

U 51/2018 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (eFTI)

På grundval av 96 § 2 mom. i grundlagen skickas till riksdagen Europeiska kommissionens förslag av den 17 maj 2018 till Europaparlamentets och rådets direktiv om elektronisk gods-transportinformation samt en promemoria om förslaget.

Helsingfors den 27 juni 2018

Kommunikationsminister Anne Berner

Kommunikationsrådet Anne Miettinen

KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

PROMEMORIA

EU/2018/1078

12.6.2018

FÖRSLAG TILL EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING OM ELEKTRONISK GODSTRANSPORTINFORMATION; COM (2018) 279

1 Förslagets bakgrund och syfte

Kommissionen lämnade den 17 maj 2018 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (COM(2018) 279 final). Förslaget är ny reglering och utgör en del av kommissionens tredje ”Europa på väg”-mobilitetspaket. Behov att främja godkännandet och användningen av elektroniska transportdokument har framhävts i ett antal politiska initiativ, som i Vitboken om transport (COM(2011) 0144), EU:s handlingsplan för e-förvaltning (COM(2016) 179), Prioriteringar för informations- och kommunikationsteknisk standardisering på den digitala inre marknaden, 2016 (COM (2016) 176), En strategi för en inre digital marknad i Europa (COM(2015) 192) samt i kommissionens expertgrupp för digitala transporter och digital logistik (DTLF).

Syftet med förslaget är att öka effektiviteten inom godstransporter och logistik och minska den administrativa bördan. Förslagets mål är att medlemsländernas myndigheter ska godkännas elektronisk transportrelaterad information i transportkedjans alla skeden och i alla transportformer inom EU, då företagen ska bevisa verksamhetens lagenlighet. Målet är också att ordna tillgång till information för myndigheter på ett enhetligt sätt i medlemsländerna samt interoperabilitet för data och it-system vid utbytet av information mellan företag och förvaltningar.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning är det största hindret för digitalisering inom godstransporter myndigheternas låga och varierande grad av godtagande av lagstadgad information eller lagstadgade dokument om godstransporter som tillgängliggörs elektroniskt av företagen. Utmaningarna beror på ett fragmenterat regelverk som fastställer inkonsekventa skyldigheter för myndigheter vid godtagande av elektronisk information eller elektroniska dokument, och som tillåter olika administrativa förfaranden för att genomföra sådana lösningar. Dessutom är it-miljön fragmenterad, vilket kännetecknas av en mängd olika inkompatibla system/lösningar för elektronisk transportinformation och elektroniskt dokumentationsutbyte, både för kommunikation mellan företag och myndigheter och för kommunikation mellan företag.

2 Huvudsakligt innehåll

Den föreslagna förordningen är koncist formulerad och dess innehåll kan delas in i tre åtgärder med politiska mål. I det första åtgärdepaketet införs en skyldighet för myndigheterna att godta elektroniska godstransportdokument och elektronisk godstransportinformation. Förslaget ska dock endast gälla de EU-regelverk som räknas upp i bilaga I, som innehåller inga eller mycket allmänna bestämmelser om hur informationen bör presenteras elektroniskt. Företag åläggs inte någon skyldighet att använda den elektroniska formen, vare sig i förbindelser mellan företag och förvaltningar eller i förbindelser mellan företag. Myndigheterna är inte skyldiga att godta vilken elektronisk informationskälla som helst som företagen tillhandahåller, utan enligt för-

slaget ska godta uppgifterna eller dokumenten om de elektroniska medel används för att presentera dem uppfyller en bestämd uppsättning krav. Genom förslaget försöker man på detta vis ge myndigheterna garantier för uppgifternas och dokumentens autenticitet och integritet.

Den andra uppsättningen åtgärder syftar till att säkerställa att medlemsstaternas myndigheter fullföljer skyldigheten att godta elektroniska medel på ett enhetligt sätt. Enligt kommissionens förslag förutsätter detta speciellt att man fastställer ett gemensamt dataset och underdataset för den lagstadgade godstransportinformationen. Åtgärderna kräver dock inte enhetlighet avseende själva informationskraven såsom de fastställts i EU:s och medlemsstaternas lagstiftning.

Den tredje uppsättningen åtgärder syftar till att säkerställa att de it-system som används av de olika myndigheterna i medlemsstaterna är driftskompatibla med varandra och med de lösningar som används av företag. Enligt kommissionens förslag förutsätter detta att man fastställer gemensamma förfaranden och detaljerade regler för myndigheternas tillgång till plattformar för informationsutbyte. Dessa innehåller också tekniska specifikationer.

Åtgärdsuppsättningarna genomförs enligt förslaget med hjälp av kommissionens delegerade akter. Förslaget innehåller dessutom bestämmelser om funktionella krav för eFTI-plattformar, krav för leverantörer av eFTI-tjänster, organ för bedömning av överensstämmelse samt certifiering av eFTI-plattformar och certifiering av leverantörer av eFTI-tjänster.

Allmänna bestämmelser: tillämpningsområde och definitioner

Genom förordningen inrättas en rättslig ram för elektronisk överföring av föreskriven information som rör transport av varor på unionens territorium. För detta ändamål fastställs i förordningen de villkor enligt vilka medlemsstaternas behöriga myndigheter är skyldiga att godta föreskriven information när den görs tillgänglig elektroniskt av berörda ekonomiska aktörer, samt regler för tillhandahållandet av tjänster som har anknytning till de berörda ekonomiska aktörernas tillhandahållande av föreskriven information i elektronisk form.

Förordningen gäller för krav på föreskriven information som anges i unionsakter som fastställer villkoren för transport av varor på unionens territorium i enlighet med avdelning VI tredje delen i fördraget om Europeiska Unionens funktionsätt (EUF-fördraget), eller som fastställer villkoren för transport av avfall. Beträffande transport av avfall gäller denna förordning inte för kontroller som utförs av tullkontor enligt tillämpliga unionsbestämmelser. De unionsakter för vilka denna förordning är tillämplig, och motsvarande krav på föreskriven information, förtecknas i del A i bilaga I. Eftersom förordningen ska tillämpas på kraven på föreskriven information, har förslaget ingen potentiell negativ inverkan på företagens behov av affärssekretess.

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

Syftet med förordningen är endast att främja delning i elektronisk form av sådan föreskriven information och den borde inte orsaka ökade krav på föreskriven information.

Enligt definitionen avses med elektroniska elektronisk godstransportinformation (electronic Freight Transport Information, eFTI) en uppsättning dataelement som behandlats elektroniskt för utbyte av föreskriven information mellan de berörda ekonomiska aktörerna och med de behöriga offentliga myndigheterna. Med berörd ekonomisk aktör avses ett transportföretag eller en logistikoperatör, eller en annan fysisk eller juridisk person, som har ansvar för att göra föreskriven information tillgänglig för de behöriga myndigheterna i enlighet med det relevanta kravet på föreskriven information. Med eFTI-plattform avses en lösning, baserad på informations- och kommunikationsteknik (IKT), såsom ett operativsystem, en driftsmiljö eller en databas, som är avsedd att användas för behandling av eFTI.

Med utvecklare av eFTI-plattformar avses en fysisk eller juridisk person som har utvecklat eller förvärvat en eFTI-plattform antingen i syfte att behandla föreskriven information som har anknytning till den egna ekonomiska verksamheten eller i syfte att släppa ut plattformen på marknaden. Plattformen kan med andra ord vara antingen den ekonomiska aktörens it-system eller tjänsteleverantörens system.

Föreskriven information tillgänglig i elektronisk form

I förslagets artikel 4 föreskrivs att om berörda ekonomiska aktörer gör föreskriven information tillgänglig elektroniskt, ska informationen göras tillgänglig i maskinläsbart format och, på den behöriga myndighetens begäran, också i människoläsbart format. Information i maskinläsbart format ska göras tillgänglig via en autentiserad och säker förbindelse med datakällan till en eFTI-plattform. Berörda ekonomiska aktörer ska uppge den internetadress via vilken åtkomst till informationen kan ges.

Artikel 5 innehåller förslagets centrala bestämmelse. Enligt den ska medlemsstaternas berörda myndigheter godta föreskriven information som görs tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna i enlighet med artikel 4.

Enligt artikel 6 ska myndigheter, leverantörer av eFTI-tjänster och ekonomiska aktörer säkerställa konfidentialitet avseende kommersiell information som behandlas och utbyts.

Artikel 7 innehåller bestämmelser om kommissionens genomförandeakter.

Krav för eFTI-plattformar och eFTI-tjänster

Enligt artikel 8 i förslaget ska eFTI-plattformar uppfylla följande funktionella krav:

- a) Personuppgifter behandlas enligt den allmänna dataskyddsförordningen (EU) 2016/679).
- b) Kommersiella data behandlas i enlighet med artikel 6.
- c) En unik elektronisk identifierande länk kan upprättas mellan de data som behandlas och den fysiska transporten.
- d) Data kan behandlas uteslutande på grundval av auktoriserad och autentiserad tillgång.
- e) All behandling registreras i vederbörlig ordning.

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

g) Data är skyddade mot förvanskning och stöld.

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

Enligt artikel 9 ska leverantörer av eFTI-tjänster säkerställa att

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

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

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

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

Certifiering

Artiklarna 10–12 i förslaget till förordning innehåller bestämmelser om organ för bedömning av överensstämmelse samt om certifiering av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster. De nationella organen för bedömning av överensstämmelse ska vara ackrediterade enligt förordning (EG) nr 765/2008. Medlemsstaterna ska upprätthålla en förteckning över de ackrediterade bedömningsorganen samt över certifierade eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster, och göra förteckningen tillgänglig på en officiell statlig webbplats.

Delegering av beslut och genomförandebestämmelser

Enligt artikel 2 kan kommissionen anta delegerade akter med avseende på ändring av bilaga I. I bilaga I förtecknas bland annat de unionsbestämmelser som föreskriver om sådant tillhållande av information på vilket förordningen är tillämplig.

Enligt artikel 7 ska kommissionen genom genomförandekter fastställa ett gemensamt eFTI-dataset samt underdataset för respektive krav på föreskriven information, samt gemensamma förfaranden och detaljerade regler, inklusive gemensamma tekniska specifikationer, för behöriga myndigheters tillgång till eFTI-plattformar, inklusive förfaranden för behandling av föreskriven information som gjorts tillgänglig elektroniskt av de berörda ekonomiska aktörerna.

Genomförandebestämmelser ska utfärdas om de funktionella kraven för eFTI-plattformar enligt artikel 8 samt om kraven för leverantörer av eFTI-tjänster enligt artikel 9.

Enligt artiklarna 11 och 12 kan kommissionen anta delegerade akter om certifiering av eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster.

I dessa situationer gäller det i artikel 14 föreskrivna kommittéförfarandet, med andra ord ska kommissionen biträdas av en sådan kommitté som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

Slutbestämmelser

I slutbestämmelserna föreskrivs om översyn och övervakning. Förordningen ska träda i kraft den tjugonde dagen efter att den har offentliggjorts och den ska tillämpas fyra år efter att den trätt i kraft.

3 Förslagets rättsliga grund och förhållande till subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Enligt kommissionen är den rättsliga grunden för initiativet artiklarna 91, 100.2 och 192.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget).

Enligt artikel 91 i EUF-fördraget ska Europaparlamentet och rådet fastställa gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstaters territorier. Artikeln ska tolkas mot bakgrund av artikel 90 som ålägger medlemsstaterna att föra en gemensam transportpolitik. Enligt artikel 100.2 i fördraget ska Europaparlamentet och rådet fastställa lämpliga bestämmelser för sjöfart och luftfart.

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

Statsrådet anser att den rättsliga grunden är relevant.

Kommissionen anser att ensidiga initiativ från medlemsstaternas sida för att underlätta användningen av elektroniska transportdokument och elektroniskt informationsutbyte skulle ha begränsad effekt om inte liknande åtgärder vidtas i andra medlemsstater vars territorier också berörs av de aktuella transporterna. Det finns en risk för att varje medlemsstat, genom att lagstifta unilateralt, skulle anta olika krav för godtagande av elektroniska dokument, och överföringar av föreskriven information mer generellt, som giltiga och autentiska. I praktiken skulle elektroniska dokument och elektroniskt överförd föreskriven information som uppfyller kraven för godtagande i en medlemsstat inte godtas i andra medlemsstater, och detta skulle skapa hinder på EU:s inre marknad.

På EU-nivå kan man fastställa en enhetlig strategi för godtagande av elektroniska dokument, och gemensamma standarder för detta. I detta avseende vidtas genom detta initiativ ytterligare åtgärder på EU-nivå, samtidigt som redan vidtagna åtgärder kompletteras, för att säkerställa enhetliga villkor för godtagande av elektronisk godstransportinformation och elektroniska dokument, bland annat genom att säkerställa förtroende för de elektroniska medel som används för att förmedla sådan information och sådana dokument.

Kommissionen konstaterar att ingen av åtgärderna i förslaget går utöver vad som är nödvändigt för att komma till rätta med problemen. Förslaget innehåller alltså tre uppsättningar åtgärder för att 1) säkerställa införandet, i alla EU-medlemsstater, av en skyldighet för alla relevanta offentliga myndigheter att godta elektroniska godstransportdokument och elektronisk godstransportinformation,, 2) säkerställa att myndigheterna genomför godtagandeskyldigheten på ett enhetligt sätt och 3) säkerställa driftskompatibilitet för it-system och it-lösningar som

används för det elektroniska utbytet av godstransportinformation, och särskilt för överföring av föreskriven information mellan företag och förvaltningar.

Den första uppsättningen åtgärder ålägger inte företagen någon skyldighet att använda den elektroniska formen, vare sig i förbindelser mellan företag och förvaltningar eller i förbindelser mellan företag. Ett införande av en sådan skyldighet avseende informationsutbyte mellan företag skulle säkerställa fullständig digitalisering av utbytet av godstransportinformation och dokument, men det är inte nödvändigt för att säkerställa godtagande från myndigheternas sida. Dessutom hävdade de flesta branschorganisationer att företag är redo för och kommer att påbörja övergången till fullständig digitalisering när myndigheterna så småningom tillåter detta.

Den andra uppsättningen åtgärder kommer enligt kommissionen att säkerställa enhetliga regler för elektronisk information och elektroniska dokument och kommer att bidra till minskade kostnader för att uppfylla administrativa krav – och därmed minskad börda – för företag.

I den tredje uppsättningen åtgärder fastställs krav och tillhörande tekniska specifikationer som kommer att säkerställa att de it-system som används av de olika myndigheterna i medlemsstaterna är driftskompatibla med varandra och med de lösningar som används av företag. Kraven och specifikationerna kommer också att underlätta driftskompatibiliteten mellan alla – för närvarande i hög grad transportsättsspecifika – lösningar för förbindelser mellan företag och förvaltningar samt förbindelser mellan företag.

Statsrådet anser att förslaget följer subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen.

4 Förslagets förhållande till grundläggande och mänskliga rättigheter samt grundlagen

Förslaget till förordning har inga direkta konsekvenser för Finlands skyldigheter att iaktta de grundläggande och mänskliga rättigheterna och grundlagen. Förslaget tar i beaktande kraven avseende dataskydd, informationssäkerhet och företagssekretess.

5 Förslagets konsekvenser

5.1. Konsekvenser för EU:s budget

Förordningen ökar något administrationen på EU-nivå, vilket förmodligen medför vissa kostnader.

5.2. Konsekvenser för nationella budgeter

Kommissionen uppskattar att den offentliga sektorn orsakar kostnader för certifiering av system (17 miljoner euro) och 251 miljoner euro för verkställighet. Dessutom förväntas nationella myndigheter investera i nya it-system, it-lösningar eller dataavläsare eller anpassa befintliga it-system, men dessa kostnader torde inte vara betydande. Förordningen medför en viss ökning av de årliga administrativa kostnaderna för certifiering, rapportering och notifiering samt för deltagande i kommissionens expertgrupp.

Engångskostnader uppkommer genom förnyande och anpassning av myndigheters it-system eller it-utrustning, men dessa kostnader blir sannolikt små. De myndigheter som orsakar kostnader är främst polisen, tullen och gränsmyndigheterna samt Finlands miljöcentral, vilka re-

dan har kommit långt med digitaliseringen. Med avseende på järnvägstransporter gäller förslaget Trafikverket och Trafiksäkerhetsverket (Trafi). Datahämtning via gränssnitt är en kostnadseffektiv teknik för dataöverföring. Till exempel polisen har estimerat sina kostnader bli cirka 100 000 euro eller några hundra tusen euro sitt maximum. Gränsbevakningsväsendets eventuella kostnader för utveckling av gränssnitt antas uppgå till 50 000–70 000 euro. Utan närmare detaljer om systemspecifikationerna är det svårt att uppskatta kostnaderna. I de kostnadskalkyler som ingår i kommissionens konsekvensbedömning hänvisas till de nationella kontaktpunkternas kostnader för Eucaris-plattformen. I Finland är de årliga kostnaderna för Trafiksäkerhetsverket (Trafi) till cirka 30 000.

5.3 Konsekvenser för lagstiftningen i Finland

Förordningen är direkt tillämplig i unionens medlemsstater. Direktivförslagets artiklar och skälen i ingressen är på sina ställen oklara, och det är tills vidare svårt att utgående från dem bedöma förslagets konsekvenser för den nationella lagstiftningen. Som grund för en närmare bedömning skaffas uppgifter om förslagets detaljer och förslagets konsekvenser klargörs under den fortsatta beredningen i rådets arbetsgrupp.

Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om den nationella lagstiftningen och ändringarna i den enligt bilaga 2 i förordningen. Finland har ingen sådan särskild lagstiftning som hindrar myndigheter att godta elektroniska dokument eller digital information. Allmän lagstiftning möjliggör elektronisk kommunikation. Transporter påverkas inte av hinder som beror uteslutande på nationell lagstiftning, utan hindren härrör från internationella avtal och EU-reglering.

5.4. Övriga konsekvenser

Enligt kommissionens konsekvensbedömning är de största förväntade fördelarna för industrin av ekonomisk och ekologisk karaktär. Industrin väntas kunna göra besparingar på 20–27 miljarder euro under perioden 2018–2040 tack vare minskade administrativa kostnader. Vägtransportföretag, varav 99 procent är små och medelstora företag, väntas kunna dra nytta av cirka 60 procent av de minskade administrativa kostnaderna inom branschen totalt. I finska utredningar har det konstaterats att de elektriska fraktsedlarna reducerar förekomsten av fel och minskar de administrativa kostnaderna. Kommissionen beräknar också att koldioxidutsläppen minskar med 1 300 tusen ton under perioden 2018–2040.

Enligt kommissionens konsekvensbedömning riktas de största kostnaderna, cirka 4,4 miljarder euro, på företagen som blir tvungna att investera i it-system.

Med avseende på kostnaderna bör det noteras att konsekvensbedömningen gäller hela EU-området och att kostnaderna per företag är små. Särskilt stora företag har redan byggt upp it-system och företagen kan också använda gemensamma tjänsteleverantörers tjänster. Ett bra exempel på en sådan tjänst är landtransporttjänsten Mobicarnet som byggdes upp som ett EU-pilotprojekt.

Elektronisk godstransportinformation kan möjliggöra bättre myndighetskontroll av godstransporter. För myndigheterna är det viktigt att behöriga myndigheter lätt får tillgång till de elektroniska godstransportuppgifterna i samband med övervakningen.

På det nationella planet bör man förbereda sig för att höja digitaliseringskompetensen inom logistikkedjorna.

6 Ålands behörighet

Det gäller ett förslag till EU-förordning som är direkt tillämplig i medlemsstaterna.

Landskapet Åland svarar för genomförandet av Europeiska unionens rättsakter till den del ärendet utifrån självstyrelselagen omfattas av landskapets behörighet. Bestämmelser om fördelning av lagstiftningsbehörigheten mellan riket och landskapet finns i självstyrelselagen för Åland (1144/1991). Bestämmelser om landskapets och rikets lagstiftningsbehörigheter finns i 18 § respektive 27 § och 29 § i den lagen. Förslaget gäller om myndighetsverksamheten, godtransport i alla transportformer och transport av avfall. Landskapet har lagstiftningsbehörighet i fråga om landskapsregeringen och under denna lydande myndigheter (1), natur- och miljövård (10) och vägtrafik, spårbunden trafik, båttrafik och farleder för den lokala sjöfarten (21).

7 Nationell behandling av förslaget och behandling inom Europeiska unionen

Kommissionen lämnade den 17 maj 2018 ett förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (COM(2018) 279 final) som en del av EU-kommissionens tredje ”Europa på väg”-mobilitetspaket.

Riksdagen informerades om det offentliga samrådet om förslagets konsekvensbedömning E91/2017. Vid det offentliga samrådet hördes ministerier, andra myndigheter och Kommunikationsministeriets digitaliseringsnätverk för logistik.

Förslaget till förordning och det därtill hörande utkastet till U-skrivelse har behandlats skriftligt i följande sektioner: Trafik (EU 22), Inre marknad (EU 8), Rättsliga och inrikes frågor (EU 7), Kommunikation (EU 19) och Näringspolitik (EU 13). Dessutom har man under beredningen diskuterat med finansministeriet, justitieministeriet och miljöministeriet, andra myndigheter samt andra branschaktörer inom Kommunikationsministeriets digitaliseringsnätverk för logistik.

Rådets trafikarbetsgrupp inleder behandlingen av förslaget antingen i juli eller efter semesterperioden.

8 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet stöder målen för kommissionens förslag till förordning om elektronisk godstransportinformation, då dessa påskyndar övergången inom godstransporter till utnyttjandet av elektroniska dokument och vidare till maskinläsbara data samt stöder såväl den digitala inre marknaden som myndighetsuppgifter genom att ålägga alla myndigheter i EU-länderna att godta elektroniska godstransportdokument och elektronisk godstransportinformation inom alla transportsätt. I enlighet med spetsprojektet Digitalisering av offentliga tjänster i regeringsprogrammet för statsminister Juha Sipiläs regering förbinder sig den offentliga förvaltningen att bara en gång be om samma information av medborgarna och företagen. Det är positivt att förslaget uttryckligen handlar om godstransportinformation och inte om enskilda dokument, som fraktsedlar. Finland ser det som viktigt att förslaget tar hänsyn till integritetsskydd, affärssekretess och datasäkerhet.

De tekniska kraven för it-system bör utformas så att företag, om de vill, kan utnyttja samma system i sin verksamhet också för annat än att tillhandahålla information till myndigheterna. I fråga om informationsbyte bör man sträva efter en situation där företag kan göra information tillgänglig via ett programmeringsgränssnitt (application programming interface, API), och med hjälp av åtkomsthantering ge olika aktörer åtkomst till behövlig information. Därigenom skulle myndigheterna ha tillgång till sådan information som de enligt lagstiftningen har rätt till, och dessutom kan en aktör ge till exempel parter i transportkedjan eller sina affärspartner behörigheter med varierande omfattning till information i gränssnittet. Detta möjliggör också att data bara behöver sparas en gång.

Det är i viss mån oklart om förslaget främjar detta slags decentraliserat utbyte av elektronisk information. Man ska i alla fall kunna säkerställa att det inte ger upphov till några hinder, och därför anser statsrådet att förordningsförslaget till vissa delar bör förtydligas. Till exempel innehåller förslaget inget omnämnande av möjligheten att använda programmeringsgränssnitt. Förordningstexten ger inte heller någon klar bild av hurdan systemstruktur som eftersträvas, och detta behöver också förtydligas.

Med ett eget programmeringsgränssnitt kan företagen skapa utbud av nya tjänster och bygga upp både affärsverksamhet och affärsplattformar på basis av programlösningarna.

Det förslagna certifieringsförfarandet är detaljerat och kräver till exempel inrättande av ett nytt kompetensområde i Finland. Det behövs noggrannare bedömning av om ett frivilligt certifieringsförfarande uppmuntrar företag att både ta fram kravenliga lösningar och lämna gods-transportinformation till myndigheterna i digital form. Statsrådet anser att det är viktigt, att kraven för certifiering ger fördelar till finländska företag, utan att ge upphov till en extra administrativ börda som har en negativ effekt på konkurrenskraften.

Dessutom ägnas det i förslaget nästan ingen uppmärksamhet åt att motsvarande insatser redan har gjorts inom olika transportsätt på internationell nivå, till exempel gällande vägtransporter inom FN:s ekonomiska kommission för Europa (UNECE). Transportverksamhet är till naturen i princip internationellt, och således bör man säkerställa att de åtgärder som vidtas inom EU är kompatibla med internationella standarder och annat utvecklingsarbete. De insatser som redan har gjorts inom EU och i det internationella samarbetet bör med fördel utnyttjas vid genomförandet av förordningen. Det är viktigt att kommissionen visar initiativförmåga globalt gällande harmoniseringen av godstransportuppgifterna inom olika transportsätt.

Kommissionen har enligt förslaget omfattande behörighet att anta delegerade akter. De ovan nämnda synpunkterna gällande elektroniskt informationsutbyte genom en decentraliserad lösning, utnyttjande av internationella rättsakter och standarder samt avhjälpan av den administrativa bördan bör speciellt beaktas i fråga om de delegerade behörigheter som avses i förordningen. Det bör också noteras att det i grund och botten inte är ändamålsenligt att fastställa förordningens tillämpningsområde genom författningar på lägre nivå och att frågan därför bör förtydligas. Kraven för eFTI-plattformarna och leverantörerna av eFTI-tjänster enligt artiklarna 8 och 9 är generellt sett motiverande, men vid den fortsatta beredningen bör det säkerställas att de kan genomföras med teknikneutrala lösningar som uppfyller olika aktörers behov och utan att låsa sig vid enskilda leverantörer. En tydlig och förutsägbar lagstiftning är viktig för både företag och den offentliga förvaltningen när de i sin verksamhet går över till digitalisering som orsakar kostnader för dem. Upprättande av genomförandebestämmelser får inte i onödan bromsa upp förordningens ikraftträdelse och ibruktagandet av digitalt informationsutbyte.

9 Författarens kontaktuppgifter

Anne Miettinen

Kommunikationsministeriet tfn 040 754 9862