

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
Att: Tomas Brodin
103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2018-08-15

Ref N2018/03604/MRT

Remissyttrande beträffande förslag till Europaparlamentet och Rådets förordning om elektronisk godstransportinformation (COM (2018)279).

Transportföretagen, som representerar drygt 10 300 företag inom transportsektorn och organiserar nio förbund med medlemsföretag inom samtliga trafikslag, inklusive de här relevanta Biltrafikens Arbetsgivarförbund, Svenska Flygbranschen, Sveriges Hamnar och Transportindustriförbundet, har tagit del av Näringsdepartementets remiss av rubricerade förslag och har följande synpunkter.

1. Allmänna synpunkter

Transportföretagen välkomnar förslaget. Vi ser skyldigheten att godta elektronisk överföring av föreskriven information rörande transport av varor som ett viktigt steg mot förenkling och förbättring av verksamhetsförutsättningarna både för berörda aktörer på marknaden och för myndigheter.

Transportföretagen noterar särskilt de kostnadsbesparingar och effektivitetsökningar som följer av snabbare och papperslösa förfaranden. Förslaget bör underlätta administrativa rutiner, minska pappersflödet och förbättra efterlevnadskontrollen.

Det nu remitterade förslaget gäller informations- och dokumentationsplikt ”som anges i unionsakter som fastställer villkoren för transport av varor på unionens territorium i enlighet med avdelning VI tredje delen i fördraget, eller som fastställer villkoren för transport av avfall”.

Transportföretagen ifrågasätter om inte detta tillämpningsområde är för begränsat. Vi ifrågasätter om inte ännu större effektivitetsvinster kunde uppnås genom att utvidga det nu remitterade förslagets tillämpningsområde. Denna ståndpunkt utvecklas närmare nedan.

2. Harmoniseringsgrad och Kommissionens bemyndigande att besluta om utfyllande bestämmelser

Transportföretagen godtar de skäl som anförs till stöd för den valda lösningen att införa en total skyldighet för medlemsstaterna att godta information eller dokument i elektronisk form men



begränsa den tekniska harmoniseringen till vad som behövs för att säkra interoperabilitet mellan de system som används av förvaltningarna och de lösningar som valts av företagen.

Transportföretagen noterar att den valda lösningen innebär att de genomförande akter som Kommissionen skall besluta enligt Artikel 7 och 8 verkar få en avgörande betydelse för systemets funktionsduglighet.

Detsamma gäller de delegerade akter med utfyllande regler om certifiering som Kommissionen bemyndigas anta enligt Artikel 11 och 12 vad gäller eFTI-plattformar och leverantörer av eFTI-tjänster.

Med tanke på den avgörande roll genomförande akter och delegerade akter kommer att få för ett effektivt genomförande av förslaget betonar Transportföretagen att det är viktigt att besluten utformas efter nära kontakter med berörda intressenter.

Vi utgår också från att branschen hålls informerad om utvecklingen på dessa punkter och att tät kontakt kommer att hållas mellan svenska myndigheter och branschen.

3. Integritetsskydd och skydd för affärshemligheter

Transportföretagen betonar betydelsen av ett effektivt skydd för informationer som lämnas vad gäller affärshemligheter, som uttryckligen tas upp i Förslagets Artikel 6, personlig integritet och datasäkerhet generellt.

Vi hänvisar till det arbete som pågår inom FN:s Ekonomiska Kommission för Europa (UNECE) och särskilt den framlagda vitboken om ”Data Pipeline Concepts for improving Data Quality in the Supply Chain” (ECE/TRADE/C/CEFACT/2018/8).

4. Förslaget borde gälla också annan relevant dokumentationsplikt

Transportföretagen konstaterar att listan i bilaga 1 till Förslaget över de rättsakter med föreskrifter om informations- eller dokumentationsplikt som Förslaget innehåller är mycket kortfattad och verkar ha begränsats till rättsakter som direkt gäller villkoren för transport av gods enligt TFEU:s transportkapitel.

Transportföretagen ifrågasätter därför om inte texten i Förslagets Artikel 1 (2) borde justeras så att skyldigheten att godta dokument m.m. i elektronisk form också omfattar skyldigheter som inte direkt gäller villkoren för utförande av en transport men där möjligheten att alltid kunna lägga fram uppgifter i elektronisk form ändå har en väsentlig betydelse för att underlätta administrativ hantering både för företag och myndigheter.

Exempel på detta är information enligt reglerna om kör- och vilotid i landsvägstransport och regler om anmälningsskyldighet och dokumentationsplikt enligt reglerna om utstationering av arbetskraft. Vi noterar för övrigt att förslaget om en så kallad ”lex specialis” angående utstationering av förare i landsvägstransportsektorn till skillnad från de generella reglerna om utstationering anger Artikel 91 TFEU som rättslig grund och alltså grundar sig på transportkapitlet. Även om det kan diskuteras om den rättsakten anger villkoren för utförande av transporter har dokumentationsplikten enligt den stor praktisk betydelse och borde därför omfattas av det remitterade förslaget.

En sådan justering kommer också att omfatta nationell lagstiftning enligt Artikel 1 (2) andra stycket. Ändringen skulle kunna ske genom att man t. ex. i samma artikel efter orden ”villkoren för” lägger till ”eller andra föreskrifter beträffande”.

5. Avslutande synpunkter

Medan Förslaget är lovvärt och enligt vår mening förtjänar allt stöd framstår det som märkligt att inte motsvarande åtgärder för att underlätta administrativa rutiner anses behövt beträffande passagerartransport, som en åtgärd för att främja bruk av kollektiva transportmedel. Transportföretagen förordar att denna fråga tas upp med Kommissionen i lämpligt sammanhang.

Transportföretagen noterar slutligen att regeringen i sin nyligen presenterade Godstransportstrategi särskilt uppmärksammat det samtidigt framlagda förslaget om ett s.k. European Maritime Single Window (COM (2018)278), men att förslaget om elektronisk godstransportinformation knappast kommenteras alls, bortsett från allmänna uttalanden om digitaliseringens betydelse för en mer effektiv godstransportsektor. Enligt Transportföretagens mening är båda förslagen likvärdiga och har lika stor betydelse för effektiviseringen av transporter, vilket bör beaktas vid fortsatt arbete till följd av Godstransportstrategin.

Med vänlig hälsning



Ulf Perbo

Näringspolitisk chef

Transportföretagen