten konkretisiert.
- Verkehrsträgerübergreifender Anwendungsbereich: Erfasst **Straße, Schiene, Binnenwasserstraße und Luft sowie Sondermaterien Abfall und Gefahrgut.**

Eckpunkte der Verordnung

- **Keine Veränderung** der gesetzlich vorgeschriebenen (keine zusätzlichen) Informationen.
- **Behörden müssen** elektronisch bereitgestellte Frachtbeförderungs-informationen **akzeptieren**, sofern sie über zertifizierte Plattformen kommuniziert werden.
- Diese Informationen sind in maschinenlesbarem Format und - auf Anfrage der zuständigen Behörde - in einem vom Menschen lesbaren Format bereitzustellen.
- Die Interoperabilität der eFTI-Plattformen ist sicherzustellen.
- Die **Zertifizierung** der Plattformen erfolgt durch akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen.

Ziele und Nutzen der Verordnung

- Europaweit **einheitliche Standards**
- Potenzial für Zeit- und Effizienzgewinn
- Einsparung von Papier
- Schnellere Kontrollen, **beiderseits Zeitersparnis**
- **Schnittstellen** mit ERP-/TMS-Systemen etc. möglich und **sinnhaft**

Zuständige Behörde iSd Verordnung

- Art 3 Z 3 eFTI-VO
- „**zuständige Behörde**“ ist eine Behörde, Agentur oder sonstige Stelle, die für die Wahrnehmung von Aufgaben gemäß den in Artikel 2 Absatz 1 genannten Rechtsakten zuständig ist und für die der Zugang zu gesetzlich vorgeschriebenen Informationen erforderlich ist — etwa zu Zwecken der Überprüfung, Durchsetzung, Validierung oder Überwachung der Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats;
- Insbesondere **Schwerverkehrskontrollorgane** des BMI, Zollorgane, Organe des Amts für Betrugsbekämpfung

Europäische und Nationale Rechtsvorschriften

- Zur Darstellung der europarechtlichen Grundlagen und national erfassten Bestimmungen **siehe Webinar 06/2025** unter

<https://www.schig.com/efti4eu-rueckblick-auf-das-webinar-efti-aktuell>



Exkurs – elektronischer Frachtbrief (eCMR)

- Einheitliche Rechtsvorschriften im grenzüberschreitenden **Straßengüterverkehr** über die EU hinaus
- eCMR-Zusatzprotokoll ergänzt CMR um die Möglichkeit der Ausstellung eines elektronischen Frachtbriefes und regelt Voraussetzungen (Beweiskraft/Wirkung) für Gleichstellung mit Analogem
- Für Österreich seit 04.11.2024 in Kraft
- Nutzung des Papier-CMR weiterhin möglich
- betrifft Verhältnis zwischen den Parteien (**B2B**), für Verwendung gegenüber Behörden (B2A) gelten allgemeine Vorschriften zB § 17 GütbefG – ab 2027 von eFTI erfasst

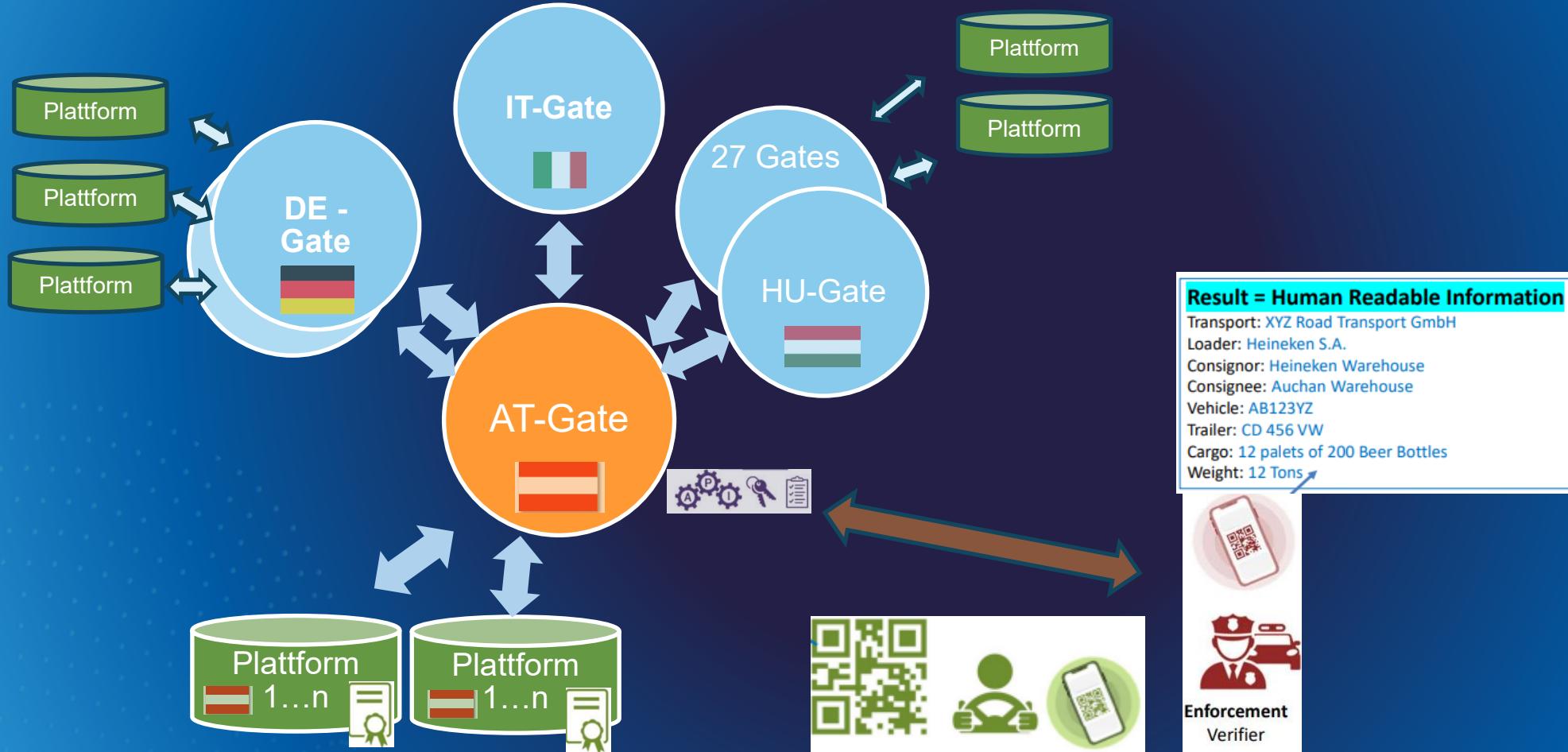
Meilensteine in der Umsetzung



01

eFTI Aktuelles

Eine europäische Lösung: das eFTI- Gate



Zugangspunkt für die Behörde

Aufgaben und Zuständigkeiten der ASFINAG

- **Entwicklung und Betrieb** der Produktivumgebung eFTI-Gate und eFTI-CA User App
- **Kunden und Nutzer**
 - BM.I mit Organen der Schwerverkehrskontrolle
 - BMF mit Organen des Zoll
 - Blaulichtorganisationen (Abruf von Gefahrgutinformationen,...)
- Betrieb der technischen Infrastruktur
- Etablierung einer **sicheren Schnittstelle** zu österreichischen eFTI-Plattformen
- Bereitstellung des **Helpdesk** für Behörden
- Bereitstellung von Statistiken

Zugangspunkt für eFTI-Plattformen

Aufgaben und Zuständigkeiten der ASFINAG

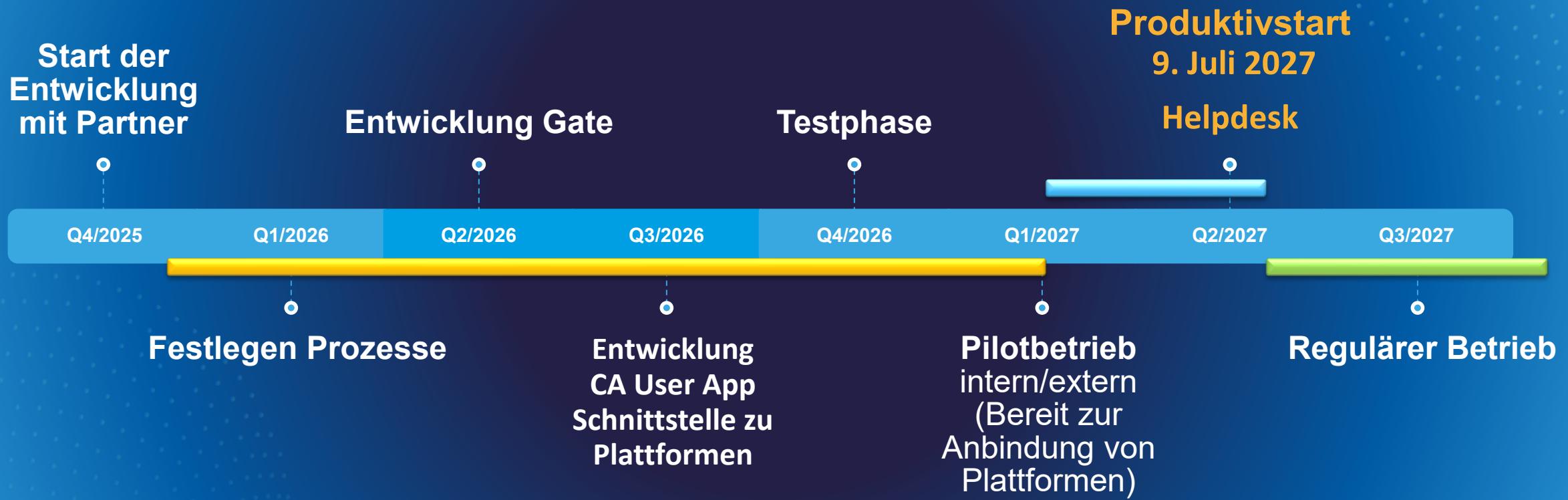
- **Einfacher Zugang für zertifizierte Plattformen**
 - Automatisierte Einbindung auf Basis von Zertifikaten
 - Überwachung der Schnittstelle und Verfügbarkeit der Plattform
- Bereitstellung von **Statusinformationen** zu Plattformen bei Anfragen
- Klarstellung hinsichtlich **DSGVO** und Geschäftsgeheimnisse:
 - ASFINAG hat keinen Zugriff auf Nutz- bzw. Frachtdaten, da keine unverschlüsselten Daten über das eFTI-Gateway übermittelt werden.
 - Register of Identifier: Einträge werden nach Ende der Beförderung gelöscht

Funktionsweise des eFTI-Gates

Komponenten und Funktionen

- **Gateway & CA User APP** - Sicherstellen der Verfügbarkeit
- **Schnittstelle** zur eFTI-Plattform
 - Anbindung zertifizierter Plattformen (eDelivery)
- **CA User APP** mit Zugriff über das Behördenportal
 - Identifizierung & Authentifizierung berechtigter Kontrollorgane
 - Abfrage und Ergebnisdarstellung
- **Helpdesk**
 - Mo bis Fr, 10h bis 16h
 - Auskunft Verfügbarkeit von europäischen GW – soweit bekannt
 - Auskunft Verfügbarkeit von österreichischen Plattformen – soweit bekannt

Ausblick und Zeitplan der österreichischen eFTI-Lösung



Überblick zu aktuellen Rechtsakten I

- VERORDNUNG (EU) 2020/1056 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen
- DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2024/2024 DER KOMMISSION vom 26. Juli 2024 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2020/1056 durch Festlegung des gemeinsamen **eFTI-Datensatzes** und der **eFTI-Teildatensätze**
- DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2024/2025 DER KOMMISSION vom 15. Juli 2024 zur **Ergänzung** der Verordnung (EU) 2020/1056 durch Änderung ihres Anhangs I Teil B (**"Nationale Rechtsakte"**)

Überblick zu aktuellen Rechtsakten II

- DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/1942 DER KOMMISSION vom 5. Juli 2024 zur Festlegung gemeinsamer Verfahren und detaillierter Regeln für den Zugang zu elektronischen **Frachtbeförderungs-informationen** und deren Verarbeitung durch die **zuständigen Behörden** gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056
- DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/2243 der Kommission vom 6. November 2025 mit detaillierten Spezifikationen für die **funktionalen Anforderungen an eFTI-Plattformen** gemäß der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates

Derzeit noch ausständige Rechtsakte

- Durchführungsverordnung zur Festlegung detaillierter Spezifikationen für die **funktionalen Anforderungen an eFTI-Dienstleister (?)**
- Delegierte Verordnung zur Festlegung detaillierter Spezifikationen für die **Zertifizierung von eFTI-Plattformen und der Verwendung der Prüfzeichen**
- **Regelmäßige** Änderungen: Delegierte Verordnung zur Änderung von Anhang I Teil B + Delegierte Verordnung zur Ergänzung der Verordnung durch Festlegung des gemeinsamen eFTI-Datensatzes und der eFTI-Teildatensätze

Verpflichtende Nutzung von eFTI?

- **Wer muss?** Die zuständigen **Behörden** werden ab 9. 7. 2027 dazu **verpflichtet**, elektronisch zur Verfügung gestellte, gesetzlich vorgeschriebene Frachtbeförderungsinformationen von Unternehmen zu akzeptieren, wenn sie durch eine zertifizierte eFTI-Plattform gemäß dieser Verordnung bereitgestellt werden.
- **Wer darf?** Alle **Wirtschaftsbeteiligten können** das System ab dem Zeitpunkt nutzen, um ihren Verpflichtungen bezüglich mitzuführender Frachtbeförderungsinformation nachzukommen.
- Um es **DEUTLICH** zu formulieren: Es bestehen (abgesehen von Spezialfällen, wie z.B. im Abfallbereich) **keine Verpflichtungen für Wirtschaftsbeteiligte vor 2029** zur Nutzung von **eFTI**.

Verpflichtende Nutzung von eFTI?

...aber Spanien macht das doch!? Der Erlass FOM/2861/2012

- Artikel 1. Gegenstand und Anwendungsbereich.

Gegenstand dieser Verordnung ist die Festlegung des für den öffentlichen Güterkraftverkehr **vorgeschriebenen Kontrollpapiers**, das für jede Sendung, für die die entsprechenden Beförderungsverträge abgeschlossen werden, gemäß den Bestimmungen von Artikel 222 des Königlichen Dekrets 1211/1990 vom 28. September ausgestellt werden muss.

- Artikel 3. Rechtlicher Charakter des Kontrolldokuments.

1. Das Kontrolldokument ist ein Dokument administrativer Art, das während des Transports zusammen mit den **Gütern im Fahrzeug mitgeführt werden muss**.
2. Bei fortlaufenden Beförderungsverträgen gibt es so viele Kontrolldokumente, wie Sendungen aus diesem Vertrag resultieren.

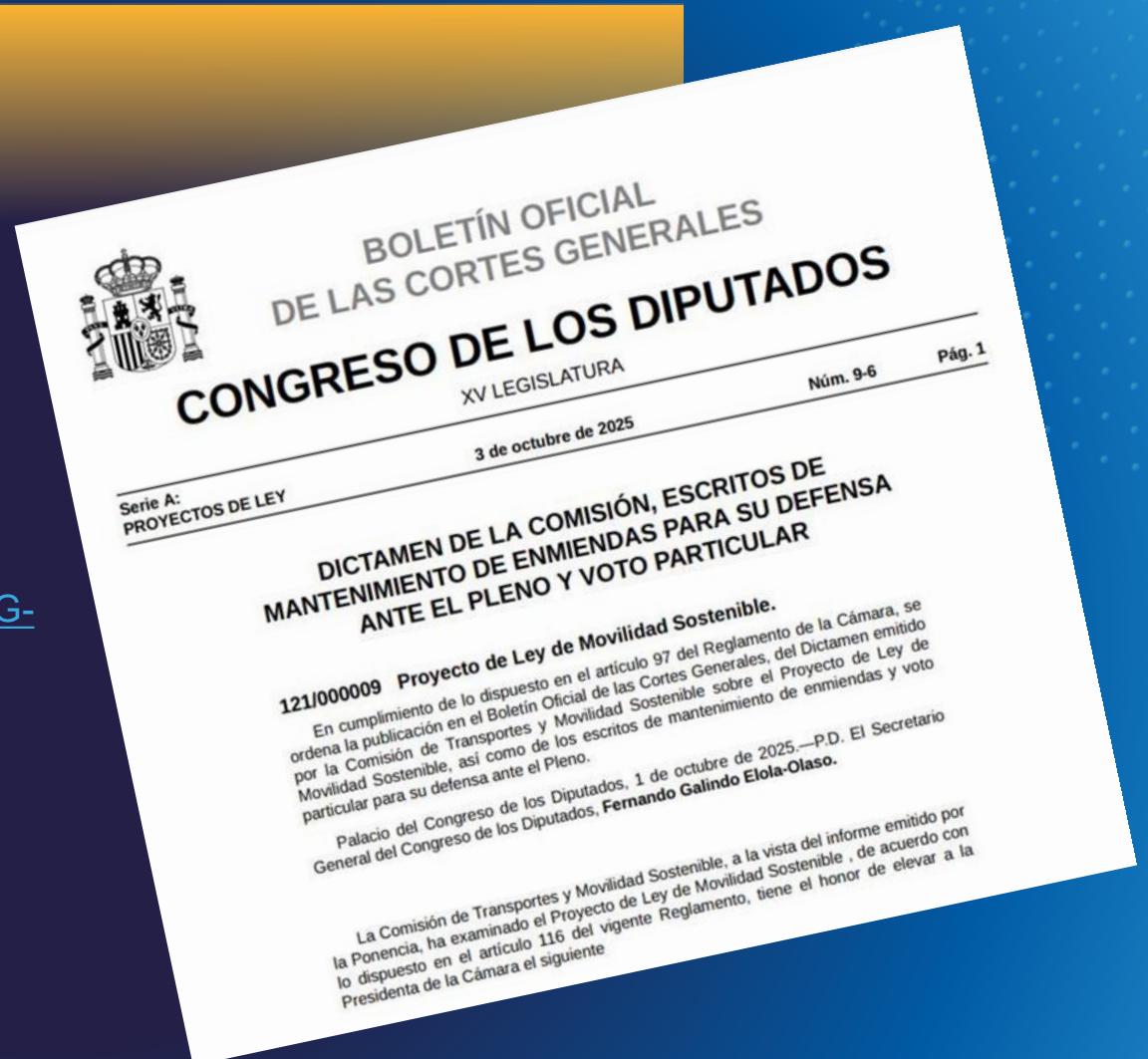
- Fazit: **Ab ca.Q3/Ende 2026** (10 Monate ab Inkrafttreten der Mobilitätsgesetzes) ist für **Spanische Binnentransporte im Straßenverkehr** abgestuft (nach Sendungswerten, etc...) das **Mitführen eines digitalen Frachtbeförderungsdokumentes** verpflichtend.

Verpflichtende Nutzung von eFTI?

Siehe unter:

https://www.congreso.es/public_oficiales/L15/CONG/BOCG/A/BOCG-15-A-9-6.PDF

- Relevante Bestimmungen siehe ab Seite **111**
- Umsetzung in Form einer **Übergangsbestimmung**
- Ursprünglich schon für **09/2024** geplant, aufgrund fehlender Voraussetzungen aber verschoben



Fazit aus dem Beispiel Spanien

- Mitgliedstaaten nützen **nationale Möglichkeiten** (Binnenverkehr) zur "vorzeitigen Umsetzung" und der Umstellung auf rein digitale Nachweise, insbesondere im Straßengüterverkehr
- **Weitere Nationen** werden dem Beispiel Spaniens folgen.
- Wann ist eine **kritische Menge** an MS erreicht?
- Wie geht man mit diversen, derzeit analogen **Begleitdokumenten** (z.B. abseits des heimischen Güterbeförderungsgesetzes in Form von "Ladelisten" u.d.g.l.) um?

eFTI4EU - Electronic Freight Transport Information for European Union

eFTI4EU is co-funded by the European Union's CEF Funding Programme through the European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency (CINEA). It is the first project making the EU eFTI Regulation 2020/1056 real.

23

partners

28.3

million euro

36

months duration

9

member states

4

observers

eFTI4EU

PARTNERS and Observers

- PARTNER
- OBSERVER



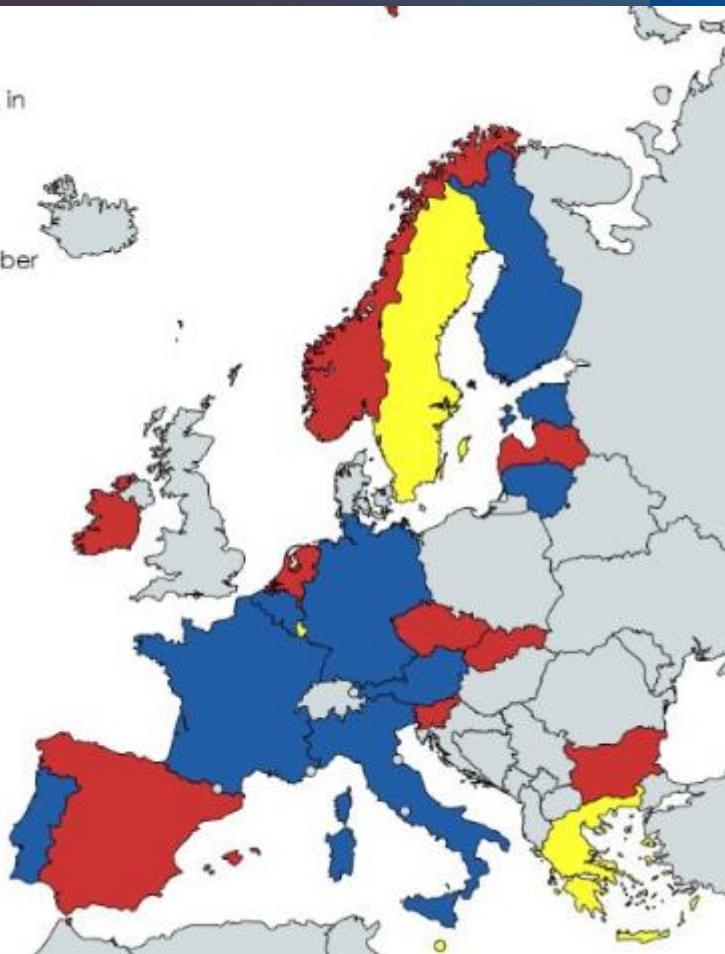
Projekt eFTI4LIVE



Co-funded by the
European Union

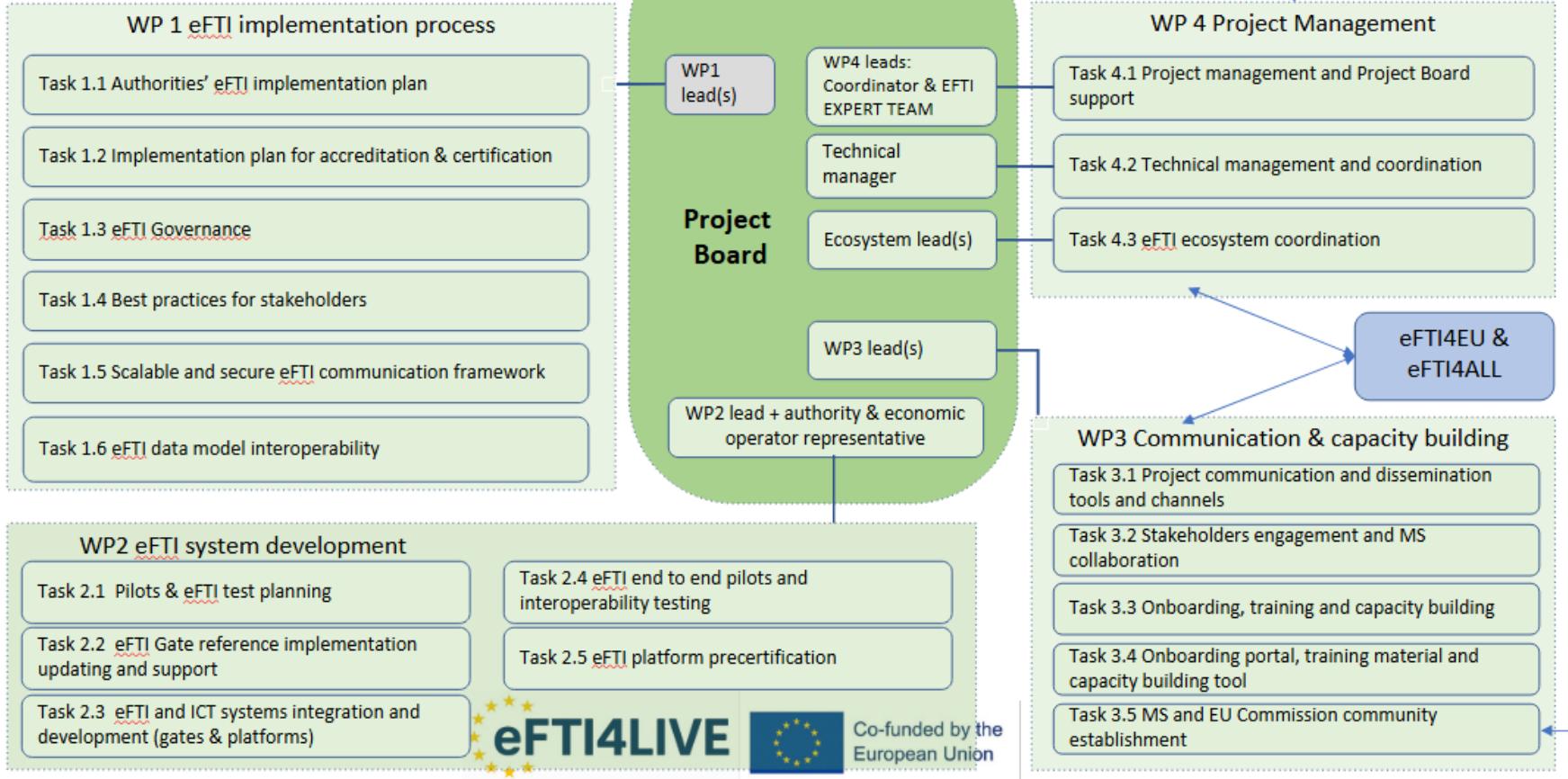
eFTI Member States

- New Member States in eFTI4LIVE
- Original eFTI4ALL Member States (Beneficiarie)
- Original eFTI4U Member State (Beneficiarie)



Projekt eFTI4LIVE

eFTI4LIVE Project Structure



Projekt eFTI4LIVE

Schwerpunkte im Projekt

- Ausrollungsorientiert, mit klaren Schwerpunkten in den Bereichen
 - Plattformen
 - **Fertigstellung** der eFTI Gates
 - Aufbau einer **Governance** (zukünftige Zusammenarbeit im System)
 - Unterstützung beim **Aufbau der Zertifizierungsumgebung** und Harmonisierung derselben innerhalb der MS
- Möglichkeiten zur Teilnahme am Projekt **innerhalb der Nationalen Projektstrukturen** im Bereich **Plattformen, Cross Border Tests und Zertifizierung**

AT–IT eFTI-Pilot: Realer Transport, echte Daten, zwei Länder

- Real-Szenario
 - Kommerzieller Straßentransport Wolfsberg (AT) → San Giorgio di Nogaro (IT) → Graz (AT)
 - Realer Wirtschaftsbeteiligter (SV Spendel) & Kontrollorgane aus AT und IT
- Österreichische Implementierung im Einsatz
 - eFTI-Playground als österreichische eFTI-Plattform
 - Österreichisches eFTI-Gate & Benutzeranwendung für Behörden
- Hin- & Rückfahrt als vollständiger Roundtrip
 - Hinfahrt: österreichischer eFTI-Datensatz wird von AT- und IT-Behörden genutzt
 - Rückfahrt: italienischer eFTI-Datensatz wird von österreichischen Behörden genutzt

Was wir dabei gelernt haben...

- **Technische Interoperabilität im Realbetrieb**
 - Gate-to-Gate via eDelivery (AS4) in beide Richtungen, Antwortzeiten i.d.R. 4–6 Sekunden
 - Alle 3 eFTI-Suchfunktionen erfolgreich: Kennzeichen / QR-Code / UIL – national und grenzüberschreitend
- **Voller Datensatz-Lebenszyklus funktioniert**
 - Erstellung auf dem Playground → Nutzung während der Fahrt → Fahrer meldet „Transport abgeschlossen“ → Datensatz wird deaktiviert und im Gate „historisch“
 - Historischer Datensatz weiterhin abrufbar (Kabotage), sauber gekennzeichnet

eFTI Umsetzungsbegleitung

- Übergabe an SV Mag. Dr. Spendel
 - siehe externer Foliensatz

02

eFTI Playground

Österreichs Referenzplattform für digitale Frachtinformationen

Was ist eine eFTI-Plattform?

eFTI-Plattformen in einem Satz

- Stellen eFTI-konform Frachtdaten bereit, damit Behörden diese elektronisch abrufen können.
- Sie werden von Wirtschaft/Plattformbetreibern betrieben, Behörden greifen über Gate/AAP darauf zu.
- Ziel: Von der Dokumentenkontrolle zur Datensatzkontrolle – Behörden sehen nur die wirklich benötigten Daten, nicht das gesamte CMR/Frachtbrief-Paket.

Was ist der eFTI-Playground?

Heute:

- Playground 1.0 = Test- und Pilotumgebung für End-to-End-Flows (EO ↔ Plattform ↔ Gate ↔ AAP/UAP).

Morgen:

- Playground 2.0 = potenziell zertifizierbare Referenzplattform, die:
 - Sandbox für Piloten & Integrationen ist und
 - als Muster-Implementierung für eine eFTI-Zertifizierung dienen kann.

Von 1.0 zu 2.0 – der Sprung

Playground 1.0 – bewusst minimal:

- Minimaler eFTI-Datensatz, keine Subset-Logik.
- Standalone, ohne echte TMS/ERP-APIs.
- Ziel: Proof-of-Concept – „eFTI funktioniert in der Praxis“.

Was sich geändert hat:

- Rechtsrahmen ist viel klarer (Implementing/Delegated Acts, CDS/Subsets).
- Aus Piloten:
 - Ohne CMDS-Handling und Subset-Filtering wird Realbetrieb unhandlich.
 - Ohne TMS/ERP-Integration bleibt eFTI Zusatzaufwand.

Zielbild 2.0 in einem Satz:

Abbild dessen, was eine real zertifizierbare Plattform können muss – aber in einer Umgebung, in der man noch experimentieren darf.

Wozu gibt es den Playground?

Wirtschaft

- Realistische End-to-End-Tests vor dem regulatorischen Druck.
- TMS/ERP-Integration testen (API-basiert, nicht via Files).
- Klarer Business-Case: weniger Papier, weniger Fehler, Schutz von rein B2B-relevanten Daten.

Behörden

- Test von Gate-Anbindung, Suchmechanismen, Routing, UIL-Handling, etc.
- Praxisnahe Abläufe für Kontrollen, Follow-up-Kommunikation.
- Vertrauen in die Technik, bevor „scharf geschaltet“ wird.

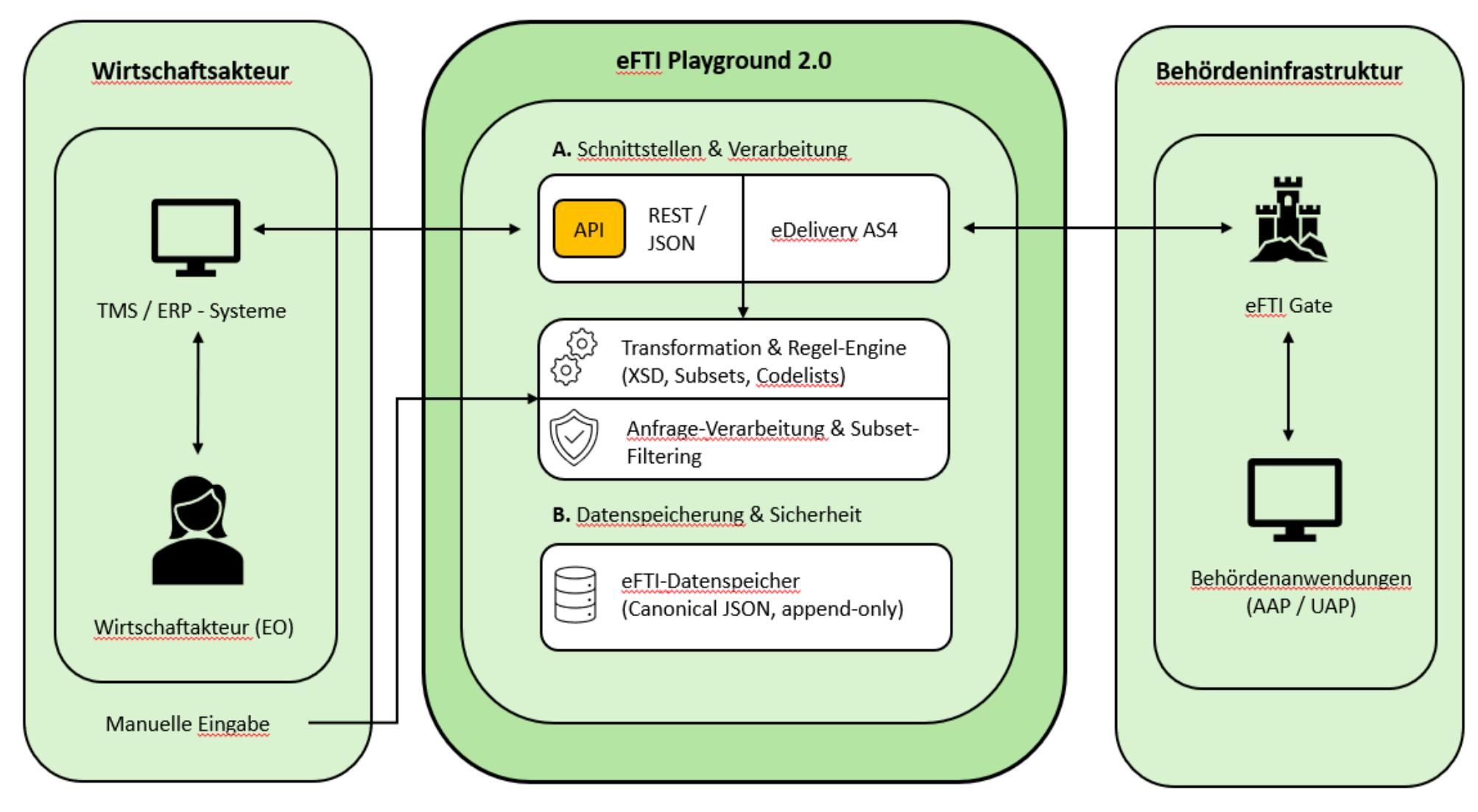
Zertifizierer / CABs

- „Lebendes“ System, an dem Prüfkataloge geschärft werden können.
- Sicht auf Logging, IAA, Security und Dataset-Handling im Realbetrieb.
- Vorbereitung auf künftige Zertifizierungsaufträge in der EU.

Konkrete Use Cases

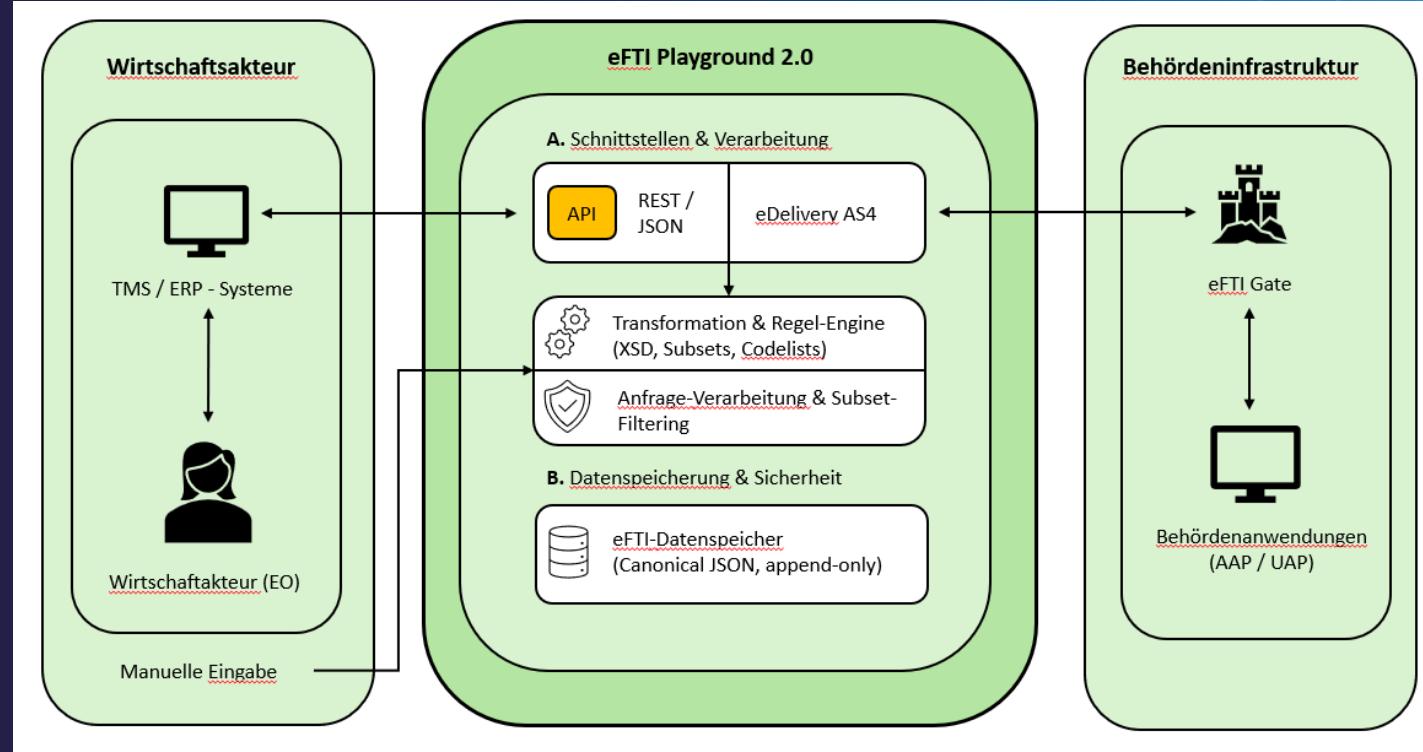
- Plattform ↔ Gate Onboarding & Rol/Search
- TMS/ERP-Integration (CMDS-Push, Status-Updates)
- Multi-Tenancy & Rollen (Konzern / Spediteur / Subunternehmer)
- P2P / Plattform-zu-Plattform-Szenarien
- Logging & Auditing (2-Jahres-Aufbewahrung gemäß IA)
- DSGVO & Privacy-by-Design: Subsets statt Voll-CMR
- Prüfszenarien für CABs (End-to-End inkl. Log-Einsicht)

Playground 2.0 – Architektur auf einen Blick



Datensatz-Roundtrip – Vom TMS bis zur Kontrolle

- Der Datensatz wird einmalig sauber im Playground geführt und für alle Schritte wiederverwendet.
- Behörden sehen nur die Felder, zu denen sie laut Subset-Rechten berechtigt sind.
- Kontrollorgane bekommen eine menschenlesbare Ansicht (z.B. via QR-Code am Handy).



Das Consignment Movement Concept

Die Definitionen...

- **Das Consignment Movement**

"Consignment movement" means the transport of a collection of goods by a **single own-powered means of transport**, with or without transport equipment such as trailer, pallet or container, **from the same place of loading** or taking over **to the same place of unloading** or handover, under the terms of a single transport contract;

- **Das Consignment Movement Dataset**

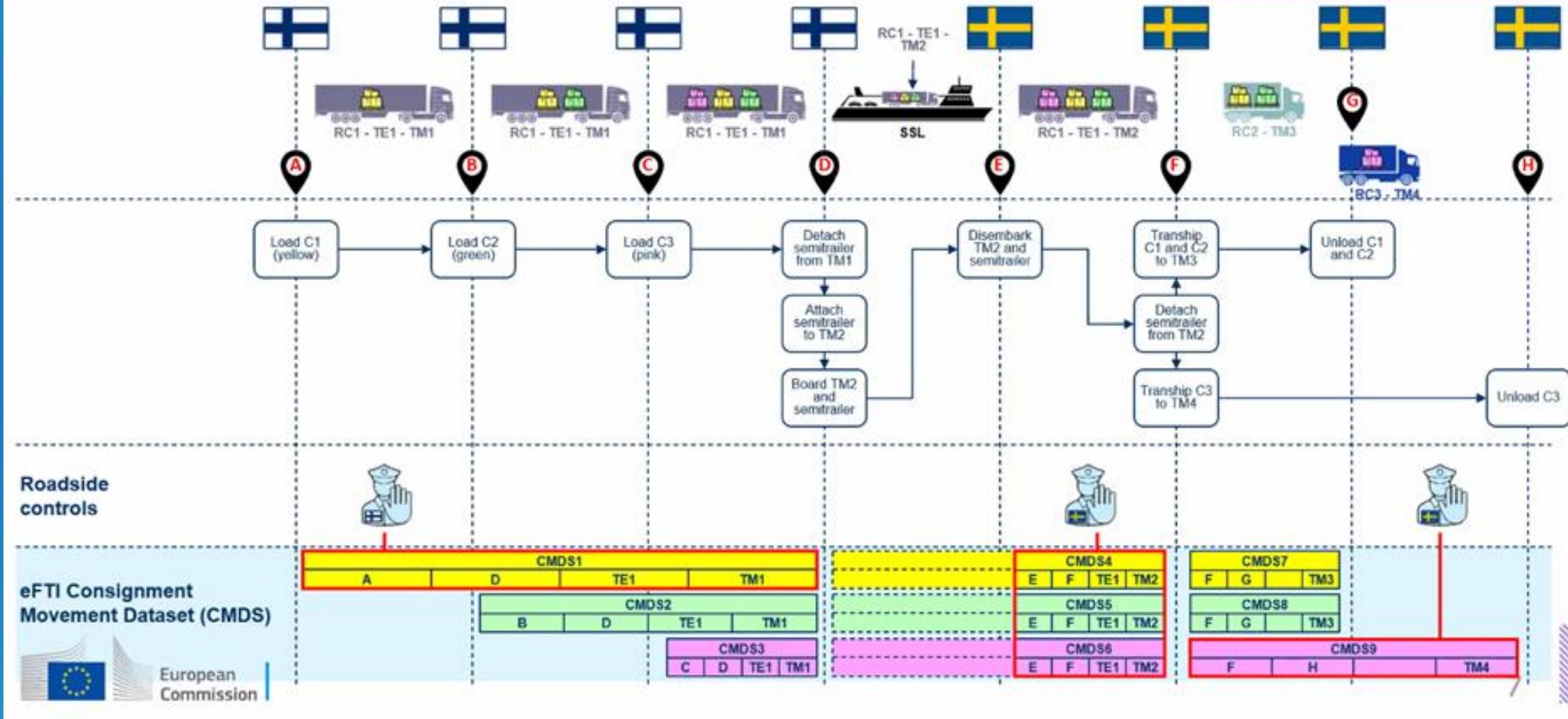
"eFTI consignment movement dataset" (eFTI CMDS) means a uniquely identified set of eFTI data that, together, constitutes the regulatory information on freight transport related to a specific consignment movement;

Das Consignment Movement Concept

Die Idee hinter dem Konzept...

- Basis waren Bestrebungen der MS im Rahmen der Bekämpfung von Kabotageverstößen im Straßengüterverkehr z.B. VO (EG) 1071/2009 e.a.
- Definition des Consignment Movements soll die **Detektion der Verstöße erleichtern**
- Zusammenwirken mit dem **Digitalen Tachographen**, insbesondere mit dem Smart Tacho 2 ab 1.7.2026 geplant.
- Anwendbarkeit in intermodalen Ketten

B2B Use case 1 – Centralized transport document management



CMDS & Subsets – das Herzstück

- **CMDS:** Vollständiger, versionierter eFTI-Datensatz pro Transportbewegung.
- **Subsets:** Behörden erhalten nur die Daten, die ihr Mandat laut eFTI-Subset erlaubt (M/O/C/SI/D*).

Regulatorik ohne Großprojekt – Umgang mit XSD-Drift

- eFTI-XSDs und Regeln werden als Metadaten-Graph in der Datenbank geführt, nicht hart im Code
- Neue XSD-Versionen/Subsets = Konfigurationsänderung, kein mehrjähriges IT-Projekt.
- Alte und neue Regelsätze können parallel existieren (Lazy Migration statt Big Bang).

Datenhoheit & Vertrauen

- Daten bleiben auf der Plattform, das Gate speichert nur Identifikatoren und Logs.
- Zugriff nur bei konkreter Anfrage einer zuständigen Behörde, mit sauberer Rechteprüfung.
- Privacy-by-Design: Behörden sehen nur B2A-relevante Subsets, nicht das gesamte B2B-Dokument.
- Vollständiges Operations-Log (wer hat wann worauf zugegriffen?) als Basis für Zertifizierung & Streitfälle.

Unveränderbare Datenspeicherung & Audit-Trail

- eFTI-Datensätze werden append-only versioniert, alte Versionen nie überschrieben.
- Jede Version und jeder Zugriff werden kryptografisch gehasht und verkettet
 - Manipulationen würden sofort auffallen.
- Die Plattform loggt Rechte-Referenzen statt Personenidentitäten der Beamten – Auditierbarkeit ohne Over-Tracking.

Osterreich als Vorreiter – Einladung zur Musterzertifizierung

Kernaussage:

- Playground 2.0 ist bewusst so gebaut, dass:
 - Anforderungen der Implementing Acts abbildbar sind.
 - Logging, IAA, Security, Dataset-Handling und Gate-Anbindung prüffähig sind.

Konkretes Angebot:

- In Österreich eine erste **Musterzertifizierung des Playground 2.0** mit 1–2 CABs.
- Nutzen für CABs:
 - „Safe Space“ für Prüfszenarien und Interpretation der (noch jungen) Regeln.
 - Ergebnis kann als Blaupause für weitere Zertifizierungen in der EU dienen.

03

eFTI Rechtsakt Zertifizierung

Chapter I – General Provisions

Article 1 – Subject Matter

- Defines detailed rules for certification, validity, renewal, suspension, withdrawal, and the certification mark.

Article 2 – Definitions

- Clarifies terms: certificate, certification profile, certification mark, Union register, etc.

Article 3 – Accreditation and obligations of CABs

- Conformity assessment bodies (CABs) accredited under ISO 17065 must comply with GDPR and protect commercial confidentiality.

Chapter II, Section I – Criteria, Profiles & Assessment (Articles 4-6)

Article 4 – Certification criteria and profiles

- CABs assess compliance with Annex I Part A (criteria) and Part B (profiles).

Article 5 – Information for assessment

- Developers provide reproducible, verifiable evidence (test results, logs, proofs).

Article 6 – Assessment

- CABs document evidence mapping; evidence for equivalent certifications may be recognised.
- Commission may issue non-binding guidance or checklists.

Chapter II, Section II – Insurance, Renewal & Withdrawal (Articles 7-10)

Article 7 – Issuance

- Certificate granted after positive compliance check and signed commitments.
- Registered in the 'Union register'.

Article 8 – Validity and monitoring

- Valid up to 6 years.
- Periodic surveillance every 2 years and after major changes or complaints.

Article 9 – Renewal

- At expiry or following changes in EU legal acts or platform specifications.

Article 10 – Suspension and withdrawal

- Defined process for remedial action, suspension (up to ~30 + 30 days) and withdrawal.
- Notifications to Member States; reasons published respecting confidentiality.

Chapter II, Section III – Certificate & Certification Mark (Articles 11-12) + Chapter III – Final Provisions (Article 13)

Article 11 – Certificate content and registration

- Certificate includes: IDs, profile, CAB signature, issue/expiry date, status, reference to register.
- Union register updated at each change.

Article 12 – Certification mark

- Visual and machine-readable (eIDAS-compliant) mark.
- Attached to each eFTI dataset (CMDS) and shown in user interface.
- Contains core identifiers, validity, digital signature, and anti-forgery safeguards.

Article 13 – Entry into force

- Applies 20 days after publication.
- Binding and directly applicable in all Member States.

Vorstellung des Rechtsakts

Weitere **Vorgehensweise** seitens der EC

- Wird Ende 2025 als Delegierter Rechtsaktentwurf im Have-Your-Say-Portal der EC zur Stellungnahmemöglichkeit aufgelegt.
- Rechtskraft um die Jahresmitte 2026 wahrscheinlich.

Positionen der MS zum Entwurf

- System eFTI erfordert eine **reibungslose Zusammenarbeit** innerhalb der nationalen Systeme und grenzüberschreitend zwischen den 27 MS
- **Zertifizierung der Plattformen im Unionsgebiet** wird **zentrale Aufgaben** übernehmen müssen (Keine Unterstützung seitens der EC z.B. in Form einer europaweit einheitlichen Testumgebung derzeit geplant)

Vorstellung des Rechtsakts

Henne – Ei Thematik: Zertifizierungsstellen und Plattformen

- eFTI ab 2027 nur für **Behörden verpflichtend**, ergibt ein **u.U. "asymmetrisches System**, insbesondere in der Hochlaufphase sind Nachfrageabschätzungen schwierig
- MS haben **starkes Interesse am Engagement** zukünftiger **Plattformbetreiber und Zertifizierungsstellen**
- **Unterstützung der Marktakzeptanz** einerseits durch **frühzeitige Testangebote** (Playground) im Bereich Plattformen (Thematiken: Daten, Schnittstellen, Administratives, u.d.g.l.) aber auch durch **Unterstützung an einer Akkreditierung im Bereich eFTI interessierter Zertifizierungsstellen**

Vorstellung WP 2.5 aus eFTI4LIVE

Wortlaut des Task 2.5 - eFTI platform precertification im Projekt:

eFTI Platform and eFTI Service Provider certification process design and certification support via precertification

- **Mögliche Rollen für Zertifizierungsstellen** und Expert:innen aus dem Bereich
 - Mitarbeit an der Ausarbeitung des Prozess Design und Handbücher dazu in den geplanten Arbeitsgruppen
 - Vorbereitung einer "Musterzertifizierung" von Plattformen (z.B. Playground)
 - Durchführung einer "Musterzertifizierung" als Vorbereitung für den Akkreditierungsprozess einer betreffenden Zertifizierungsstelle mit Unterstützung aus dem Projekt

Call for Interest - “Musterzertifizierung”

Diskussion und Ersteinschätzung der heimischen Stellen zum Vorschlag

- Besteht grundsätzlich Interesse sich für den Bereich eFTI akkreditieren zu lassen?
- Gibt es bereits eine Ersteinschätzung zum Rechtsaktsvorschlag der EC?
- Besteht grundsätzlich Interesse an einer Teilnahme innerhalb der beschriebenen Rollen am Projekt?
- Was sind die Erwartungen an das nationale Projektteam bzw. die Projektträger allgemein?
- Sinnvolle weitere Schritte?
- Wenn Info im Nachgang gewünscht, bitte Kontakt unter: efti@bmimi.gv.at

Thanks!



KONTAKT: eFTI@bmimi.gv.at



Co-funded by
the European Union