



Förordning om elektronisk godstransportinformation

Näringsdepartementet

2018-06-20

Dokumentbeteckning

COM(2018) 279

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation

Sammanfattning

Kommissionen har lämnat förslag till en ny EU-förordning om inrättandet av en enhetlig rättslig ram för godtagande av elektronisk godstransportinformation (benämns även elektroniska frakthandlingar).

Syftet med förordningen är att införa en skyldighet för behöriga myndigheter i medlemsstaterna att godta elektronisk godstransportinformation och att säkerställa driftskompatibilitet för it-system som används för utbyte av sådan information. Behöriga myndigheter i medlemsstaterna blir skyldiga att acceptera elektroniska frakthandlingar när transportföretagen väljer att lämna informationen elektroniskt i enlighet med de krav som ställs upp i förordningen.

Förslaget till förordning innehåller inga krav på användandet av elektronisk godstransportinformation (Electronic Freight Transport Information), men om transportföretaget önskar använda sig av sådant ska informationen lämnas på en gemensam elektronisk plattform, så kallade eFTI-plattform. För att bygga upp ett förtroende mellan transportföretag och behöriga myndigheter ska medlemsstaterna upprätta ett system för certifiering av dessa plattformar. Certifieringen ska utföras av ett ackrediterat organ. Förslaget innehåller också krav för leverantörer av eFTI-tjänster och regler om certifiering av sådana leverantörer.

Regeringen är i stort positiv till förslaget.

1.1 Ärendets bakgrund

Förslaget 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. 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.

Kommissionen har erkänt behovet av att främja godtagande och användning av elektroniska transportdokument i ett antal politiska initiativ: Vitboken om transport, 2011, En strategi för en inre digital marknad i Europa, 2015, Prioriteringar för informations- och kommunikationsteknisk standardisering på den digitala inre marknaden, 2016 och EU:s handlingsplan för e-förvaltning 2016–2020.

Den 18 maj 2017 uppmanade Europaparlamentet kommissionen (Europaparlamentets resolution 2017/2545(RSP) om vägtransporter i Europeiska unionen) att ”öka harmoniseringen inom sektorerna för passagerartransport och godstransport”, och att ”påskynda den obligatoriska användningen ... av elektroniska fraktsedlar (e-CMR)” i synnerhet.

Den 17 maj 2018 offentliggjorde kommissionen förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation.

1.2 Förslagets innehåll

Användningen av pappersfraktsedlar innebär en stor administrativ börda för transportföretagen eftersom endast 1 procent av de gränsöverskridande transporterna på EU:s territorium helt och hållet har digitalt informationsutbyte. Det finns ett behov av gemensamma regler med anledning av att medlemsstaternas myndigheter i olika grad godtar information eller dokument som företagen tillgängliggör elektroniskt, till exempel för att användas som bevismaterial vid en rättegång. Dessa olikheter skapar hinder på den inre marknaden och medför att transportföretagen fortsätter att använda pappersfraktsedlar i stället för elektroniska frakthandlingar. Kommissionen konstaterar i sin konsekvensutredning att det finns mycket pengar att spara, framför allt för transportföretagen. Det finns även fördelar för de behöriga myndigheterna som kontrollerar hur transporter lever upp till föreskrivna krav.

Det huvudproblem som kommissionen uppmärksammar är myndigheternas låga och varierande grad av godtagande av information eller dokument som tillgängliggörs elektroniskt av företagen när myndigheterna ålägger dem att

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

- Ett fragmenterat regelverk som fastställer inkonsekventa skyldigheter för myndigheter vid godtagande av elektronisk information eller elektroniska dokument, och som tillåter olika administrativa förfaranden för att genomföra sådana lösningar.
- 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 viktigaste inslagen i förslaget är följande.

1.2.1 Förordningens syfte och tillämpningsområde

Den föreslagna rättsakten gäller för elektronisk överföring av information gällande transporter av varor på unionens territorium. Förordningen ställer upp en skyldighet för de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna att acceptera den elektroniska godstransportinformationen om transportföretaget gör informationen tillgänglig enligt de krav som anges i förordningen. Vidare innehåller förslaget regler för tillhandahållandet av sådana tjänster som har anknytning till tillgängliggörandet av den elektroniska godstransportinformationen.

Förslaget gäller för sådan godstransportinformation som följer av krav i unionsakter som fastställer villkoren för transport av varor på unionens territorium (bl.a. förordning (EG) nr 1072/2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg), eller som fastställer villkoren för transport av avfall. Vidare gäller förslaget för krav på information i medlemsstaternas lagstiftning som behandlar frågor vilka regleras i EU-fördragets transportavdelning 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 finns i unionsakter.

1.2.2 Krav när godstransportinformation görs tillgängliga elektroniskt

I denna del fastställs de krav som ställs på de transportföretag som vill använda elektroniska frakthandlingar. Den elektroniska informationen ska presenteras på en certifierad eFTI-plattform.

Informationen ska göras tillgänglig i ett format som är maskinläsbart och, på begäran av behörig myndighet, på ett människoläsbart format på en skärm som tillhör transportföretaget eller den behöriga myndigheten. Den information som ska kunna maskinläsas ska göras tillgänglig via säker

uppkoppling. Transportföretagen ska även kunna presentera en internetadress där den föreskrivna informationen kan nås.

Medlemsstaterna ska vidta åtgärder så att deras behöriga myndigheter kan behandla informationen som transportföretaget uppvisar i ett maskinläsbart format. Om informationen tillgängliggjorts i enlighet med vad som anges i förordningen ska medlemsstaternas behöriga myndigheter godta informationen.

1.2.3 Krav för eFTI-plattformar och eFTI-tjänster

I förslaget anges funktionskrav för eFTI-plattformarna och krav på certifiering av dessa.

Vidare finns krav för leverantörerna av eFTI-plattformar och regler om certifiering av dessa. Medlemsstaterna ska upprätta en uppdaterad lista över certifierade eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster samt de ackrediterade certifieringsorganen.

1.2.4 Delegering av befogenheter och genomförandeakter

I förslaget till förordningen ges kommissionen 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.

I förslaget till förordningen ska kommissionen genom genomförandeakter (enligt granskningsförfarande i artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011) fastställa gemensamma förfaranden och detaljerade regler för bland annat behöriga myndigheters tillgång till eFTI-plattformar, funktionella krav på dessa plattformar samt krav på leverantörer för eFTI-tjänster.

1.3 Gällande svenska regler och förslagets effekt på dessa

I Sverige tillämpas fri bevisprövning inom processrätten. Den innebär att parterna i en rättegång får åberopa all bevisning som de kan få fram (så kallad fri bevisföring) och att värdet av bevisningen prövas fritt av domstolen (fri bevisvärdering). Detta innebär att det redan i dag är möjligt att åberopa elektroniska frakthandlingar i svenska domstolar.

Regeringen bedömer att inga nationella regler på väg- och järnvägsområdet behöver berörs med anledning av förslaget.

1.4 Budgetära konsekvenser / konsekvensanalys

Kommissionen har genomfört en konsekvensanalys (SWD (2018) 183 final) gällande förslaget om ny förordning. Av den framgår bland annat att transportindustrin kommer att spara mellan 20–27 miljarder euro i administrativa kostnader under åren 2018–2040, men att de kommer att få

kostnader kopplade till regelefterlevnad kring 4,4 miljarder euro. När det gäller offentliga myndigheter innebär förslaget uppskattningsvis kostnader kring 268 miljoner euro, främst i form av investeringar som krävs för att kunna utföra kontroller. Detta inkluderar certifiering av tjänsteleverantörer som ska tillhandahålla tekniska plattformar samt införande av nya eller anpassning av befintliga IT-system. På sikt bedöms dessa investeringar i kontrollverksamheterna leda till bättre kvalitet på kontrollerna och besparingar inom företagens dagliga utgifter.

Kommissionens samråd med branschorganisationer har visat att företagen har önskemål om och redan är förberedda på att kunna digitalisera frakthandlingar. Kommissionen bedömer därför att användningen av elektroniska frakthandlingar kommer att öka när myndigheterna i medlemsstaterna blir skyldiga att godta sådana.

2 Ståndpunkter

2.1 Preliminär svensk ståndpunkt

Regeringen är i stort positiv till förslaget.

Eftersom åtgärden bör kunna främja en digitalisering av sådan informationshantering som föreskrivs för godstransporter inom EU kan det medföra att de administrativa kostnaderna för såväl företag som myndigheter minskar.

Den dominerande företagsformen bland svenska transportföretag är små aktiebolag med få anställda eller enskilda näringsidkare. För dessa mindre åkerier kan det bli kostsamt att skaffa nya IT-system och administrativa rutiner. Av den anledningen är det välkommet att förslaget inte innebär att företagen tvingas använda elektroniska fraktsedlar.

Vidare bör förslaget göra det lättare för de behöriga myndigheterna kontrollera hur transporter lever upp till föreskrivna krav. Det är i linje med regeringens arbete med att främja schyssta villkor inom godstransportbranschen.

2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Medlemsstaterna har ännu inte uttalat ståndpunkter.

2.3 Institutionernas ståndpunkter

Institutionernas ståndpunkter är inte kända annat än vad som framgår av texten under rubriken ärendets bakgrund ovan.

Förslaget är remitterat till den 29 augusti 2018.

Den svenska transportbranschen har i samband med arbetet kring tilläggsprotokollet till konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen) framfört att användningen av elektroniska fraktsedlar innebär en värdefull förenkling av förfarandet som kommer att minska de administrativa kostnader som hanteringen av pappersfraktsedlar medför. Närmare beräkningar om hur stor besparingen blir saknas, men på sikt kommer användandet av elektroniska fraktsedlar att utgöra en vinst för vägtransportbranschen i stort.

3 Förslagets förutsättningar

3.1 Rättslig grund och beslutsförfarande

Den rättsliga grunden är, enligt EU-kommissionen, artikel 91, 100(2) och artikel 192(1) i Fördraget om europeiska unionens funktionssätt. Dvs. såväl transport- som miljöpolitik ligger till grund för förslaget.

Rådet och Europaparlamentet beslutar med ordinarie lagstiftningsförfarande efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén. I rådet fattas beslut med kvalificerad majoritet.

3.2 Subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen

Kommissionen anger i sin subsidiaritetsbedömning att godstransporter i hög utsträckning är internationella. För att godstransporterna på EU:s inre marknad ska fortsätta att utvecklas positivt bör de administrativa kostnaderna minska. Det är därför angeläget att information om transporter digitaliseras.

Regeringen är av samma uppfattning som kommissionen på så sätt att ensidiga initiativ från medlemsstaternas sida inte är tillräckliga för att underlätta användningen av elektronisk transportinformation. Det finns även stor risk att krav i den nationella lagstiftningen om digital hantering av godstransportinformation skulle skilja sig åt mellan medlemsstaterna och därmed inte vara till nytta för gränsöverskridande transporter. Regeringen finner därför att kommissionens förslag är förenligt med subsidiaritetsprincipen.

Regeringen anser att de föreslagna åtgärderna i sin helhet är proportionerliga. Det införs inte krav på att företagen ska använda elektronisk information och dokument vare sig i kontakter mellan företag och myndigheter eller i kontakter mellan företag. 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. Medlemsstaternas behöriga

4 Övrigt

4.1 Fortsatt behandling av ärendet

Kommissionen presenterade förslaget på den intermodala rådsarbetsgruppens möte den 15 juni. Österrike, som är ordförande för rådet under andra halvåret 2018, har informellt meddelat att de avser att inleda behandling av förslaget i juli.

4.2 Fackuttryck / termer

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.