

RP 156/2018 rd

**Regeringens proposition till riksdagen om godkännande och ikraftsättande av tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe-
fordran på väg samt med förslag till lag om ändring av lagen om vägbefordringsavtal**

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

Genom propositionen sätts tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe-
fordran på väg i kraft. Tilläggsprotokollet upprättades 2008. I och med det blir det tillåtet för avtalsparterna att använda elektroniska fraktsedlar vid internationell godsbe-
fordran. Enligt förslaget ska tilläggsprotokollet sättas i kraft sakinne-
hållsmässigt genom en ändring av lagen om vägbefordringsavtal.

Lagen om ändring av lagen om vägbefordringsavtal tillämpas förutom på internationell be-
fordran av gods också på inrikes befordran. För att regleringen av inrikes och internationell
befordran i överensstämmelse med lagens syfte ska vara så enhetlig som möjligt bör ändring-
arna i princip också gälla inrikes befordran. Förslaget till lagändring innebär dock ett undantag
från denna princip i form av skyldigheten att avtala särskilt om förfaranden i samband med
elektroniska fraktsedlar. Detta ska endast gälla internationell befordran för att de administra-
tiva skyldigheterna i fråga om inrikes befordran ska förbli så litet betungande som möjligt.

Propositionen bidrar till genomförandet av det spetsprojekt i statsminister Juha Sipiläs rege-
ringsprogram som siktar på att skapa en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet. Målet för
spetsprojektet är att skapa en gynnsam miljö för digitala tjänster och nya affärsmodeller. Inom
ramen för spetsprojektet skapas en omgivning för lagstiftning och annan verksamhet som stö-
der uppkomsten av innovationer och tjänster. Enligt regeringsprogrammet är en av åtgärderna
under den senare delen av regeringsperioden att främja digitaliseringen av logistiken.

Det förslag till lag som ingår i propositionen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms
genom förordning av statsrådet och som sammanfaller med Finlands anslutning till tilläggs-
protokollet.

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Lagstiftning och praxis

Lagen om vägbefordringsavtal (345/1979) tillämpas på avtal om godsbefordran mot vederlag som äger rum med motorfordon i Finland eller mellan Finland och en främmande stat. Gods- befordran inom Finland kallas i den lagen för inrikes befordran och mellan Finland och en främmande stat för internationell befordran. Det föreskrivs i lagen om fraktsedlar, avtalspar- ternas rättigheter och skyldigheter, fraktförarens ansvarighet och förfarandefrågor.

Lagens uppbyggnad och dess bestämmelser om internationell godsbe- fordran grundar sig på konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe- fordran på väg (FördrS 48–50/1973, ne- dan *CMR-konventionen*). Bestämmelserna om inrikes befordran är nationell reglering, ef- tersom CMR-konventionen endast innehåller bestämmelser om internationell befordran. När lagen om vägbefordringsavtal stiftades var syftet dock att bestämmelserna om inrikes och in- ternationell befordran så långt som möjligt skulle överensstämma (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om vägbefordringsavtal, RP 107/1978 rd, s. 3/II).

CMR-konventionen tillkom 1956, och den trädde i kraft i juli 1961. I januari 2018 var antalet parter till konventionen 55. I konventionen ingår bestämmelser om tillämpningsområde, per- soner för vilka fraktföraren ansvarar, slutande och fullgörande av fraktavtal, fraktförarens an- svarighet, anmärkningar och väckande av talan samt befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra. Finland anslöt sig till konventionen 1973, och den sattes i kraft genom lagen om vägbefordringsavtal. Konventionen har alltså satts i kraft sakinhållsmässigt genom en lag.

År 2008 godkändes ett tilläggsprotokoll om elektroniska fraktavtal till CMR-konventionen, och det trädde i kraft i juni 2011. Tilläggsprotokollet gör det möjligt att använda elektroniska fraktsedlar i stället för fraktsedlar på papper. I juni 2018 var antalet parter till konventionen 17: Tilläggsprotokollet har ratificerats av Lettland, Litauen, Nederländerna och Schweiz. Bul- garien, Tjeckien, Danmark, Estland, Frankrike, Iran, Luxemburg, Moldavien, Ryssland, Slo- vakien, Slovenien, Spanien och Turkiet har anslutit sig till tilläggsprotokollet. Finland under- tecknade tilläggsprotokollet 2008, men har inte anslutit sig till det. Antalet parter som anslutit sig till tilläggsprotokollet har länge varit få, men har börjat öka. Vid ingången av 2016 anslöt sig sammanlagt 7 parter till tilläggsprotokollet.

Internationellt sett har införandet av elektroniska fraktsedlar enligt tilläggsprotokollet till CMR-konventionen varit förhållandevis långsamt. Första gången sådana fraktsedlar användes vid en internationell transport var i januari 2017. Orsaken till detta är att avtalsparterna är få och att lämpliga informationssystem saknas.

I 2 kap. i lagen om vägbefordringsavtal föreskrivs det om fraktsedlar. Kapitlet innehåller be- stämmelser om upprättande av fraktsedel, antalet fraktsedlar och deras undertecknande samt fraktsedelns innehåll. Bestämmelserna skiljer sig i viss mån åt beroende på om det är fråga om inrikes befordran eller internationell befordran. När det gäller upprättande av själva beford- ringsavtalet finns det inte några särskilda bestämmelser i lagen, utan allmän avtalsrätt tilläm- pas. I 6 § 2 mom. i lagen föreskrivs det trots det att avtalet är giltigt och bestämmelserna i la- gen ska tillämpas på det även om fraktsedel inte har upprättats eller den inte har stadgat inne- håll.

RP 156/2018 rd

Enligt 6 § ska ett befodringsavtal bekräftas genom fraktsedel vid internationell befodran. Vid inrikes befodran är det däremot inte obligatoriskt att upprätta en fraktsedel. Avsändaren och fraktföraren kan enligt paragrafen i detta fall komma överens om att inte upprätta fraktsedel. Fraktsedel behöver inte heller upprättas om detta medför särskild olägenhet eller inte är brukligt vid ifrågavarande slag av befodran. I 3 mom. föreskrivs det om rätten till särskild fraktsedel. Om godset ska lastas på skilda fordon eller om det är fråga om olika slag av gods eller skilda partier, kan avsändaren eller fraktföraren fordra att en särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

I 7 § föreskrivs det om antalet fraktsedlar och deras undertecknande. Vid internationell gods-befodran ska fraktsedel upprättas i tre exemplar. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren (*avsändarexemplaret*), det andra åtföljer godset (*mottagarexemplaret*) och det tredje behåller fraktföraren. Vid internationell befodran ska fraktsedeln undertecknas av avsändaren och fraktföraren.

Vid inrikes befodran räcker ett exemplar av fraktsedeln, om en sådan upprättas. Kravet på tre exemplar av fraktsedeln har inte införts i fråga om inrikes befodran, eftersom samma verkningar inte har knutits till fraktsedeln vid inrikes befodran som vid internationell befodran (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lagstiftning om vägbefodringsavtal, 107/1978 rd, s. 11/II). Lagstiftaren har trots det tagit in en bestämmelse i 7 § 2 mom. enligt vilken fraktsedel ska upprättas i flera exemplar också vid inrikes befodran på yrkande av fraktföraren eller avsändaren. Vid inrikes befodran undertecknas fraktsedeln av fraktföraren.

I 7 § 3 mom. föreskrivs det om underskrifter. Om fraktsedeln är upprättad i Finland, kan underskrifterna vara tryckta eller påstämplade. På undertecknandet av andra fraktsedlar tillämpas lagen i det land där fraktsedeln upprättats.

I 8 och 9 § ingår bestämmelser om fraktsedelns innehåll vid inrikes respektive internationell befodran. Vilka uppgifter som ska antecknas i fraktsedeln vid internationell befodran utgår från bestämmelserna i CMR-konventionen. När det gäller inrikes befodran har kraven på innehållet i fraktsedeln förenklats. Vid inrikes befodran har både avsändaren och fraktföraren rätt att ensidigt begära att i stort sett samma uppgifter som vid internationell befodran ska antecknas i fraktsedeln. Dessutom kan bägge parter vid såväl inrikes som internationell befodran anteckna också andra uppgifter i fraktsedeln. Därmed kan en fraktsedel till sitt innehåll vara nästan likadan vid inrikes befodran som vid internationell befodran.

Inrikes befodran	Internationell befodran
I fraktsedeln ska nämnas:	Av fraktsedeln ska framgå:
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	1) ort och dag för dess upprättande
1) avsändaren namn och adress	2) avsändaren namn och adress
2) fraktförarens namn och adress	3) fraktförarens namn och adress
3) ort och dag för godsets mottagande till befodran samt bestämmelseorten	4) ort och dag för godsets mottagande till befodran samt bestämmelseorten

RP 156/2018 rd

4) mottagarens namn och adress	5) mottagarens namn och adress
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren) 7) i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning	6) <i>gängse benämning på godsets art och förpackningssättet samt</i> , i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning
5) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer <i>eller motsvarande godsbeskrivning</i>	7) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer
6) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt	8) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	9) kostnaderna i anslutning till befordran, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter samt andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	10) erforderliga anvisningar för tull- och andra formaliteter
	11) omnämnande av att på befordran tillämpas den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats
	Vid behov ska i fraktsedeln ytterligare antecknas
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	1) förbud mot omlastning
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	2) kostnader som avsändaren åtar sig att betala
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	3) beloppet av efterkrav som ska uppbäras när godset utlämnas
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	4) i enlighet med 33 § uppgivet värde av godset samt i enlighet med 35 § 2 mom. uppgivet värde av särskilt intresse i anslutning till godsets frambefordran
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	5) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	6) avtalad tid inom vilken befordran ska vara slut-

RP 156/2018 rd

	förd
(På yrkande av avsändarens eller fraktföraren)	7) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren
Parterna kan anteckna även andra uppgifter som de anser erforderliga i fraktsedeln.	Parterna får anteckna även andra uppgifter i fraktsedeln.

Utöver lagen om vägbefordringsavtal finns det särskilda bestämmelser om transporthandlingar i fråga om vissa slag av transporter, såsom transport av farliga ämnen (statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg, 194/2002, 26 §) och vissa avfallstransporter (avfallslagen, 646/2011, 121 §).

1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU

Inom EU strävar man efter att användningen av elektroniska fraktsedlar ska öka. Detta mål har lyfts fram i vitboken om transporter (COM(2011) 144), strategin för den digitala inre marknaden (COM(2015) 192) och EU:s handlingsplan för e-förvaltning (COM(2016) 179). Trots dessa initiativ har utvecklingen mot digitala logistikkedjor varit långsam. Därför antog kommissionen den 18 maj 2017 ett initiativ till en utredning om möjligheterna att främja användningen av elektroniska fraktsedlar genom antingen icke-legislativa eller legislativa åtgärder. En av kommissionen tillsatt expertgrupp, DTLF (Digital Transport and Logistics Forum) beredde en rapport om papperslösa transporter inom unionen och utanför dess gränser (Towards paperless transport within the EU and across its borders, draft 2018) som innehåller en bedömning av nuläget och en färdplan inför framtiden. Rapporten gäller samtliga transportslag och multimodala transporter.

Kommissionen lämnade den 7 maj 2018 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (COM (2018) 279 final) och en konsekvensanalys om förslaget (Commission staff Working document impact assessment accompanying the document proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, 17.5.2018). Det är fråga om ny lagstiftning och den utgör en del av det tredje paketet om ”Europa på väg”. Målet är att effektivisera godstrafiken och logistiken och minska den administrativa bördan. Ett av syftena med förslaget är att medlemsstaternas myndigheter ska godta elektronisk transportinformation i alla skeden av transportkedjan och i fråga om alla transportslag inom EU-området när transportföretagen väljer att lämna informationen elektroniskt. Ett annat syfte är att ge tillgång till informationen på ett för myndigheterna enhetligt sätt och skapa interoperabilitet mellan företagets och förvaltningens uppgifter och informationssystem.

Den föreslagna förordningen är koncentrerad och dess innehåll kan indelas i tre åtgärdsdelar i anslutning till det politiska syftet. I den första åläggs myndigheterna en skyldighet att acceptera elektronisk information eller elektroniska handlingar. Förslaget gäller dock endast de EU-rättsakter som räknas upp i bilaga I till förordningen och där det antingen inte alls sägs något om lämnande av uppgifter i elektronisk form eller där bestämmelserna om saken är på en mycket allmän nivå. Företagen åläggs ändå inte någon skyldighet att använda elektronisk information vare sig i förhållande till förvaltningen eller till andra företag. Det krävs inte att myndigheterna ska acceptera vilken elektronisk informationskälla som helst som företagen väljer, utan det förutsätts i förslaget att myndigheter godkänner elektronisk information eller elektroniska handlingar endast om det elektroniska verktyg som används vid förmedlingen

RP 156/2018 rd

uppfyller vissa krav. På detta sätt försöker man ge myndigheterna garantier för att den information eller de handlingar som förmedlas är autentiska och tillförlitliga.

Genom den andra åtgärdshelheten försöker kommissionen försäkra sig om att myndigheterna i medlemsstaterna inför sin godkännandeskyldighet på ett enhetligt sätt. Detta kräver enligt kommissionen förslag i synnerhet att man lagtekniskt definierar en gemensam uppsättning data och underdata som ska ingå i information som gäller transporter. Det krävs dock inte något egentligt förenhetligande av de informationskrav som ställs på EU:s respektive medlemsstaternas lagstiftning.

Genom den tredje åtgärdshelheten strävar kommissionen efter att säkerställa att de informationssystem som medlemsstaterna använder är kompatibla sinsemellan och med de program som företagen använder. Enligt kommissionens förslag förutsätter detta att gemensamma förfaranden och detaljerade regler anges i fråga om myndigheternas tillgång till plattformar för informationsutbyte. I dessa ska också tekniska specifikationer ingå.

Enligt förslaget ska åtgärdshelheterna genomföras som delegerade akter. Förslaget innehåller dessutom bestämmelser om funktionella krav för plattformar, om krav på tjänsteleverantörer för informationsutbyte, om bedömningsorgan för kravöverensstämmelse och om certifiering av plattformar och tjänsteleverantörer.

Som ett led i kommissionens konsekvensanalys har sådan lagstiftning och praxis kartlagts som kan utgöra hinder för användningen av elektroniska dokument (Ecorys et al; State of play and barriers to the use of electronic transport documents for freight transport: Options for EU level policy interventions, 2018). Myndigheterna kontrollerar transporthandlingarna för olika ändamål, bland annat med tanke på säkerhet, beskattning, finansiering, försäkringsverksamhet, miljö, livsmedelssäkerhet, hälsa och arbetsförhållanden. På grund av att lagstiftningen är så splittrad råder det osäkerhet om huruvida myndigheterna faktiskt ska godkänna elektroniska handlingar som gäller gränsöverskridande transporter i Europa. Av denna orsak tar företagen utskriften på handlingarna och dessa finns med i pappersform under transporten. Ett allmänt regelverk som tvingar myndigheterna att godkänna elektroniska transporthandlingar finns inte. I vissa medlemsstater tillämpas dock lagstiftning som gäller allmänna handlingar i elektronisk form också på elektroniska transporthandlingar.

Vissa medlemsstater kräver handskrivna underskrifter och till och med stämplat på transporthandlingarna. I många av medlemsstaterna finns det inte några särskilda bestämmelser om att de verkställande myndigheterna ska kontrollera transporthandlingarna. Endast i ett fåtal medlemsstater planeras allmänna bestämmelser som gäller godkännande av elektroniska transporthandlingar för alla ändamål. I de stater som redan har en referensram i lagstiftningen så gäller den antingen elektroniska fraktsedlar (eCMR) eller följesedlar (consignment note) eller elektroniska fraktsedlar för flygfrakt (e-AWB). Endast några av medlemsstaterna har särskilda bestämmelser i fråga om handlingar som gäller multimodala transporter.

Företagen emellan används elektroniska handlingar och elektroniskt informationsutbyte allmänt, och det finns inte några hinder för detta i lagstiftningen. Företagens informationssystem är trots allt närmast utformade för deras interna bruk och den information som finns i dem betraktas nästan uteslutande som affärshemligheter. Kravet på förtroendeskydd och datasäkerhet framhävs extra mycket vid informationsutbyte, och förhållningssättet till att öppna upp informationen är synnerligen restriktivt.

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

RP 156/2018 rd

Syftet med propositionen är att sätta tilläggsprotokollet till CMR-konventionen i kraft också i Finland. Ett annat syfte är att främja digitaliseringen av logistiken vid inrikes befordran genom att i lag tillåta användningen av elektroniska fraktsedlar. Med stöd av avtalsfriheten är det redan möjligt att använda elektroniska fraktsedlar vid inrikes befordran, om avtalsparterna så bestämmer och lagen om vägbefordringsavtal iakttas, även om det inte finns några separata bestämmelser om det i lagen. Användningen av elektroniska fraktsedlar är det första steget mot en digitalisering av logistiken. Det skapar grunden för den övergripande målsättningen att effektivisera leveranskedjorna genom att utnyttja information, vilket bidrar till att uppfylla de digitaliserings- och miljömål som ställts upp i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering.

Genom propositionen sätts bestämmelserna om internationell godsbefordran i tilläggsprotokollet till CMR-konventionen i kraft. På så sätt blir det möjligt att använda elektroniska fraktsedlar vid internationell godsbefordran på väg. I tilläggsprotokollet finns materiellrättsliga bestämmelser om räckvidd och verkan i samband med användningen av elektroniska fraktsedlar, autentisering av elektroniska fraktsedlar, villkor för att upprätta elektroniska fraktsedlar, införande av elektroniska fraktsedlar och handlingar som kompletterar elektroniska fraktsedlar. Därutöver innehåller avtalet sedvanliga slutbestämmelser gällande förfaranden, t.ex. om anslutning till tilläggsprotokollet. De materiellrättsliga bestämmelserna i den föreslagna lagen ska enligt propositionen ingå i lagen om vägbefordringsavtal.

Tilläggsprotokollet gäller endast internationella transporter. I lagen om vägbefordringsavtal föreskrivs emellertid också om inrikes befordran. För att regleringen av inrikes och internationell befordran ska vara så enhetlig som möjligt i överensstämmelse med lagens syfte, ska de föreslagna ändringarna i princip också gälla inrikes befordran. Ett undantag från denna princip är dock skyldigheten att överenskomma särskilt om frågor som gäller förfaranden i samband med elektroniska fraktsedlar, något som bara gäller internationell befordran.

När det gäller internationell befordran är det fråga om ett sakinnehållsmässigt genomförande där tilläggsprotokollet till CMR-konventionen sätts i kraft genom den föreslagna lagen. Ett sakinnehållsmässigt förfarande tillämpas i detta fall, eftersom CMR-konventionen har satts i kraft sakinnehållsmässigt genom lagen om vägbefordringsavtal. I och med att bestämmelserna i tilläggsprotokollet till konventionen sätts i kraft genom bestämmelserna i lagen om vägbefordringsavtal, förblir lagstiftningen om vägbefordringsavtal tydlig och konsekvent.

Även om bestämmelserna i tilläggsprotokollet genomförs sakinnehållsmässigt genom en lagändring, är det inte meningen att bestämmelserna i tilläggsprotokollet ska ändras med avseende på internationell befordran. Regleringen i fråga om internationell befordran ska tolkas på samma sätt som bestämmelserna i tilläggsprotokollet. Alla bestämmelser i tilläggsprotokollet behöver inte införas i lag, eftersom de antingen redan framgår av systematiken i lagen om vägbefordringsavtal eller deras innehåll kan tas upp på ett mer ändamålsenligt sätt i motiveringen till lagen.

Ett sammandrag över de materiellrättsliga bestämmelserna i tilläggsprotokollet i förhållande till lagförslaget:

Tilläggsprotokollet	Lagen om vägbefordringsavtal
Artikel 1	Motiveringen till 6 § 4 mom. och 7 a §

RP 156/2018 rd

Artikel 2 stycke 1	6 § 4 mom.
Artikel 2 stycke 2	Motiveringen till 6 § 4 mom.
Artikel 3 stycke 1	7 a § 3 mom. och motiveringen till det
Artikel 3 stycke 2	7 a § 3 mom.
Artikel 3 stycke 3	7 a § 2 mom.
Artikel 4 stycke 1	Motiveringen till 6 § 4 mom.
Artikel 4 stycke 2	7 a § 2 mom. och motiveringen till det
Artikel 4 stycke 3	7 a § 2 mom. och motiveringen till det
Artikel 5 stycke 1	7 b §
Artikel 5 stycke 2	9 § 1 mom. 12 punkten
Artikel 6 stycke 1	6 a § 1 mom.
Artikel 6 stycke 2	6 a § 2 mom.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska konsekvenser

Den viktigaste ändringen i förslaget är att användningen av elektroniska fraktsedlar kan användas vid internationella transporter. När det gäller inrikes transporter lyfts denna möjlighet uttryckligen upp på lagnivå, medan användningen av elektroniska fraktsedlar för närvarande grundar sig på avtal.

De föreslagna ändringarna har i första hand ekonomiska konsekvenser. Det blir i och med ändringarna möjligt att använda elektroniska fraktsedlar, vilket är ett första steg mot ett bättre utnyttjande av uppgifterna inom transportkedjan. När uppgifterna i fortsättningen i allt större utsträckning finns elektroniskt, kan detta i framtiden underlätta användningen av informationen också för andra syften inom leveranskedjan eller för myndighetstillsyn. Bestämmelser om en sådan användning bör utfärdas särskilt, eftersom lagen om vägbefordringsavtal endast gäller avtal om transporter.

Konsekvenser för hushållen

Enligt bedömningar har propositionen inte några betydande konsekvenser för hushållen, även om de utgör en stor kundkrets för post- och logistiksektorn. Den totala mängden paket ökar stadigt och enligt vad den uppskattning Kommunikationsverket gjorde i sin senast publicerade undersökning om postmarknaden uppgick den till cirka 65 miljoner 2016 (Kommunikationsverket 2017: Viestintäviraston postimarkkinaselvitys 2016, s. 13). Enligt 15 § 1 mom. 2 punkten i postlagen (415/2011) hör det till de samhällsomfattande tjänsterna att förmedla postpaket

som väger högst tio kilogram och som betalas genom allmänt använda kontantbetalningsätt och som användaren har möjlighet att lämna till ett verksamhetsställe för post eller något annat lämpligt ställe för att transporteras av ett postföretag och hämta från ett sådant verksamhetsställe. Det är därmed inte i första hand fråga om förmedling som kräver ett sådant beföringsavtal som avses i lagen om vägbeföringsavtal i fråga om de tjänster hushållen använder, utan om postförsändelser.

Konsekvenser för företag och verksamhetsutövare

Det har framförts olika bedömningar av den ekonomiska nyttan av elektroniska fraktsedlar. Trots att skillnaderna delvis är betydande, är bedömningarna positiva. Nyttoeffekter uppstår för det första för att det administrativa arbetet minskar. I en utredning som Utvecklingscentralen för informationsteknologi TIEKE rf gjort redogörs det för uppskattningar enligt vilka en helt elektronisk leveranskedja ger en inbesparing på 0,50 euro per försändelse i jämförelse med en pappersbaserad leverans och att man med hjälp av system som använder sig av informations- och kommunikationsteknik (IKT) kan minska de administrativa arbetsuppgifterna föraren har under en arbetsdag med 5,4 procent (Tieke rf 2017: Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s. 19–20). En nederländsk bedömning ger å sin sida vid handen att elektroniska fraktsedlar ger inbesparingar på upp till 4,5 euro i de administrativa kostnaderna jämfört med fraktsedlar av papper (IRU 2017: ECG–IRU Joint Statement on e-CMR, s. 2). Internationella Vägtransportunionen IRU gör själv den bedömningen att kostnaderna för hantering av elektroniska fraktsedlar kan vara upp till tre eller fyra gånger mindre än för fraktsedlar av papper (IRU: Making freight truly paperless: e-CMR). Dessutom har man uppskattat att man genom att använda elektroniska fraktsedlar kan spara in på arbetskraftskostnaderna med cirka 50 procent jämfört med att använda manuellt hanterade fraktsedlar (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt – Logistiikan sähköistämintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin).

Å andra sidan kostar införandet och underhållet av ett system för elektroniska fraktsedlar. Nyttan av elektroniska fraktsedlar är större ju större transportmängderna är. När man tar elektroniska fraktsedlar och en digitalisering av den vidhängande faktureringen i beaktande, blir det billigare att använda elektroniska fraktsedlar inom det egna systemet än att använda manuellt hanterade fraktsedlar om det årliga antalet försändelser överstiger 2 650 (Syrjänen 2017, Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt – Logistiikan sähköisten toimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 92).

När antalet försändelser är mindre är det inte automatiskt så att det är billigare att använda sig av manuellt gjorda fraktsedlar. Det kan i den situationen löna sig att köpa upprättandet och användningen av elektroniska fraktsedlar av en extern serviceproducent. Det är ofta förmånligt och enkelt att använda sig av sådana, men utbudet är än så länge ganska begränsat (Syrjänen 2017, Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt – Logistiikan sähköisten toimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 97–98). Om detta slag av tjänster utnyttjas, borde användningen av elektroniska fraktsedlar inte utgöra något oöverstigligt hinder för att fortsätta bedriva verksamhet eller inleda verksamhet.

Europeiska kommissionen har låtit göra egna beräkningar om engångskostnaderna för ibruktageandet av elektroniska fraktsedlar för företagen. Kostnaderna omfattar såväl kostnader för utrustning som för program. Kostnaderna för utrustning har beräknats så att utrustningen i transportfordonet består av en smarttelefon på 300 euro.

RP 156/2018 rd

Företagets storlek (personer)	Mängden utrustning	Kostnader för utrustning (EUR)	Kostnader för programvara (EUR)	Kostnader sammanlagt (EUR)
0–9	-	-	-	-
10–49	10	3 000	5 000	8 000
50–249	50	15 000	10 000	25 000
250-	300	90 000	60 000	150 000

(Europeiska kommissionen 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 45).

De indirekta ekonomiska konsekvenserna beror på att antalet fel minskar. När samma uppgifter inte behöver registreras flera gånger, minskar risken för fel. I Tiekés utredning ges exempel på att antalet fel minskar. Av de 2 miljoner fraktsedlar som hanteras av en operatör som sköter inrikes transporter var cirka 5 procent felaktiga. När elektroniska fraktsedlar infördes minskade antalet fel med hälften (Tieke rf (2017): Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s.15). Detta innebär att antalet felaktiga fraktsedlar har minskat med 50 000, vilket innebär en avsevärd inbesparing inom hela transportkedjan.

Fraktsedlar av papper medför kostnader också i form av arkivering. Om fraktsedlarna utgör verifikationer som ska fogas till bokföringsmaterialet, ska de bevaras i minst sex år från utgången av det år då räkenskapsperioden har upphört (2 kap. 10 § i bokföringslagen (1336/1997)). Att arkivera elektroniska fraktsedlar blir utrymmesmässigt billigare än att arkivera handlingar i pappersform. Dessutom blir det enklare att sköta arkivet i och med att det blir lättare att söka uppgifter och att förstöra dem när den tiden kommer (Tieke ry 2017: Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s. 16).

Därmed har det positiva ekonomiska konsekvenser att tillåta användningen av elektroniska fraktsedlar. En betydande del av dessa är att överlappande administrativt arbete minskar. Det uppstår emellertid nyttoeffekter också av att servicen förbättras. I de elektroniska fraktsedlarna finns informationen i digital form, vilket underlättar hanteringen av den. Därmed kan man bättre följa var godset befinner sig och kombinera och optimera leveranser. Uppgifter i elektronisk form kan också integreras med tjänster som erbjuds av andra transportföretag, t.ex. för tulldeklarationer.

Å andra sidan finns det många små transportörer inom vägbefordringssektorn. Enligt Autoliikenteen työnantajaliitto ry (bilbranschens arbetsgivareförbund) sysselsatte sektorn för landsvägstransporter och därtill knutna yrkesverksamma cirka 150 000 personer, varav cirka 70 000 arbetade som förare (Autoliikenteen työnantajat ry: Kuljetusala Suomessa). Enligt de statistiska uppgifter som Finlands Speditions- och Logistikförbund rf tagit fram sysselsätter transportsektorn, samtliga transportslag inräknade, sammanlagt cirka 120 000 arbetstagare, och antalet företag är cirka 22 000 (Finlands Speditions- och Logistikförbund rf: Faktat ja tilastot). Enligt uppgifter från Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf sysselsatte logistikföretag sammantaget cirka 145 000 personer 2017, men antalet har varit sjunkande sedan 2011 (Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, 2017: Logistiikka 4/2017). Enligt Arbetsgivarna för servicebrancherna var det sammanlagda antalet företag inom logistikbranschen i Finland 22 500 stycken 2016. Av dem var 86 procent verksamma inom den markbundna

RP 156/2018 rd

transportservicen och 10 procent inom lagerhållning och verksamhet som betjänar transportservicen (Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Logistiikka 3/2017).

I Finland är företagens storlek liten inom biltransportbranschen; cirka 50 procent av företagen sysselsätter 1–9 anställda. Cirka 2 procent av företagen sysselsätter minst 300 anställda, men deras betydelse för sysselsättningen inom branschen är stor. De anställda vid dessa företag utgör cirka 40 procent av det totala antalet anställda inom branschen (Autoliikenteen työnantaja-liitto ry: Kuljetusala Suomessa). Omsättningen på företagen inom branschen är stor. Antalet företag som inleder sin verksamhet är knappt 900 om året. Däremot är antalet företag som upphör med verksamheten knappt 1 300 om året (Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, 2017: Logistiikka 3/2017).

Att införa nya system medför kostnader för investeringar och underhåll. Små aktörer har inte nödvändigtvis kompetens för att inrätta nya digitala system, och det innebär extra kostnader att skaffa sådana av externa producenter. Att kräva att elektroniska fraktsedlar ska vara obligatoriska kan ge upphov till ekonomiska svårigheter för i synnerhet små företag, som i regel är underleverantörer i transportkedjan.

På lång sikt är digitaliseringen av affärsverksamheten dock en verksamhetsförutsättning också för de små aktörerna och digitaliseringen av funktionerna är en utvecklingstrend som pågått länge. Denna trend kommer enligt prognoserna att bli allt mer markant. Det är ändå inte ändamålsenligt att göra användningen av enbart elektroniska fraktsedlar till en skyldighet. Därför föreslås det inte att användningen av elektroniska fraktsedlar ska bli obligatorisk inom inrikes befordran.

Ett hinder för digitaliseringen inom sektorn är emellertid att det inte råder ett tillräckligt stort tryck på att övergå till elektroniska lösningar, oberoende av nyttan med dem (Syrjänen 2017: Sähköisen rahtikirjan käytön kustannushyödyt – Logistiikan sähköisten toimintatapojen käyttöönoton haasteista ja esteistä motivaatiotekijöihin, s. 99). Digitaliseringen kan främjas genom att avsändaren eller fraktföraren har rätt att kräva att elektronisk fraktsedel ska användas vid inrikes befordran. En elektronisk fraktsedel skulle alltså vara prioriterad framom en pappersversion. Om det trots kravet på elektronisk fraktsedel inte är möjligt att få det, ska det dock vara möjligt att avtala om en pappersfraktsedel eller att inte använda någon fraktsedel alls. Det föreslås dock inte i detta skede att ett sådant krav ska införas i lagen. En sådan bestämmelse togs inte med i förslaget av tre orsaker: det finns över huvud taget inte något tvång på att använda fraktsedel vid inrikes befordran, det kan på grund av brist på lämpliga tjänster bli onödigt dyrt för små företag att upprätta elektroniska fraktsedlar och i detta skede är det viktigast att genomföra de åtgärder som behövs för att Finland ska kunna ansluta sig till tilläggsprotokollet till CMR-konventionen.

Full nytta av elektroniska fraktsedlar kan uppnås bara om de elektroniska fraktsedlar och de uppgifter som ska finnas i dem är standardiserade och samverkar med dem som används inom andra system. På så sätt kan informationen överföras automatiskt inom leveranskedjan. För att främja ett standardiserat format föreslås det i det propositionsutkast som sändes på remiss att den paragraf i den gällande lagen om vägbefordringsavtal som anger att fraktsedeln vid inrikes befordran får innehålla andra uppgifter än vid internationell befordran upphävs. Syftet med en särskild bestämmelse för inrikes befordran är att förenkla de innehållsmässiga kraven på fraktsedeln vid inrikes transporter. Eftersom fraktsedeln på avsändarens eller fraktförarens begäran i praktiken ska innehålla samma uppgifter som vid internationell befordran och eftersom det är möjligt att låta bli att göra fraktsedel vid inrikes befordran, ansågs det vara ändamålsenligt att förenhetliga innehållet i fraktsedlarna och det ansågs inte just ge upphov till några extra krav. De flesta remissinstanserna ansåg trots det att förenhetligandet kräver ändringar i informat-

RP 156/2018 rd

ionssystemen, men att den nytta man får av ändringarna i förhållande till kostnaderna i detta skede är liten.

Man bör dessutom fästa uppmärksamhet vid kompatibiliteten på systemnivå. I synnerhet stora aktörer har sina egna digitala system, men dessa kommunicerar inte nödvändigtvis med varandra och eventuella underleverantörer har kanske inte tillgång till dem. Det är med tanke på kompatibiliteten viktigt att informationen är enhetlig och strukturerad, så att den kan behandlas utan problem av olika system. Fördelarna med elektroniska fraktsedlar kan nyttjas fullt ut bara om systemen är kompatibla på detta sätt. Digitaliseringen av logistiken ska därför i fortsättningen främjas också med andra medel än genom att enbart tillåta användningen av elektroniska fraktsedlar.

Full nytta av användningen av elektroniska fraktsedlar uppnås bara i situationer där elektronisk kommunikation med myndigheterna är möjlig och där inte heller några andra transportdokument krävs i form av pappershandlingar. Kommunikationsministeriet begärde i februari-mars 2018 information om vilka hinder den nationella lagstiftningen och praxisen ställde för användningen av elektroniska handlingar och digitala data inom logistiken. Begäran om information sändes till ministerierna, Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket Trafi.

Det visade sig att det inte fanns just några hinder som berodde enbart på den nationella lagstiftningen, utan de berodde antingen på internationella avtal eller på Europeiska unionens lagstiftning. I synnerhet när det gäller specialtransporter krävs det pappershandlingar. Exempelvis ska en del av de handlingar som krävs vid transport av farliga ämnen tillhandahållas på papper, om transportören yrkar på det (26 § i statsrådets förordning om transport av farliga ämnen på väg, (194/2002)). När explosiva varor överförs från eller till Finland inom EES-området krävs det att en ansökan om ett särskilt överföringsintyg görs på basis av Europaparlamentets och rådets direktiv (2014/28/EU) om harmonisering av medlemsstaternas lagstiftning om tillhandahållande på marknaden och övervakning av explosiva varor för civilt bruk. Direktivet har genomförts genom lagen om säkerhet vid hantering av farliga kemikalier och explosiva varor (390/2005) och statsrådets förordning om övervakning av tillverkningen och upplagringen av explosiva varor (819/2015). Blanketten för anhållan ska uppfylla vissa tekniska krav som gäller i hela unionen, och den blankett som finns på Säkerhets- och kemikalieverkets webbsida kan därför inte laddas ner för en elektronisk behandling av anmälan.

Dessutom kommer vissa av de krav på handlingar som behövs vid tullbehandling i huvudsak från EU-lagstiftningen. Enligt unionens tullkodex och Europeiska kommissionens arbetsprogram ska informationsutbytet mellan Tullen och kunderna digitaliseras före 2025. Också digitaliseringen av förtullningen vid den åländska skattegränsen ingår i detta program. Handlingar i anslutning till uppfyllandet av internationella överenskommelser, t.ex. ursprungshandlingar, faller inte enbart inom unionens beslutsrätt, och de kommer troligen därför att behandlas i pappersform länge än.

Kravet på pappershandlingar är inte det enda hindret för digitaliseringen av logistikkedjan. Ofta är ett av hindren aktörernas förmåga att producera giltiga och spårbara elektroniska fraktsedlar. Förfarandena för att verifiera, lagra och bearbeta data måste uppfylla kraven på ett sådant sätt att informationen har samma beviskraft och finns tillgänglig under transporten på samma sätt som när tryckta pappershandlingar används. Det är meningen att omständigheterna i samband med acceptabiliteten hos elektroniska handlingar ska lösas genom det förslag till förordning kommissionen lade fram i maj 2018 och som beskrivs i avsnitt 5.

Konsekvenser för samhällsekonomin och den offentliga ekonomin

Propositionen bedöms inte ha några direkta konsekvenser för den offentliga ekonomin, utan konsekvenserna uppstår indirekt i och med konsekvenserna för företagen. Att acceptera elektronisk fraktinformation för tillsynsändamål ger trots det upphov till vissa förvaltningskostnader för myndigheterna och till kostnader för uppdatering av informationssystem eller systemanpassning och för anskaffning av utrustning, men kostnaderna bedöms inte vara betydande (Commission staff Working document impact assessment accompanying the document proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information, 17.5.2018). Kostnadernas omfattning beror exempelvis på hur tillgången till fraktinformationen ordnas. Att t.ex. ge tillgång till informationen via ett elektroniskt gränssnitt är kostnadseffektivt. Bedömningarna i den konsekvensanalys som genomfördes i samband med kommissionens förslag till förordning utgick från informationssystemet Eucaris, och Trafiksäkerhetsverket Trafis årliga kostnader för detta är cirka 30 000 euro. De årliga kostnaderna för polisen bedömdes i samband med kommissionens förslag grovt taget uppgå till cirka 100 000 euro, på sin höjd några hundra tusen. De preliminära kostnaderna för Gränsbevakningsväsendet för att skapa nya gränssnitt uppskattas till cirka 50 000–70 000 euro.

Dessutom kan digitaliseringen av logistikkedjan bidra till att förhindra grå ekonomi. Den arbetsgrupp för logistik som sammanträdde vid kommunikationsministeriet 2016 rekommenderar användningen av elektroniska fraktsedlar för att förhindra grå ekonomi inom transportsektorn (kommunikationsministeriet 2017: Digitaalinen toimintaympäristö ja harmaa talous liikennesektorilla; jatkotoimenpiteet ja yhteenvedo, s. 2).

3.2 Konsekvenserna för myndigheterna

Propositionen har inga direkta konsekvenser för myndigheternas verksamhet, utan konsekvenserna är indirekta. Utvecklingscentralen för informationsteknologi, Tieke, har i sin utredning kartlagt vilken nytta myndigheterna har av elektroniska fraktsedlar. Det är till fördel för myndigheterna att cabotageverksamheten kan övervakas bättre, att tillgången till information om gränsöverskridande transporter förbättras, att uppgifter om lasten finns att tillgå vid olycksfall och att tillsynen över skatter och andra trafikavgifter effektiviseras (Tieke rf 2017: Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä, s. 18).

Det är väsentligt för myndighetsövervakningen att de handlingar som behövs finns att tillgå i övervakningssituationen. Fungerande transportkedjor förutsätter ett högklassigt nät av transportleder, men i fortsättningen krävs det vid sidan av den fysiska infrastrukturen allt bättre digital infrastruktur.

3.3 Miljökonsekvenser

Tack vara elektroniska fraktsedlar behövs det mindre papper i transportkedjan, vilket gör den mer miljövänlig. Enligt en bedömning används det i Europa 33 miljoner pappersark för frakthandlingar årligen, vilket motsvarar 135 ton trä (IRU 2017: ECG–IRU Joint Statement on e-CMR, s 2). Enligt en bedömning som Europeiska kommissionen publicerat kan man spara 2–8 miljarder pappersark årligen genom att använda elektroniska fraktsedlar. Detta motsvarar 180 000–900 000 träd. Intervallet har beräknats så, att det minsta värdet motsvarar ersättandet av en papperskopia med en elektronisk version och det högsta värdet motsvarar ersättandet av fem kopior med en elektronisk version (Europeiska kommissionen 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 52–53).

Det viktigaste med tanke på miljökonsekvenserna är emellertid att den mängd transportprestationer som ger upphov till utsläpp minskar. Detta innebär inte nödvändigtvis att mängden transporter i sig minskar, utan det kan ske i form av att transportkapaciteten utnyttjas effektivare och att man övergår till mera utsläppsnåla bränslen.

En digitalisering av godslogistiken har stor inverkan på miljöutsläppen från trafik och transporter. På global nivå ger verksamhet i samband med logistik upphov till 13 procent av alla utsläpp (Världsekonominforum 2016: Logistics Industry, s. 5). Enligt uppskattningar kan man på unionsnivå uppnå en minskning av koldioxidutsläppen med 15–30 procent genom digitalisering inom logistiken. Enligt Statistikcentralen utgjorde lastbilarnas transportprestationer 7 miljarder tonkilometer under det tredje kvartalet 2017, vilket innebär en ökning med 7 procent (Statistikcentralen 2017: Tielikenteen tavarankuljetukset 3/2017, nätpublikation). Därmed kan en effektivisering av enbart de inrikes landsvägstransporterna medföra betydande utsläppsminskningar. Enligt kommissionen kan man minska mängden koldioxidutsläpp från trafiken genom att använda elektronisk fraktinformation. För Europas vidkommande skulle minskningarna motsvara 1 091–1 588 tusen ton under perioden 2018–2040 (Europeiska kommissionen 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 52).

3.4 Samhälleliga konsekvenser

I logistikkedjan uppstår en väldig mängd information. Denna information har inget mervärde om den inte analyseras och utnyttjas för i synnerhet optimering av transport- och lagerhållningskapaciteten, både vad gäller själva transporterna och knutpunkterna. Artificiell intelligens, behandling av stora mängder information och sakernas internet ger möjlighet till kunskapsledning också inom logistiken. De ökande datamängderna gör det dessutom möjligt att utveckla nya affärskoncept.

Det är viktigt att utnyttja dessa data, eftersom en digitalisering inom logistiken har betydande konsekvenser för företagets verksamhet och konkurrenskraft. Konkurrenskraften för de stora företagen inom handeln utgörs till cirka 43 procent och för de stora industriföretagen till cirka 35 procent av logistikhantering. Kommunikationsministeriets publikationer 11/2012). Digitaliseringen kan i fortsättningen förväntas öka skillnaderna när det gäller företagets konkurrenskraft, eftersom de som utnyttjar digitaliseringen på ett förtjänstfullt sätt kan ha stora fördelar av detta. Effektiviserade transporter bedöms kunna spara 100–300 miljarder euro årligen i de industriföretag som är verksamma inom olika branscher i Europeiska unionen. Världsekonominforum gjorde den bedömningen att fördelarna med digitaliseringen inom logistiksektorn globalt sett ligger på 1 500 miljarder dollar och de samhälleliga fördelarna på 2 000 miljarder dollar årligen före 2025 (Världsekonominforum 2016: Logistics Industry, s. 4).

Användningen av elektroniska fraktsedlar effektiviserar behandlingen av information. Detta innebär att det manuella arbetet automatiseras. Kommissionen lyfter därför fram konsekvenserna för sysselsättningen som det viktigaste delområdet bland de samhälleliga konsekvenserna. Enligt de uppgifter som kommissionen fått av intressentgrupperna kan de arbetstagare som hanterar handlingarna dock övergå i andra uppgifter. I praktiken är konsekvenserna för de anställda ändå företagsspecifika. Å andra sidan tas de negativa konsekvenserna för sysselsättningen i det stora hela ut av tillväxten inom transportsektorn. Detta skapar ett behov av extra arbetskraft inom i synnerhet informationstekniken (Europeiska kommissionen 2018: Impact Assessment accompanying proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information (SWD(2018) 183 final) s. 51).

4 Beredningen av propositionen

RP 156/2018 rd

Målet för spetsprojektet Skapande av en tillväxtmiljö för digital affärsverksamhet, som ingår i regeringsprogrammet, är att skapa gynnsamma förhållanden för digitala tjänster och nya affärsmodeller. Inom ramen för spetsprojektet skapas en omgivning för lagstiftning och annan verksamhet som stöder uppkomsten av innovationer och tjänster. Enligt regeringsprogrammet är en av åtgärderna under den senare delen av regeringsperioden att främja digitaliseringen av logistiken.

Justitieministeriet inledde i februari 2017 ett projekt för att sätta i kraft tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till CMR-konventionen. Beredningen av ratificeringen av tilläggsprotokollet fortsätter i mån av resurser och senast när de stater som är centrala för internationella vägtransporter till eller från Finland är parter i tilläggsprotokollet. Användningen av elektroniska fraktsedlar vid gränsöverskridande transporter förutsätter att de medlemsstater där avgångs- och bestämmelseorten finns samt transitländerna har ratificerat tilläggsprotokollet eller anslutit sig till det. I mars 2018 anslöt sig Finlands grannländer Estland och Ryssland till tilläggsprotokollet. Från finländsk synpunkt vore det viktigt att också Sverige och Tyskland anslöt sig till tilläggsprotokollet. Eftersom det ändå anses vara viktigt och önskvärt att elektroniska fraktsedlar används och transportbranschen anser det vara önskvärt, har justitieministeriet och kommunikationsministeriet kommit överens om att propositionen om en anslutning till tilläggsprotokollet till CMR-konventionen ska beredas vid kommunikationsministeriet.

I samband med beredningen av den andra fasen av lagen om transportservice i början av 2017 granskades möjligheterna att digitalisera logistikkedjorna genom lagstiftning (regeringens proposition till riksdagen med förslag till lag om ändring av lagen om transportservice och vissa lagar som har samband med den (RP 145/2017 rd)). Framför allt granskades en digitalisering av frakthandlingarna vid vägtransporter. Ett av alternativen var att föreskriva om en obligatorisk användning av elektroniska fraktsedlar vid vägtransporter. Till stöd för beredningsarbetet hördes olika berörda grupper och en del berörda grupper lämnade yttranden vid remissbehandlingen. Dessutom lät man göra en extern utredning om möjligheterna att lagstifta om elektroniska fraktsedlar och om hindren på grund av regleringen (Tieke 2017: Selvitys sähköisen rahtikirjan käyttömahdollisuuksista ja sääntelyssä tavarakuljetuksissa kansallisessa tieliikenteessä).

Nuläget i fråga om den inhemska och den internationella lagstiftningen granskades och betydande aktörer i logistikbranschen intervjuades. Enligt resultatet av utredningen betraktades användningen av elektroniska fraktsedlar i sig som ett lönsamt alternativ och det konstaterades att fraktsedlarnas digitala format medför klara kostnadsfördelar för branschen. När det gällde regleringen konstaterades det dock att lagen om vägbefordringsavtal redan möjliggör användningen av elektroniska fraktsedlar vid inrikes befordran. Det ansågs dessutom att en tvingande nationell reglering inte är till fördel för Finland; det kunde i nuläget tvärtom skapa onödiga hinder och försvaga den internationella konkurrenskraften för företagen jämfört med sådana EU-länder som inte har motsvarande tvingande lagstiftning. Detsamma framkom också i yttrandena om lagförslaget, även om lagstiftaren redan i det skede när utkastet gjordes avstod från tanken på att reglera fraktsedlarna.

Av dessa orsaker togs det inte med någon bestämmelse om skyldighet att använda elektroniska fraktsedlar i den andra fasen av det lagstiftningsprojekt som gäller lagen om transportservice. Eftersom det allmänt ansågs att det är värt att satsa på utveckling i riktning mot digitaliserad logistik, beslutades det att frågan ska granskas mera ingående efter att den andra fasen av lagen om transportservice är avslutad. Som en sådan fråga som framom andra borde tas upp ansågs ratificeringen av tilläggsprotokollet till CMR-konventionen.

Kommunikationsministeriet inrättade ett nätverk för digitaliserad logistik sommaren 2017. Nätverket träffas för informella diskussioner av workshoptyp. Nätverket inrättades eftersom

RP 156/2018 rd

beredningen och drivandet av logistikfrågor förutsätter effektivt samarbete mellan de olika grupper som berörs. Innan nätverket inledde sitt arbete lät ministeriet göra en utredning om informationsresurser och dataflöden inom logistikkedjorna för inrikes godstransporter (Ramboll 2017: Logistiikkaketjun tietovarannot ja -virrat). Som en komplettering av helhetsbilden begärde kommunikationsministeriet information om vilka hinder den nationella lagstiftningen och praxisen ställde för användningen av elektroniska frakthandlingar. Begäran om information sändes till ministerierna 2018 för att de och ämbetsverken inom deras förvaltningsområden skulle besvara den.

I början av 2018 sammanställde kommunikationsministeriet beredningsarbetet i form av statsrådets principbeslut om en utvecklingsplan för att stärka digitaliseringen inom logistiken och transportsektorn samt i hamnarna. Statsrådet godkände principbeslutet den 28 mars 2018. Principbeslutet ställer upp fyra viktiga mål. För det första skapas en decentraliserad infrastruktur för datadelning inom logistiken, för det andra förbättras närlogistikens funktion, för det tredje utvecklas intelligent automatisering för logistikändamål och för det fjärde påskyndas digitaliseringen i hamnarna. Som första åtgärd enligt principbeslutet ska tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till CMR-konventionen ratificeras och samtidigt ska lagen om vägbefordringsavtal ändras så att den inte utgör något hinder för digitaliseringen av fraktinformation vid internationell befordran.

Principbeslutet var ute på remiss i februari 2018. De berörda grupperna tog mycket positivt emot förslaget att tilläggsprotokollet till CMR-konventionen ska ratificeras och elektroniska fraktsedlar införas. En del av remissinstanserna framhöll i sina yttranden hur snabbt utvecklingen av nya system sker och framhöll de svagare och mindre aktörernas ställning i förhållande till de moderniseringar och investeringar som krävs.

En preliminär åländsk ståndpunkt till propositionen har också inhämtats med avseende på förhållandet mellan riket och landskapet Åland vid fördelningen av behörighet. Tilläggsprotokollet innehåller inte några bestämmelser som hör till Ålands behörighet.

Utkastet till proposition var på remiss mellan den 22 maj och den 19 juni 2018. Remissbehandlingen var gemensam med remissbehandlingen av propositionen med ett förslag till ändring av lagen om transportservice. Förslaget sändes på remiss till ministerierna, myndigheterna, fackförbunden och transportföretagen. Utlåtanden begärdes från 221 organisationer. Sammanlagt 51 utlåtanden lämnades (17 om eCMR)

Förslaget att tilläggsprotokollet om elektroniska fraktavtal till CMR-konventionen ska ratificeras vann ett enhälligt understöd av remissinstanserna (de som nämns nedan och av Finnair Abp och Företagarna i Finland rf). Remissinstanserna stödde också att användningen av elektroniska fraktsedlar uttryckligen möjliggörs när det gäller inhemsk befordran av gods, men att användningen av sådana alltså inte är obligatorisk.

De flesta av de som lämnat yttrande motsätter sig att innehållet i fraktsedlarna vid inrikes befordran ska motsvara det som gäller vid internationell befordran. Ett förenhetligande av fraktsedlarna för inrikes och internationell befordran skulle kräva att fraktsedlarna för inrikes befordran utökas med några fält för uppgifter. Det framgår av yttrandena att detta skulle kräva uppdatering av informationssystemen. Nyttan av en sådan systemändring i förhållande till kostnaderna anses dock inte vara särskilt stor. Att behålla detta förslag i propositionen skulle enligt remissinstanserna kräva en noggrannare konsekvensanalys med avseende på kostnaderna (Logistiikkayritysten Liitto ry, Arbetsgivarna för servicebrancherna PALTA rf, Finlands Speditions- och Logistikförbund rf, Finsk Handel rf, VVS – Tekniska Handelsförbundet rf, Finlands Transport och Logistik SKAL rf, Finlands inköps- och Logistikförening LOGY rf,

RP 156/2018 rd

Logistiikka-asiakkaiden neuvottelukunta LONK och Raidealan neuvottelukunta RAINE, Finlands Näringsliv EK och Teknologiindustrin rf).

Enligt Centralhandelskammaren borde man i stället för standarder på nationell nivå sträva efter en elektronisk fraktsedel som uppfyller internationell standard. Ett förenhetligande förspåkas också av Trafiksäkerhetsverket Trafi.

Inrikesministeriet konstaterade att det är väsentligt för myndighetsövervakningen att de handlingar som behövs finns att tillgå i en övervakningssituation. Också Polisstyrelsen för fram fördelarna med en enhetlig standard vid kontroller och i olycksituationer

Social- och hälsovårdsministeriet konstaterar att det bör utvärderas ifall arbetarskyddstillsynen skulle ha nytta av uppgifterna i elektroniska fraktsedlar.

Kommunikationsverket tar i sitt yttrande upp kraven på autentisering av elektroniska fraktsedlar. Kommunikationsverket anser att kraven i artikel 3 stycke 1 i tilläggsprotokollet överensstämmer med de krav på avancerad elektronisk signatur som anges i eIDAS-förordningen (EU nr 910/2014).

Ålands landskapsregering lämnade inte sitt yttrande.

Utifrån den respons som remissbehandlingen gett stryks förslaget om att fraktsedeln för inrikes befordran ska innehålla motsvarande uppgifter som fraktsedeln för internationell befordran. Därutöver har detaljmotiveringen för det föreslagna 7a § 3 mom. preciserats med avseende på tillförlitliga elektroniska signaturer.

5 Andra omständigheter som inverkar på propositionens innehåll

Regeringens proposition är ett led i den tredje fasen av det lagstiftningsprojekt som anknyter till lagen om transportservice (320/2017). En av de sakhelheter som ska granskas i den tredje fasen av lagstiftningsprojektet är främjandet av digitaliserad logistik. Eftersom det i fråga om elektroniska fraktsedlar gäller ikraftsättandet av internationell rätt, görs denna del i form av en separat proposition.

Elektroniska fraktsedlar i enlighet med tilläggsprotokollet till CMR-konventionen får bara användas vid internationella transporter via och mellan avtalsparterna. På EU-nivå undersöks möjligheterna att främja användningen av elektroniska handlingar vid godstransporter, och kommissionen utreder olika lösningar, både sådana som kräver lagstiftning och sådana som inte kräver det. Kommissionen har lagt fram en preliminär konsekvensanalys under försommaren 2017 (Europeiska kommissionen 2017: Inception Impact Assessment. Electronic documents for freight transport). Kommissionen lämnade i maj 2018 ett förslag till förordning om godkännande av elektroniska fraktsedlar inom myndigheternas verksamhet (se avsnitt 1.2 Den internationella utvecklingen samt lagstiftningen i utlandet och i EU). Ett av de alternativa förslag till åtgärder som kommissionen tog ställning till var att rekommendera medlemsstaterna att ratificera tilläggsprotokollet till CMR-konventionen. Kommissionen ansåg dock detta vara ett alltför långsamt alternativ (Europeiska kommissionen 2018: SWD(2018) 183 final, part 2/2, s. 115). Eftersom EU inte har antagit någon lagstiftning om elektroniska fraktsedlar och inte planerar någon sådan, omfattas frågan av den nationella behörigheten.

Användningen av elektroniska fraktsedlar kräver interoperabilitet i fråga om information och informationssystem. Den undergrupp till Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa som arbetar för förenkling av handelsprocedurer (UN/CEFACT) utarbetar internationella rekommendationer i form av standarder för handelsförfaranden och elektronisk handel.

RP 156/2018 rd

Även om rekommendationerna inte är bindande, har ett flertal av dem en bred internationell spridning inom näringslivet och myndighetsverksamheten. En av rekommendationerna är användningen av elektroniska fraktsedlar, och beredningen av de tekniska specifikationerna för sådana pågår som bäst inom ramen för projektet Electronic Consignment Note UNSM.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Det finns inte några bestämmelser om användningen av elektroniska fraktsedlar i lagen om vägbefordringsavtal. Eftersom CMR-konventionen och tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar enbart gäller internationella transporter, kan användningen av elektroniska fraktsedlar vid inrikes transporter regleras separat. Med stöd av avtalsfriheten är det redan möjligt att använda elektroniska fraktsedlar vid inrikes befordran, om avtalsparterna så bestämmer och lagen om vägbefordringsavtal iakttas, även om det inte finns några separata bestämmelser om det i lagen.

Användningen av elektroniska fraktsedlar är trots det inte något brett utbrett fenomen i vårt land. Enligt en undersökning som Finlands Transport och Logistik SKAL rf lät utföra användes elektronisk fraktsedel inte alls av 64 procent av de 585 respondenterna i undersökningen. Sporadiskt eller sällan används elektroniska fraktsedlar av sammanlagt 19 procent. På kontinuerlig basis används elektroniska fraktsedlar av 16 procent. (SKAL 2016: SKAL:s transportbarometer 1/2015.) Det finns trots detta stora skillnader mellan aktörerna.

Vid internationella transporter är bestämmelserna i tilläggsprotokollet till CMR-konventionen av betydelse. Enligt artikel 2 stycke 1 får en sådan fraktsedel som avses i konventionen utfärdas genom elektronisk kommunikation. Detsamma gäller varje begäran, förklaring, anvisning, krav, förbehåll eller annan kommunikation i samband med fullgörandet av ett fraktavtal i överensstämmelse med konventionen. Elektronisk kommunikation innebär enligt artikel 1 i tilläggsprotokollet uppgifter i elektronisk form som lämnas av fraktföraren, avsändaren eller någon annan berörd part som är delaktig i fullgörandet av ett sådant fraktavtal som avses i konventionen och som hänför sig till det i form av bilagor eller på annat sätt och som lämnas samtidigt eller i efterhand så att de utgör en del av den elektroniska fraktsedeln. I artikel 6 till tilläggsprotokollet anges vad som är handlingar som kompletterar elektroniska fraktsedlar.

Enligt artikel 2 stycke 2 i tilläggsprotokollet ska en elektronisk fraktsedel som är i överensstämmelse med bestämmelserna i tilläggsprotokollet anses motsvara en sådan fraktsedel som avses i konventionen och ha samma bevisvärde och samma verkan som den fraktsedeln. Därmed är bestämmelserna i lagen om befordringsavtal i princip tillämpliga även på elektroniska fraktsedlar efter det att tilläggsprotokollet satts i kraft.

I artiklarna 3–5 i tilläggsprotokollet ingår bestämmelser om tillvägagångssätt vid användningen av elektroniska fraktsedlar. I artikel 3 ingår bestämmelser om autentisering av elektroniska fraktsedlar, i artikel 4 om villkor för att upprätta elektroniska fraktsedlar och i artikel 5 om införande av elektroniska fraktsedlar. Bestämmelserna i dessa artiklar avviker från bestämmelserna i CMR-konventionen och därmed också från lagen om vägbefordringsavtal. Skillnaderna beror på egenskaperna hos elektroniskt utfärdade handlingar och tillvägagångssätt för sådana i jämförelse med handlingar på papper.

Bestämmelserna i artiklarna från och med artikel 7 innehåller slutbestämmelser. De innehåller regler för tilläggsprotokollets undertecknande, ratificering och anslutning, ikraftträdande, uppsägning, upphörande, förbehåll, ändringar och depositarie. Därutöver innehåller tilläggsprotokollet bestämmelser om tvistlösning, sammankallande av diplomatkonferens och underrättelser till stater.

I fråga om andra transporter än transporter på väg gäller andra bestämmelser i Finland. I järnvägstransportlagen (1119/2000) finns det bestämmelser om transporter på järnväg. När det gäller sjötransporter finns bestämmelserna i sjölagen (674/1994). Införandet av elektroniska

fraktsedlar främjas också när det gäller sådana transporter. Det blev möjligt att ta i bruk elektroniska fraktsedlar i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland i och med att den mellan Republiken Finlands kommunikationsministerium och Ryska federationens transportministerium ingångna överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (FördrS 84–87/2016) sattes i kraft. Överenskommelsen trädde i kraft den 22 december 2016.

2 Lagförslag

6 §. Upprättande av fraktsedel. Det föreslås att ett nytt 4 mom. tas in i paragrafen. Enligt momentet kan fraktsedeln upprättas elektroniskt. Möjligheten att använda elektroniska fraktsedlar ska gälla såväl inrikes som internationell befordran. Med en elektronisk fraktsedel avses en fraktsedel som är upprättad genom elektronisk kommunikation av fraktföraren, avsändaren eller någon annan berörd part som är delaktig i fullgörandet av ett fraktavtal, inbegripet uppgifter som hänför sig till den elektroniska kommunikationen i form av bilagor eller på det sätt som lämnas samtidigt eller i efterhand så att de utgör en del av den elektroniska fraktsedeln. Med elektronisk kommunikation avses information som skapas, sänds, tas emot eller sparas elektroniskt, optiskt, digitalt eller på annat motsvarande sätt så att den blir tillgänglig för senare bruk.

En elektronisk fraktsedel behöver inte vara en digitaliserad version av en fraktsedel på papper eller ett dokument i elektronisk form, utan den också utgörs av en datamängd i maskinläsbar form som motsvarar informationen i den elektroniska fraktsedeln. Data i maskinläsbar form är lätta att behandla med olika datakommunikationsprogram. Information i ordinärt PDF-format eller HTML-format är svårläst programmässigt och därför är t.ex. XML-format och olika gränssnitt som ger direkt tillgång till datakällan sådana som lämpar sig för maskinläsbara data. Sådana data har sparats på ett strukturerat, organiserat och klassificerat sätt och kan därmed vid behov exempelvis konverteras och visas som handlingar.

Utöver själva den elektroniska fraktsedeln kan också den kommunikation som gäller fullgörandet av ett fraktavtal lämnas i elektronisk form. Med sådan kommunikation avses varje begäran, förklaring, anvisning, krav, förbehåll eller annan kommunikation i samband med fullgörandet av fraktavtalet. Dessutom föreskrivs det i den föreslagna 6 a § om uppgifter som kompletterar elektroniska fraktsedlar.

En elektronisk fraktsedel som uppfyller kraven i lagen om vägbefordringsavtal ska anses likställt med en fraktsedel på papper och ha samma bevisvärde och samma verkan som den fraktsedeln. På elektroniska fraktsedlar tillämpas samma bestämmelser som på fraktsedlar på papper, t.ex. vad gäller innehållet, om inte något annat föreskrivs. Ett undantag utgörs av bestämmelserna om antalet utfärdade exemplar av fraktsedeln och om underskrifter, som enligt förslaget ska ändras på grund av de särdrag som utmärker handlingar i elektronisk form.

6 a §. Uppgifter som kompletterar elektroniska fraktsedlar. I 1 mom. ingår bestämmelser om fraktförarens skyldighet att lämna avsändaren ett kvitto och all den information som behövs för att identifiera varorna. Skyldigheten gäller såväl inrikes som internationell befordran. Uppgifterna kan sändas elektroniskt med stöd av det föreslagna 6 § 4 mom.

I 2 mom. föreskrivs att sådana uppgifter som avses i 9 § 2 mom. 7 punkten (förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren) och 16 § (handlingar som ska ställas till fraktförarens förfogande) i lagen kan lämnas i elektronisk form. Ett villkor är att dessa uppgifter redan finns i elektronisk form, det finns med andra ord inte någon skyldighet att digitalisera dem. Ett ytterligare villkor är att avtalsparterna har kommit överens om ett tillvägagångssätt som garanterar uppgifternas integritet. Denna avtalskyldighet gäller dock endast internation-

ella transporter, eftersom det enligt 7 b § inte finns någon uttrycklig skyldighet för parterna att komma överens om förfarandena i fråga om elektroniska fraktsedlar vid inrikes befordran.

7 a §. Upprättande och autentisering av elektroniska fraktsedlar. När det gäller elektroniska fraktsedlar föreskrivs det i paragrafen om ett avvikande förfarande i relation till 7 § i lagen, där det föreskrivs om antalet fraktsedlar och undertecknandet av dem.

I 2 mom. föreskrivs det om upprättandet av elektroniska fraktsedlar och ändringar i dem. En fraktsedel ska upprättas på ett sätt som säkerställer uppgifternas integritet. Detta innebär att uppgifterna ska bevaras i den form som de är i den första slutliga versionen av fraktsedeln. Uppgifterna har bevarat sin integritet när uppgifterna bevaras intakta och oförändrade, fränsett sådana tillägg eller ändringar som normalt uppstår under kommunikationens gång och vid lagring och visning av kommunikationen. Innehållet i en fraktsedel kan dock behöva ändras. Det ska vara tillåtet att göra ändringar i sådana fall som avses i lagen om vägbefordringsavtal. Dessutom ska de ändringar som gjorts kunna spåras i efterhand och de ska göras så att de ursprungliga uppgifterna inte förstörs.

De bestämmelser som gäller antalet fraktsedlar är inte relevant i fråga om elektroniska fraktsedlar. Däremot ska uppgifterna vara tillgängliga för alla som har rätt att få tillgång till dem.

I 3 mom. föreskrivs det att en elektronisk fraktsedel ska autentiseras av parterna i befordringsavtalet med tillförlitlig elektronisk underskrift eller någon annan motsvarande elektronisk autentiseringsmetod. Med elektronisk underskrift avses uppgifter i elektronisk form som är fogade till eller som logiskt hänför sig till andra uppgifter i elektronisk form och som fungerar som autentiseringsmetod. Om inte något annat visas, anses en elektronisk underskrift vara tillförlitlig om den är knuten uteslutande till undertecknaren, undertecknaren kan identifieras genom den, den är skapad med medel som undertecknaren kan behålla under uteslutande sin egen kontroll och den är kopplad till de uppgifter den avser på ett sådant sätt att alla efterföljande ändringar av uppgifterna kan upptäckas. En sådan är t.ex. en avancerad elektronisk underskrift enligt 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 (nedan *eIDAS-förordningen*).

I stället för en elektronisk underskrift kan någon annan elektronisk autentiseringsmetod användas. Det kan t.ex. vara en sådan stark autentisering som avses i 2 § 1 mom. 1 punkten i lagen om stark autentisering och betrodda elektroniska tjänster (617/2009). Också en sådan elektronisk stämpel som avses i eIDAS-förordningen kan användas. För att det ska anses vara fråga om ett tillförlitligt sätt att underteckna krävs det emellertid inte nödvändigtvis stark autentisering, utan också andra tillförlitliga metoder kan bli aktuella.

7 b §. Införande av elektroniska fraktsedlar vid internationell befordran. Bestämmelserna i paragrafen gäller internationella transporter där elektroniska fraktsedlar används. Användandet av elektroniska fraktsedlar kräver andra tillvägagångssätt än användandet av fraktsedlar på papper. I 1 mom. föreskrivs det om tillvägagångssätt för införandet av elektroniska fraktsedlar som parterna i fraktavtalet ska komma överens om sinsemellan. Förteckningen är inte avsedd att vara heltäckande, utan parterna kan också komma överens om andra tillvägagångssätt, såvida de är förenliga med lagen om vägbefordringsavtal.

9 §. Fraktsedelns innehåll vid internationell befordran. Det föreslås att en ny 12 punkt ska fogas till 1 mom.. Enligt den nya 12 punkten ska det förfaringsätt som överenskommits i fråga om de situationer som avses i 7 b § nämnas i fraktsedeln, om en elektronisk fraktsedel används vid en internationell transport. Syftet med omnämmandet är att man med hjälp av den

enkelt kan konstatera vilka de använda förfaringssätten är. Det görs en teknisk ändring i 11 punkten, som avslutas med kommatecken i stället för med punkt.

3 Ikraftträdande

Det föreslås att lagens ikraftträdande ska bestämmas genom förordning av statsrådet. Det är nödvändigt att reglera ikraftträdande genom förordning för att lagen och Finlands anslutning till tilläggsprotokollet till CMR-konventionen ska träda i kraft samtidigt.

I artikel 8 stycke 2 anges att tilläggsprotokollet träder i kraft den nittionde dagen efter det att fem av de stater som avses i artikel 7 stycke 3 i tilläggsprotokollet har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument. Tilläggsprotokollet har trätt i kraft den 5 juni 2011.

Enligt artikel 8 stycke 2 i tilläggsprotokollet träder protokollet för varje stat som ratificerar protokollet eller ansluter sig till det efter det att fem stater har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument i kraft den nittionde dagen efter det att staten i fråga har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

Tilläggsprotokollet har inte upprättats inom ramen för Europeiska unionen, utan det är fråga om en av Förenta nationernas konventioner. Enligt artikel 91 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt antar unionen lagstiftning som gäller trafik enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet. Unionen har emellertid inte antagit någon lagstiftning om elektroniska fraktsedlar, och frågan omfattas därför av den nationella behörigheten.

Enligt 94 § i grundlagen godkänner riksdagen fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen eller annars har avsevärd betydelse, eller som enligt grundlagen av någon annan anledning kräver riksdagens godkännande. Enligt 95 § i grundlagen sätts de bestämmelser i fördrag och andra internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen i kraft genom lag. I övrigt sätts internationella förpliktelser i kraft genom förordning.

En bestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen, om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska föreskrivas i lag eller om det finns lagbestämmelser om den sak som lagen gäller eller det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken (GrUU 11/2000 rd, s. 2). Bestämmelserna i tilläggsprotokollet hör till området för lagen om vägbefordringsavtal och det föreslås att de ska sättas i kraft genom en ändring av den lagen. Bestämmelserna gäller rättigheter och skyldigheter för dem som är parter i befordringsavtal. Riksdagens samtycke behövs alltså för att tilläggsprotokollet ska kunna sättas i kraft.

Enligt 79 § i grundlagen ska det framgå av en lag vid vilken tidpunkt den träder i kraft. Av särskilda skäl kan det i en lag anges att tidpunkten för ikraftträdandet bestäms genom förordning. Enligt 95 § i grundlagen kan det i en lag om ikraftträdande av en internationell förpliktelse anges att bestämmelser om ikraftträdandet utfärdas genom förordning. Enligt bestämmelserna i 80 § i grundlagen ska statsrådet utfärda en förordning om det inte särskilt anges att den ska utfärdas av republikens president eller ett ministerium.

Enligt 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) träder en bestämmelse i ett fördrag eller någon annan internationell förpliktelse som Finland förbinder sig till och som innehåller en bestämmelse i en fråga som enligt självstyrelselagen för Åland faller inom landskap-

RP 156/2018 rd

ets behörighet i kraft i landskapet endast om lagtinget ger sitt bifall till den författning genom vilken bestämmelsen sätts i kraft.

Enligt 27 § 1 mom. i självstyrelselagen har riket lagstiftningsbehörighet i fråga om andra än i paragrafen särskilt nämnda privaträttsliga angelägenheter, om de inte direkt hänför sig till ett rättsområde som enligt lagen i fråga hör till landskapets lagstiftningsbehörighet. Enligt 18 § 1 mom. 21 punkten i självstyrelselagen har landskapet lagstiftningsbehörighet i fråga om vägtrafik. Detta omfattar dock bestämmelser av det slag som finns i vägtrafiklagen, men inte vägbefordringsavtal, där det är fråga om avtalsrättsliga arrangemang i fråga om frakt.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås det att

riksdagen godkänner det i Genève den 20 februari 2008 upprättade tilläggsprotokollet om elektroniska fraktsedlar till konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg.

Eftersom tilläggsprotokollet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lag

om ändring av lagen om vägbefordringsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om vägbefordringsavtal (345/1979) 9 § 1 mom. 11 punkten och
fogas till 6 § ett nytt 4 mom., till lagen nya 6 a, 7 a och 7 b § samt till 9 § 1 mom. en ny 12
punkt som följer:

6 §

Upprättande av fraktsedel

Fraktsedeln eller uppgifter om dess innehåll i maskinläsbar form kan sändas elektroniskt
(*elektronisk fraktsedel*) liksom annan kommunikation i samband med fullföljandet av befordringsavtalet.

6 a §

Uppgifter som kompletterar elektroniska fraktsedlar

Fraktföraren ska på begäran lämna avsändaren ett kvitto för varorna och all den information som behövs för att identifiera leveransen och för att få tillgång till den elektroniska fraktsedeln.

Avsändaren kan lämna fraktföraren en sådan förteckning som avses i 9 § 2 mom. 7 punkten och de uppgifter som avses i 16 § i elektronisk form, om de finns i denna form och avtalsparterna vid internationell befordran har kommit överens om ett förfarande som gör det möjligt att koppla samman uppgifterna och den elektroniska fraktsedeln på ett sätt som garanterar uppgifternas och handlingarnas integritet.

7 a §

Upprättande och autentisering av elektroniska fraktsedlar

Det som föreskrivs i 7 § tillämpas inte på elektroniska fraktsedlar.

Elektroniska fraktsedlar ska skapas på ett sätt som säkerställer uppgifternas integritet. Ändringar i en elektronisk fraktsedel ska kunna spåras i efterhand och de ska göras så att de ursprungliga uppgifterna inte förstörs. Uppgifterna ska vara tillgängliga för alla som har rätt att få tillgång till dem.

En elektronisk fraktsedel ska autentiseras av parterna i befordringsavtalet med en tillförlitlig elektronisk underskrift eller någon annan elektronisk autentiseringsmetod.

7 b §

Införande av elektroniska fraktsedlar vid internationell befordran

Om elektroniska fraktsedlar används vid internationell befordran ska parterna i befordringsavtalet komma överens om på vilket sätt:

- 1) en elektronisk fraktsedel ska upprättas och överlämnas till den bemyndigade parten,
- 2) integriteten hos den elektroniska fraktsedeln ska säkerställas,

RP 156/2018 rd

- 3) den befullmäktigade parten kan påvisa de rättigheter den elektroniska fraktsedeln ger upphov till,
- 4) det kan bekräftas att godset har levererats till mottagaren,
- 5) den elektroniska fraktsedeln kan kompletteras och ändras,
- 6) den elektroniska fraktsedeln kan ersättas med en fraktsedel som upprättats på något annat sätt.

9 §

Fraktsedelns innehåll vid internationell befördran

Vid internationell befördran skall av fraktsedeln framgå:

- 11) omnämmande av att på befördran tillämpas den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats,
- 12) omnämmande av det förfaringssätt som överenskommits i fråga om sådana situationer som avses i 7 b §.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.
Syftet med denna lag är att sätta i kraft det i Genève den 20 februari 2008 upprättade tilläggsprotokollet till 1979 års konvention om fraktavtal vid internationell godsbefördran på väg sådant Finland har förbundit sig till det.

Helsingfors den 27 september 2018

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

<p>TILLÄGGSPROTOKOLL OM ELEKTRONISKA FRAKTSEDLAR TILL KONVENTIONEN OM FRAKTAVTAL VID INTERNATIONELL GODSBEFORDRAN PÅ VÄG (CMR)</p> <p>Parterna till detta protokoll, som</p> <p><i>är parter</i> i den i Genève den 19 maj 1956 upprättade konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe- fordran på väg (CMR),</p> <p><i>önskar</i> komplettera konventionen så att fraktsedlar också kan fyllas i med hjälp av förfaranden som tillämpas på elektronisk registrering och databehandling,</p> <p>har kommit överens om följande:</p> <p style="text-align: center;">Artikel 1</p> <p style="text-align: center;">Definitioner</p> <p>I detta protokoll avses med <i>"konvention"</i> konventionen om fraktavtal vid internationell godsbe- fordran på väg (CMR),</p> <p><i>"elektronisk kommunikation"</i> information som skapas, sänds, tas emot eller sparas elektroniskt, optiskt, digitalt eller på annat motsvarande sätt så att den blir tillgänglig för senare bruk,</p> <p><i>"elektronisk fraktsedel"</i> en genom elektro- nisk kommunikation utfärdad fraktsedel som fraktföraren, avsändaren eller någon annan berörd part som är delaktig i fullgörandet av ett sådant fraktavtal som avses i konventionen, inbegripet uppgifter som logiskt hänfö- rer sig till den elektroniska kommunikationen i form av bilagor eller på annat sätt och som utfärdas samtidigt eller i efterhand så att de utgör en del av den elektroniska fraktsedeln,</p> <p><i>"elektronisk underskrift"</i> uppgifter i elektro-</p>	<p>ADDITIONAL PROTOCOL TO THE CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD (CMR) CONCERNING THE ELECTRONIC CONSIGNMENT NOTE</p> <p>The Parties to this Protocol,</p> <p><i>Being Parties</i> to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,</p> <p><i>Desirous of</i> supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,</p> <p><i>Have agreed</i> as follows:</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p style="text-align: center;">Definitions</p> <p>For the purposes of this Protocol, <i>"Convention"</i> means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);</p> <p><i>"Electronic communication"</i> means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;</p> <p><i>"Electronic consignment note"</i> means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;</p> <p><i>"Electronic signature"</i> means data in elec-</p>
---	--

<p>nisk form som är fogade till eller som logiskt hänför sig till andra uppgifter i elektronisk form och som fungerar som autentiseringsmetod.</p>	<p>tronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.</p>
<p>Artikel 2</p>	<p>Article 2</p>
<p>Räckvidd och verkan av elektroniska fraktsedlar</p>	<p>Scope and effect of the electronic consignment note</p>
<p>1. Om inte annat följer av bestämmelserna i detta protokoll, får en sådan fraktsedel som avses i konventionen, och varje begäran, förklaring, anvisning, krav, förbehåll eller annan kommunikation i samband med fullgörandet av ett sådant fraktavtal som avses i konventionen, utfärdas genom elektronisk kommunikation.</p> <p>2. En elektronisk fraktsedel som är i överensstämmelse med bestämmelserna i detta protokoll ska anses motsvara en sådan fraktsedel som avses i konventionen och följaktligen ha samma bevisvärde och samma verkan som den fraktsedeln.</p>	<p>1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.</p> <p>2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.</p>
<p>Artikel 3</p>	<p>Article 3</p>
<p>Autentisering av elektroniska fraktsedlar</p>	<p>Authentication of the electronic consignment note</p>
<p>1. En elektronisk fraktsedel ska autentiseras av fraktavtalets parter med en tillförlitlig elektronisk underskrift som verifierar dess samband med fraktsedeln. Om inte något annat visas, ska en elektronisk underskriftsmetod anses tillförlitlig, om den</p> <p>a) har anknytning endast och enbart till undertecknaren, b) kan identifiera undertecknaren, c) har skapats så att endast undertecknaren själv kan kontrollera den, och d) är kopplad till de uppgifter den hänför sig till på ett sådant sätt att eventuella senare ändringar kan spåras.</p> <p>2. En elektronisk fraktsedel kan autentiseras också med varje annan elektronisk autentiseringsmetod som lagstiftningen tillåter i det land där den elektroniska fraktsedeln utfär-</p>	<p>1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:</p> <p>(a) is uniquely linked to the signatory; (b) is capable of identifying the signatory; (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.</p> <p>2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.</p>

<p>das.</p> <p>3. Uppgifterna i en elektronisk fraktsedel ska vara tillgängliga för alla parter som har rätt att få tillgång till dem.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 4</p> <p style="text-align: center;">Villkor för att upprätta elektroniska fraktsedlar</p> <p>1. En elektronisk fraktsedel ska innehålla samma uppgifter som en sådan fraktsedel som avses i konventionen.</p> <p>2. Det förfarande som tillämpas för att utfärda en elektronisk fraktsedel ska säkerställa integriteten hos fraktsedelns uppgifter från det den första gången skapades i sin slutliga form. Med integritet avses att uppgifterna bevaras i sin helhet och oförändrade, frånsett sådana tillägg eller ändringar som normalt uppstår under kommunikationens gång, vid lagring och visning.</p> <p>3. De uppgifter som en elektronisk fraktsedel innehåller får kompletteras eller ändras i de fall som anges i konventionen.</p> <p>Det förfarande som tillämpas vid komplettering eller ändring av en elektronisk fraktsedel ska göra det möjligt att som sådana urskilja vilka kompletteringar eller ändringar som har gjorts och ska bevara fraktsedelns ursprungliga uppgifter.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 5</p> <p style="text-align: center;">Införande av elektroniska fraktsedlar</p> <p>1. De parter som är delaktiga i fullgörandet av ett fraktavtal ska komma överens om vilka förfaranden som ska tillämpas och hur de ska genomföras i enlighet med kraven i detta protokoll och i konventionen, särskilt vad gäller</p> <p>a) sättet att utfärda elektroniska fraktsedlar och att överlämna dem till berättigade parter,</p> <p>b) försäkran om att den elektroniska fraktse-</p>	<p>3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.</p> <p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;">Conditions for the establishment of the electronic consignment note</p> <p>1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.</p> <p>2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.</p> <p>3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.</p> <p>The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.</p> <p style="text-align: center;">Article 5</p> <p style="text-align: center;">Implementation of the electronic consignment note</p> <p>1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:</p> <p>(a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;</p> <p>(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;</p>
---	--

<p>delns integritet bevaras, c) sättet på vilket den part som har rätten till de rättigheter den elektroniska fraktsedeln ger upphov till kan påvisa sin rätt, d) sättet att bekräfta att varan har levererats till mottagaren, e) förfarandet för komplettering eller ändring av en fraktsedel, och f) förfarandet för att vid behov ersätta en elektronisk fraktsedel med en fraktsedel som utfärdas på annat sätt.</p> <p>2. Förfaringssätten enligt stycke 1 måste anges i elektroniska fraktsedlar och de måste vara lätta att fastställa.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 6</p> <p style="text-align: center;">Handlingar som kompletterar elektroniska fraktsedlar</p> <p>1. Fraktföraren ska på begäran lämna avsändaren ett kvitto för varorna och all den information som behövs för att identifiera leveransen och för att få tillgång till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll.</p> <p>2. Avsändaren kan lämna de handlingar som avses i artikel 6 stycke 2 g och artikel 11 i konventionen till fraktföraren genom elektronisk kommunikation, om de finns i denna form och om parterna har kommit överens om ett förfarande som gör det möjligt att upprätta en länk mellan dessa handlingar och den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll på ett sådant sätt som garanterar handlingarnas integritet.</p> <p style="text-align: center;"><i>SLUTBESTÄMMELSER</i></p> <p style="text-align: center;">Artikel 7</p> <p style="text-align: center;">Undertecknande, ratificering, anslutning</p> <p>1. Detta protokoll står öppet för undertecknande av stater som är signatärer eller parter i konventionen och som antingen är med-</p>	<p>(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement; (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected; (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.</p> <p>2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p style="text-align: center;">Documents supplementing the electronic consignment note</p> <p>1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.</p> <p>2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.</p> <p style="text-align: center;"><i>FINAL PROVISIONS</i></p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p style="text-align: center;">Signature, ratification, accession</p> <p>1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or</p>
---	---

<p>lemmar av Ekonomiska kommissionen för Europa eller som har beviljats rådgivande status i enlighet med stycke 8 i kommissionens behörighetsregler.</p> <p>2. Detta protokoll står öppet för undertecknande i Genève den 27–30 maj 2008 och därefter i Förenta nationernas högkvarter i New York till och med den 30 juni 2009.</p> <p>3. Detta protokoll ska ratificeras av signatärstaterna och det står öppet för anslutning av de i stycke 1 i denna artikel avsedda icke-signatärstater som är parter i konventionen.</p> <p>4. Stater som får delta i en viss del av den av Ekonomiska kommissionen för Europa bedrivna verksamheten enligt stycke 11 i kommissionens behörighetsregler och som har tillträtt konventionen kan bli parter i detta protokoll genom att ansluta sig till det efter att det har trätt i kraft.</p> <p>5. En ratifikation eller anslutning får effekt genom att ett instrument med denna verkan deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare.</p> <p>6. Varje ratifikations- eller anslutningsinstrument som deponeras efter att en ändring i detta protokoll har antagits i enlighet med bestämmelserna i artikel 13 ska anses gälla protokollet i dess ändrade lydelse.</p>	<p>have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.</p> <p>2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.</p> <p>3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.</p> <p>4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.</p> <p>5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.</p> <p>6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 8</p> <p style="text-align: center;">Ikraftträdande</p> <p>1. Detta protokoll träder i kraft den nittionde dagen efter att fem av de stater som avses i artikel 7 stycke 3 i detta protokoll har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.</p> <p>2. För varje stat som ratificerar protokollet eller ansluter sig till det efter att fem stater har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument träder protokollet i kraft den nittionde dagen efter att staten i</p>	<p style="text-align: center;">Article 8</p> <p style="text-align: center;">Entry into force</p> <p>1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.</p> <p>2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.</p>

<p>fråga har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 9</p> <p style="text-align: center;">Uppsägning</p> <p>1. En part kan säga upp detta protokoll genom en underrättelse till Förenta nationernas generalsekreterare.</p> <p>2. En uppsägning får verkan tolv månader efter den dag då generalsekreteraren har tagit emot underrättelsen.</p> <p>3. En stat som upphör att vara part i konventionen, upphör från samma dag att vara part i protokollet.</p>	<p style="text-align: center;">Article 9</p> <p style="text-align: center;">Denunciation</p> <p>1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.</p> <p>2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.</p> <p>3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 10</p> <p style="text-align: center;">Protokollets upphörande</p> <p>Om antalet parter i protokollet, efter att protokollet har trätt i kraft, på grund av uppsägningar går ned under fem, upphör protokollet att gälla från den dag då den sista av dessa uppsägningar får verkan. Protokollet upphör också att gälla från den dag konventionen upphör att gälla.</p>	<p style="text-align: center;">Article 10</p> <p style="text-align: center;">Termination</p> <p>If, after the entry into force of this Protocol, the number of Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, this Protocol shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect. It shall also cease to be in force from the date on which the Convention ceases to be in force.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 11</p> <p style="text-align: center;">Tvister</p> <p>Varje tvist mellan två eller flera parter rörande tolkningen eller tillämpningen av detta protokoll som parterna inte kan lösa genom samråd eller på annat sätt, kan på begäran av någon av de berörda parterna hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.</p>	<p style="text-align: center;">Article 11</p> <p style="text-align: center;">Dispute</p> <p>Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 12</p> <p style="text-align: center;">Förbehåll</p> <p>1. Varje stat kan vid undertecknandet eller ratificeringen av detta protokoll eller vid anslutningen till det genom underrättelse till Förenta nationernas generalsekreterare förklara att den inte anser sig bunden av artikel</p>	<p style="text-align: center;">Article 12</p> <p style="text-align: center;">Reservations</p> <p>1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in re-</p>

<p>11 i protokollet. Andra parter är inte bundna av artikel 11 i protokollet i förhållande till en part som har gjort ett sådant förbehåll.</p> <p>2. Ett förbehåll enligt stycke 1 i denna artikel kan när som helst återtogs genom under rättelse till Förenta nationernas generalsekreterare.</p> <p>3. Inga andra förbehåll mot detta protokoll är tillåtna.</p>	<p>spect of any Party which has entered such a reservation.</p> <p>2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.</p> <p>3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 13</p> <p style="text-align: center;">Ändringar</p>	<p style="text-align: center;">Article 13</p> <p style="text-align: center;">Amendments</p>
<p>1. När detta protokoll har trätt i kraft, kan ändringar i protokollet göras på det sätt som föreskrivs i denna artikel.</p> <p>2. Varje föreslagen ändring i protokollet som en part i protokollet lägger fram ska lämnas in till arbetsgruppen för vägtransporter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (UNECE) för övervägande och beslut.</p> <p>3. Alla parter i detta protokoll ska göra sitt bästa för att nå samförstånd. Om samförstånd om en föreslagen ändring trots dessa ansträngningar inte nås, krävs det i sista hand för att förslaget ska antas en två tredjedels majoritet av de närvarande parterna och av de avgivna rösterna. Sekretariatet för Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa ska lämna en föreslagen ändring, som antingen i samförstånd eller med två tredjedels majoritet har antagits av parterna, till generalsekreteraren för att tillställas alla parter i detta protokoll och även signatarstaterna för godkännande.</p> <p>4. Inom en tidsperiod på nio månader från den dag då generalsekreteraren har underrättat parterna om en föreslagen ändring får parterna meddela generalsekreteraren att de motsätter sig ändringsförslaget.</p> <p>5. Ett ändringsförslag anses ha godkänts, om ingen part i protokollet inom den tidsperiod på nio månader som avses i föregående</p>	<p>1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.</p> <p>2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.</p> <p>3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.</p> <p>4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.</p> <p>5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an ob-</p>

<p>stycke har meddelat att den motsätter sig förslaget. Om någon part har motsatt sig ändringsförslaget, träder det inte i kraft.</p> <p>6. Om en stat blir part i detta protokoll mellan tidpunkten för en underrättelse om ett ändringsförslag och den tidsperiod på nio månader som avses i stycke 4, ska arbetsgruppen för vägtransporter inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa underrätta den nya staten om den föreslagna ändringen så fort som möjligt. Den sistnämnda får före utgången av denna tidsperiod på nio månader meddela generalsekreteraren att den motsätter sig den föreslagna ändringen.</p> <p>7. Generalsekreteraren ska så fort som möjligt underrätta alla parter om invändningar som framförts i enlighet med styckena 4 och 6 i denna artikel, liksom även om varje ändring som har godkänts i enlighet med stycke 5 ovan.</p> <p>8. Varje ändring som anses ha godkänts träder i kraft sex månader efter den dag då generalsekreteraren har underrättat parterna om godkännandet.</p>	<p>jection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.</p> <p>6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.</p> <p>7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.</p> <p>8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.</p>
<p style="text-align: center;">Artikel 14</p> <p style="text-align: center;">Diplomatkonferens</p> <p>1. När detta protokoll har trätt i kraft kan envar av parterna genom underrättelse till Förenta nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas för revision av detta protokoll. Generalsekreteraren ska underrätta alla parter om denna framställning och sammankalla en revisionskonferens, under förutsättning att minst en fjärdedel av parterna inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar denne att de samtycker till framställningen.</p> <p>2. Om en konferens sammankallas i enlighet med föregående stycke, ska generalsekreteraren underrätta alla parter om konferensen och uppmana dem att inom tre månader</p>	<p style="text-align: center;">Article 14</p> <p style="text-align: center;">Convening of a diplomatic conference</p> <p>1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.</p> <p>2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-</p>

<p>lägga fram de förslag som de önskar få behandlade av konferensen. Generalsekretären ska senast tre månader före den dag då konferensen ska öppnas tillställa samtliga parter en preliminär dagordning för konferensen samt texterna till framlagda förslag.</p> <p>3. Generalsekretären ska till varje konferens som sammankallas i enlighet med denna artikel inbjuda alla de stater som avses i artikel 7 styckena 1, 3 och 4 i detta protokoll.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 15</p> <p style="text-align: center;">Underrättelser till stater</p> <p>Utöver de underrättelser som nämnts i artikel 13 och 14 ska Förenta nationernas generalsekreterare underrätta de stater som avses i artikel 7 stycke 1 ovan och de stater som har blivit parter i protokollet i enlighet med artikel 7 styckena 3 och 4 om</p> <p>a) ratificeringar och anslutningar enligt artikel 7, b) de dagar då detta protokoll träder i kraft i enlighet med artikel 8, c) uppsägningar enligt artikel 9, d) protokollets upphörande i enlighet med artikel 10, e) förklaringar och underrättelser som mottagits i enlighet med artikel 12 styckena 1 och 2.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 16</p> <p style="text-align: center;">Depositarie</p> <p>Originalexemplaret av detta protokoll ska deponeras hos Förenta nationernas generalsekreterare som översänder bestyrkta kopior av det till varje stat som avses i artikel 7 styckena 1, 3 och 4.</p> <p>UPPRÄTTAT i Genève den tjugonde februari tvåtusenåtta i ett enda exemplar på engelska och franska, vilka båda texter är lika giltiga.</p>	<p>General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.</p> <p>3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.</p> <p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;">Notifications to States</p> <p>In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:</p> <p>(a) Ratifications and accessions under Article 7; (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8; (c) Denunciations under Article 9; (d) The termination of this Protocol in accordance with Article 10; (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.</p> <p style="text-align: center;">Article 16</p> <p style="text-align: center;">Depositary</p> <p>The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.</p> <p>DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.</p>
--	---

RP 156/2018 rd

Lag

om ändring av lagen om vägbefordringsavtal

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen om vägbefordringsavtal (345/1979) 9 § 1 mom. 11 punkten och
fogas till 6 § ett nytt 4 mom., till lagen nya 6 a, 7 a och 7 b § samt till 9 § 1 mom. en ny 12
punkt som följer:

Gällande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

6 §

Upprättande av fraktsedel

Upprättande av fraktsedel

*Fraktsedeln eller uppgifter om dess innehåll i maskinläsbar form kan sändas elektroniskt (**elektronisk fraktsedel**) liksom annan kommunikation i samband med fullföljandet av befordringsavtalet.*

6 a §

Uppgifter som kompletterar elektroniska fraktsedlar

Fraktföraren ska på begäran lämna avsändaren ett kvitto för varorna och all den information som behövs för att identifiera leveransen och för att få tillgång till den elektroniska fraktsedeln.

Avsändaren kan lämna fraktföraren en sådan förteckning som avses i 9 § 2 mom. 7 punkten och de uppgifter som avses i 16 § i elektronisk form, om de finns i denna form och avtalsparterna vid internationell befordran har kommit överens om ett förfarande som gör det möjligt att koppla samman uppgifterna och den elektroniska fraktsedeln på ett sätt som garanterar uppgifternas och handlingarnas integritet.

7 a §

Upprättande och autentisering av elektro-

niska fraktsedlar

Det som föreskrivs i 7 § tillämpas inte på elektroniska fraktsedlar.

Elektroniska fraktsedlar ska skapas på ett sätt som säkerställer uppgifternas integritet. Ändringar i en elektronisk fraktsedel ska kunna spåras i efterhand och de ska göras så att de ursprungliga uppgifterna inte förstörs. Uppgifterna ska vara tillgängliga för alla som har rätt att få tillgång till dem.

En elektronisk fraktsedel ska autentiseras av parterna i befodringsavtalet med en tillförlitlig elektronisk underskrift eller någon annan elektronisk autentiseringsmetod.

7 b §

Införande av elektroniska fraktsedlar vid internationell befördran

Om elektroniska fraktsedlar används vid internationell befördran ska parterna i befodringsavtalet komma överens om på vilket sätt:

1) en elektronisk fraktsedel ska upprättas och överlämnas till den bemyndigade parten,

2) integriteten hos den elektroniska fraktsedeln ska säkerställas,

3) den befullmäktigade parten kan påvisa de rättigheter den elektroniska fraktsedeln ger upphov till,

4) det kan bekräftas att godset har levererats till mottagaren,

5) den elektroniska fraktsedeln kan kompletteras och ändras,

6) den elektroniska fraktsedeln kan ersättas med en fraktsedel som upprättats på något annat sätt.

9 §

Fraktsedelns innehåll vid internationell befördran

Vid internationell befördran skall av fraktsedeln framgå:

11) omnämmande av att på befördran tillämpas den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats.

9 §

Fraktsedelns innehåll vid internationell befördran

Vid internationell befördran skall av fraktsedeln framgå:

11) omnämmande av att på befördran tillämpas den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats,

12) omnämmande av det förfaringsätt som överenskommits i fråga om sådana situationer som avses i 7 b §.

Denna lag träder i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet.

Syftet med denna lag är att sätta i kraft det i Genève den 20 februari 2008 upprättade tilläggsprotokollet till 1979 års konvention om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg sådant Finland har förbundit sig till det.