

Bryssel 17.5.2018
COM(2018) 279 final

2018/0140 (COD)

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS

sähköisistä kuljetustiedoista

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

{SEC(2018) 231 final} - {SWD(2018) 183 final} - {SWD(2018) 184 final}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN TAUSTA

• Ehdotuksen perustelut ja tavoitteet

Teknologinen muutos vaikuttaa kaikkiin yhteiskunnan ja talouden osa-alueisiin ja muuttaa EU-kansalaisten elämää. Liikenne ei ole tässä suhteessa poikkeus. Uusi teknologia muuttaa liikkuvuutta dramaattisesti. Tämän vuoksi EU:n ja sen teollisuuden on tartuttava toimeen ja pyrittävä saavuttamaan johtoasema innovaatioiden, digitalisoinnin ja vähähiilisten ratkaisujen kehittäjänä. Komissio onkin omaksunut kattavan toimintamallin varmistaakseen, että EU:n liikkuvuuspolitiikassa otetaan huomioon nämä poliittiset prioriteetit. Malli koostuu kolmesta Eurooppa liikkeellä -liikkuvuuspaketista.

Vähäpäästöisen liikkuvuuden strategian jatkoksi komissio hyväksyi touko- ja marraskuussa 2017 kaksi liikkuvuuspakettia. Näissä paketeissa esitettiin myönteinen toimintaohjelma, jolla toteutetaan vähäpäästöisen liikkuvuuden strategiaa ja varmistetaan sujuva siirtyminen kohti kaikkien käytettävissä olevaa puhdasta, kilpailukykyistä ja verkotettua liikennettä ja liikkuvuutta. Euroopan parlamentin ja neuvoston pitäisi huolehtia siitä, että nämä ehdotukset hyväksytään pikaisesti.

Tämä aloite on osa kolmatta Eurooppa liikkeellä -pakettia, jolla toteutetaan syyskuussa 2017 esitettyä uutta teollisuuspoliittista strategiaa. Tarkoituksena on saattaa päätökseen prosessi, jonka ansiosta Eurooppa voi saada täyden hyödyn liikkuvuuden nykyaikaistamisesta. Huomisen liikkuvuusjärjestelmän on oltava turvallinen, puhdas ja tehokas kaikille EU-kansalaisille. Tarkoituksena on tehdä liikkuvuudesta Euroopassa turvallisempaa ja esteettömämpää, Euroopan teollisuudesta kilpailukykyisempi ja Euroopan työpaikoista turvatumia sekä vähentää päästöjä ja parantaa valmiuksia tarttua välttämättömään tehtävään eli ilmastomuutoksen torjumiseen. Tämä edellyttää EU:n, jäsenvaltioiden ja sidosryhmien täyttä sitoutumista muun muassa liikenneinfrastruktuuriin tehtävien investointien lisäämiseen.

EU:n kokonaistavaraliikenne on kasvanut lähes 25 prosenttia viimeisten 20 vuoden aikana¹, ja sen ennustetaan kasvavan edelleen 51 prosenttia vuosina 2015–2050². Kaikkeen tähän tavaraliikenteeseen liittyy suurten tietomäärien vaihto eri osapuolten välillä sekä yksityisellä että julkisella sektorilla. Tämä tieto on nykyisin pääasiassa painettuna paperille erilaisissa vakiomuotoisissa asiakirjoissa.

Noin 99 prosenttiin EU:n alueella tapahtuvista rajatylittävistä kuljetuksista liittyy edelleen paperisia asiakirjoja kuljetuksen jossain vaiheessa³. Tiedonvaihdon digitalisointi voi kuitenkin parantaa merkittävästi kuljetusten tehokkuutta ja siten edistää sisämarkkinoiden sujuvaa toimintaa.

Komissio teki vaikutustenarvioinnin kuljetusasiakirjojen digitalisoinnin esteistä ja sähköisten asiakirjojen ja tiedonvaihdon laajemman käytön tukemisen vaihtoehdoista. Suurimmaksi

¹ Miljardeina tonnikilometreinä mitattuna. Lähde: EU:n liikenne lukuina 2017.

² Kuvaus nykyisten suuntausten ja toimintalinjojen mukaisesta kehityksestä (perustasosta) esitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarviointiraportin liitteessä 4.

³ Tarkemmin sanottuna, ne edellyttävät paperisten asiakirjojen käyttöä kuljetuksen jossain vaiheessa. Toisin sanoen ainoastaan yhdessä prosentissa tällaisista kuljetuksista tietojen ja asiakirjojen vaihto on täysin digitalisoitu. Osuus kuitenkin vaihtelee eri liikennemuodoissa. Arvio pohjautuu Ecorys ym. (2018) tekemään vaikutustenarvioinnin taustaselvitykseen.

ongelmaksi määriteltiin se, että viranomaiset hyväksyvät vähäisesti ja vaihtelevasti yritysten sähköisessä muodossa saataville asettamia tietoja tai asiakirjoja, kun viranomaiset vaativat yrityksiä esittämään todisteita toisen EU:n jäsenvaltion alueella tapahtuvia tavarakuljetuksia koskevien lakisääteisten vaatimusten noudattamisesta.

Tämän ongelman taustalla on kaksi keskeistä syytä:

- (a) **hajanainen lainsäädäntökehys**, jossa viranomaisille asetetaan **epäjohdonmukaisia velvollisuuksia** sähköisessä muodossa olevien tietojen tai asiakirjojen⁴ hyväksymisen suhteen ja sallitaan erilaiset hallinnolliset käytännöt näiden velvollisuuksien noudattamiseksi; ja
- (b) **hajanainen tietotekniikkaympäristö**, jolle ovat luonteenomaisia **yhteentoimimattomat järjestelmät/ratkaisut** kuljetustietojen ja asiakirjojen sähköisessä vaihdossa sekä yritysten ja hallintojen välisessä että yritysten välisessä viestinnässä.

Nämä tekijät vahvistavat toisiaan. Hajanainen lainsäädäntö ja siitä seuraava viranomaisten kieltäytyminen hyväksymästä sähköisiä asiakirjoja heikentää halukkuutta investoida sähköisten asiakirjojen digitaalisiin ratkaisuihin. Hajanainen tietotekniikkaympäristö ja erityisesti vakiintuneiden tai yhteentoimivien ratkaisujen puuttuminen heikentää viranomaisten halukkuutta luottaa sähköisten asiakirjojen käyttöön.

Tämän seurauksena suuri osa tavaraliikenteen harjoittajista ja muista kuljetusalan sidosryhmistä EU:ssa käyttää edelleen paperiasiakirjoja. Tämä estää eri markkinatoimijoita saavuttamasta merkittäviä tehokkuushyötyjä etenkin multimodaalisissa ja rajatylittävissä kuljetuksissa ja haittaa EU:n sisämarkkinoiden toimintaa.

Komissio on tunnustanut tarpeen edistää sähköisten kuljetusasiakirjojen hyväksyntää ja käyttöä useissa poliittisissa aloitteissa: vuoden 2011 liikenteen valkoisessa kirjassa⁵, vuoden 2015 digitaalisten sisämarkkinoiden strategiassa⁶, vuoden 2016 tieto- ja viestintätekniikan standardointiprioriteeteissa digitaalisilla sisämarkkinoilla⁷ ja EU:n sähköisen hallinnon toimintasuunnitelma 2016–2020⁸. Myös eri sidosryhmät ovat laajasti tunnustaneet toiminnan tarpeen.

Digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) – yli sadasta yksityisestä ja julkisesta sidosryhmästä koostuvan komission asiantuntijaryhmän⁹ – osanottajat ovat vuodesta 2015 toistuvasti korostaneet EU:n tason toimien tarvetta sähköisten kuljetusasiakirjojen laajemman käyttöönoton tukemiseksi. Jäsenvaltiot kehottivat sähköisestä hallinnosta lokakuussa 2017 annetussa Tallinnan julistuksessa komissiota tehostamaan toimia tehokkaiden, käyttäjäkeskeisten sähköisten menettelyjen saavuttamiseksi EU:ssa. Jäsenvaltiot

⁴ Paperiasiakirjoihin nykyisin sisältyvien tietojen esittämisen sähköisessä muodossa ei välttämättä tarvitse tapahtua asiakirjan *muodossa*, kun tällä tarkoitetaan tietojen vakiomuotoista esittämistapaa. Tässä mielessä termi 'asiakirja' voi olla harhaanjohtava. Sitä, mitä hyötyjä on siirtymisellä asiakirjalähtöisestä lähestymistavasta datalähtöiseen lähestymistapaa, selitetään tähän ehdotukseen liittyvän vaikutustenarviointiraportin liitteessä 8.

⁵ [COM\(2011\) 144](#), sivut 13 ja 19.

⁶ [COM\(2015\) 192](#), sivut 82–84.

⁷ COM(2016) 176, s. 11.

⁸ [COM\(2016\) 179](#), s. 8.

⁹ Komissio perusti [DTLF:n](#) huhtikuussa 2015 (päätös C(2015)2259). Sen tarkoituksena on tarjota foorumi, jossa jäsenvaltiot ja asianomaiset kuljetus- ja logistiikka-alan sidosryhmät voivat vaihtaa teknistä tietämystä, tehdä yhteistyötä ja koordinoida toimiaan sellaisten toimenpiteiden tukemiseksi, joilla edistetään tehokasta sähköistä tiedonvaihtoa kuljetuksissa ja logistiikassa.

korostivat myös sähköisen hallinnon toimintasuunnitelman¹⁰ merkitystä ja eurooppalaisten yhteentoimivuusperiaatteiden¹¹ visiota.

Tallinnassa marraskuussa 2017 järjestetyssä digitaalista liikennettä käsitelleessä konferenssissa useat julkisen ja yksityisen sektorin sidosryhmät kaikilta liikenteen aloilta totesivat, että on korkea aika hyödyntää digitalisaation tarjoamia mahdollisuuksia, muun muassa paperittomassa tiedonvaihdossa¹². Neuvosto pyysi tämän jälkeen liikenteen digitalisaatiosta joulukuussa 2017 antamissaan päätelmissä komissiota jatkamaan työtään DTLF:n kanssa ja kehittämään ”toimenpiteitä, joilla tuetaan¹³ sähköisten asiakirjojen järjestelmällisempää käyttöä ja hyväksymistä ja yhdenmukaista tietojenvaihtoa logistiikkaketjussa”¹⁴. Euroopan parlamentti oli jo toukokuussa 2017 pyytänyt komissiota ”lisäämään unionin henkilö- ja tavaraliikenteen ... yhdenmukaistamista” ja erityisesti ”nopeuttamaan ... sähköisten rahtikirjojen (e-CMR) pakollista käyttöä”¹⁵.

- **Yhdenmukaisuus muiden alaa koskevien politiikkojen säännösten kanssa**

Tämä ehdotus on yhdenmukainen liikennealalla sovellettavien sähköistä tiedonvaihtoa koskevien nykyisten EU-säännösten kanssa. Nämä säännökset vaihtelevat huomattavasti i) aineelliselta soveltamisalaltaan eli sen suhteen, mitä tietoja tai asiakirjoja ne koskevat; ii) sen suhteen, mitä sääntelytarkoitusta varten tietoja tai asiakirjoja edellytetään; iii) sen suhteen, luodaanko niissä mahdollisuus antaa tiedot sähköisesti; ja iv) sen suhteen, annetaanko niissä yksityiskohtaisempia teknisiä spesifikaatioita sähköisen viestinnän keinoista ja sähköisten tietojen tai asiakirjojen muodosta, jos tällainen mahdollisuus luodaan. Tämä ehdotus täydentää tällä alalla olemassa olevaa EU:n lainsäädäntöä ja, eräiden liikennealakohtaisten EU:n säädösten tapauksessa, täydentää näitä säädöksiä yksityiskohtaisemmilla toiminnallisilla vaatimuksilla ja teknisillä spesifikaatioilla.

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 910/2014¹⁶ säädetään, että sähköisen asiakirjan oikeusvaikutuksia ja käytettävyyttä todisteena oikeudellisissa menettelyissä ei voida kieltää pelkästään sen takia, että se on sähköisessä muodossa. Siinä vahvistetaan myös edellytykset sähköisen tunnistamisen menetelmien ja luottamuspalvelujen rajatylittävän tunnustamiselle ja hyväksymiselle sisämarkkinoilla. Siinä ei kuitenkaan velvoiteta jäsenvaltioita hyväksymään sähköisiä asiakirjoja tai niihin sisältyviä tietoja todisteena muissa tapauksissa kuin oikeudellisissa menettelyissä. Tällä ehdotuksella täydennetään mainitun asetuksen säännöksiä vahvistamalla yhtenäinen unionin lainsäädäntökehys, joka edellyttää, että viranomaiset hyväksyvät sähköiset kuljetustiedot yli rajojen.

Unionin tullikoodeksista annettuun asetukseen (EU) N:o 952/2013¹⁷ ja alusten ilmoitusmuodollisuuksista annettuun direktiiviin 2010/65/EU¹⁸ sisältyy jo säännöksiä, joissa

¹⁰ [Sähköistä hallintoa koskeva Tallinnan julistus](#) allekirjoitettiin Viron puheenjohtajakaudella järjestetyssä ministerikokouksessa 6. lokakuuta 2017.

¹¹ https://ec.europa.eu/isa2/eif_en.

¹² Digitaalisen liikenteen konferenssin julistus allekirjoitettiin Tallinnassa 10. marraskuuta 2017 ja se on saatavilla osoitteessa https://ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-10-digital-transport-days-declaration_en.

¹³ P8_TA(2017)0228.

¹⁴ Neuvoston päätelmät liikenteen digitalisaatiosta, 15050/17, 5.12.2017.

¹⁵ Euroopan parlamentin päätöslauselma 18. toukokuuta 2017 tieliikenteestä Euroopan unionissa ([2017/2545\(RSP\)](#)).

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 910/2014, annettu 23 päivänä heinäkuuta 2014, sähköisestä tunnistamisesta ja sähköisiin transaktioihin liittyvistä luottamuspalveluista sisämarkkinoilla ja direktiivin 1999/93/EY kumoamisesta (EUVL L 257, 28.8.2014, s. 73).

¹⁷ Unionin tullikoodeksista annettu asetus (EU) N:o 952/2013; asetuksen (EU) N:o 952/2013 tiettyjen säännösten täytäntöönpanoa koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annettu komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2015/2447

sallitaan muun muassa rahtia ja kuljetusta koskevien ilmoitusmuodollisuuksien täyttäminen sähköisellä tiedonvälityksellä. Tällä ehdotuksella pyritään sallimaan koko unionin alueella sähköisen viestinnän käyttö lakisääteisten tietovaatimusten täyttämiseksi myös maahantulopaikan jälkeen tai ennen maastalähtöpaikkaa EU:ssa. Maantieteellisesti tämän aloitteen soveltamisala alkaa siis siitä, mihin unionin tullikoodeksista annetun asetuksen ja/tai meriliikenteen ilmoitusmuodollisuuksista annetun direktiivin soveltamisala päättyy (tai käänteisesti, päättyy siihen, missä viimeksi mainittu alkaa).

Tietovaatimusten piiriin kuuluvien kuljetusten osalta soveltamisalat ovat kuitenkin päällekkäisiä: tämä aloite koskee sekä puhtaasti EU:n sisäisiä kansainvälisiä kuljetuksia (jotka eivät kuulu unionin tullikoodeksista annetun asetuksen tai meriliikenteen ilmoitusmuodollisuuksista annetun direktiivin soveltamisalaan) että kansainvälisiä kuljetuksia, joiden lähtöpaikka tai määränpää on EU:n jäsenvaltion alueella tai jotka kulkevat EU:n jäsenvaltion kautta. Tämän seurauksena tämän aloitteen ja edellä mainitun kahden EU-säädöksen yhdistetty soveltaminen helpottaa entisestään kansainvälisiä tavarakuljetuksia, joiden lähtöpaikka ja määränpää on EU:n ulkopuolella, samoin kuin EU:n sisäisiä merikuljetuksia. Se mahdollistaa sähköisten välineiden käytön tavarakuljetuksia koskevien lakisääteisten tietojen toimittamisessa viranomaisille ei ainoastaan maahantulopaikassa ja maastalähtöpaikassa EU:n rajalla, vaan koko EU:n alueella.

Mitä tulee unionin lainsäädäntöön, jolla säännellään kuljetusedellytyksiä unionin alueella, tällä ehdotuksella ei muuteta nykyisten säädösten voimassa olevia säännöksiä, vaan sillä pyritään pikemminkin varmistamaan

- a) **yhdenmukaisen lainsäädäntökehyksen vahvistaminen** sähköisten tietojen tai tällaisia tietoja sisältävien asiakirjojen hyväksynnälle, mukaan lukien erityisvaatimukset, sellaisten säädösten tapauksessa,
- joissa **ei säädetä** lainkaan mahdollisuudesta toimittaa tiedot/asiakirjat sähköisesti, kuten
- asetus N:o 11/1960 syrjinnän poistamisesta kuljetusmaksuista ja -ehdoista;
- neuvoston direktiivi 92/106/ETY tietyntyläisiä jäsenvaltioiden välisiä tavaroiden yhdistettyjä kuljetuksia koskevista yhteisistä säännöistä; ja
- asetus (EY) N:o 1072/2009 maanteiden kansainvälisen tavaraliikenteen markkinoille pääsyä koskevista yhteisistä säännöistä; tai
- joihin **sisältyy tällainen mahdollisuus, mutta joissa ei määritellä, tai määritellään vain hyvin yleisesti**, miten nämä tiedot olisi toimitettava sähköisesti, kuten
- direktiivi 2008/68/EY vaarallisten aineiden rautatie-, maantie- ja sisävesikuljetuksista;
- komission asetus 2015/1998 yhteisistä siviili-ilmailun turvaamista koskevista säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 300/2008 täytäntöönpanemisesta;
- asetus (EY) N:o 1013/2006 jätteiden siirrosta;

¹⁸ ; asetuksen (EU) N:o 952/2013 täydentämisestä tiettyjä unionin tullikoodeksin säännöksiä koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen osalta annettu komission delegoitu asetus (EU) 2015/2446.
Jäsenvaltioiden satamiin saapuvia ja/tai satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista annettu direktiivi 2010/65/EU.

- parhaillaan Euroopan parlamentin ja neuvoston käsiteltävinä olevat ehdotukset direktiivin 92/106/ETY muuttamisesta (ehdotus 2017/0290 (COD)) ja asetuksen (EY) N:o 1072/2009 muuttamisesta (ehdotus 2017/0123 (COD));
- b) **erilaisten tietotekniikkajärjestelmien yhteentoimivuus**, joita nykyisin käytetään sellaisten säädösten tapauksessa,
- joissa jo säädetään **erittäin yksityiskohtaisista teknisistä spesifikaatioista** niiden sähköisten tietojen ja viestienvaihdon muodolle, jotka viranomaisten on hyväksyttävä tiettyihin tavaroihin ja tiettyihin kuljetuksiin liittyvien tietojen osalta kyseessä olevasta liikennemuodosta riippumatta, kuten unionin tullikoodeksista annettu asetus (EU) N:o 952/2013 ja siihen liittyvät täytäntöönpanoasetukset ja delegoidut asetukset sekä meriliikenteen ilmoitusmuodollisuuksista annettu direktiivi 2010/65/EU;
- jotka sisältävät **yksityiskohtaisia mutta liikennemuotokohtaisia spesifikaatioita**, kuten komission asetus (EU) N:o 164/2010 yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) annetun direktiivin 2005/44/EY 5 artiklassa tarkoitetuista sisävesiliikenteen elektronisia alusten ilmoittautumisjärjestelmiä koskevista teknisistä eritelmistä sekä komission asetus (EU) N:o 1305/2014 rautateiden tavaraliikenteen telemaattisia sovelluksia koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä (TAF YTE).
- **Yhdenmukaisuus unionin muiden politiikkojen kanssa**

Aloitteen yleisenä tavoitteena on mahdollistaa digitaalitekniikan laajempi käyttö, jotta voidaan edistää i) sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan esteiden poistamista; ii) talouden uudenaikaistamista; ja iii) liikennesektorin tehokkuuden parantamista. Direktiivissä vahvistetaan myös yhdenmukaiset edellytykset digitaalitekniikan laajemmalle kehittämiselle ja käyttöönotolle kuljetustietojen sähköisessä vaihdossa, mikä edistää myös osaltaan digitaalisten sisämarkkinoiden kehitystä.

2. OIKEUSPERUSTA, TOISSIJAISUUSPERIAATE JA SUHTEELLISUUSPERIAATE

• Oikeusperusta

Tämän aloitteen oikeusperustana on Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 91 artikla, 100 artiklan 2 kohta ja 192 artiklan 1 kohta.

.

91 artikla mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat yhteisiä sääntöjä, joita sovelletaan kansainväliseen liikenteeseen jäsenvaltion alueelle tai sen alueelta taikka yhden tai useamman jäsenvaltion alueen kautta. Artiklaa tulkittaessa on otettava huomioon 90 artikla, jossa edellytetään, että jäsenvaltiot harjoittavat yhteistä liikennepolitiikkaa. 100 artiklan 2 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto antavat meri- ja lentoliikennettä koskevat aiheelliset säännökset.

192 artiklan 1 kohdan mukaan Euroopan parlamentti ja neuvosto päättävät unionin toimista muun muassa ihmisten terveyden ja ympäristön suojeluun liittyvien tavoitteiden toteuttamiseksi. Artiklaa tulkittaessa on otettava huomioon 191 artikla.

- **Toissijaisuusperiaate (jaetun toimivallan osalta)**

Jäsenvaltioiden yksipuolisilla aloitteilla, joilla pyritään helpottamaan sähköisten kuljetusasiakirjojen ja tiedonvaihdon käyttöönottoa, olisi rajallinen vaikutus, jollei samanlaisia toimia toteutettaisi myös muissa jäsenvaltioissa, joiden alueella kyseessä olevat kuljetukset tapahtuvat.

Samaan aikaan vaikka suurin osa EU:n jäsenvaltioista panisi täytäntöön lainsäädäntöä, jolla helpotetaan sähköisten asiakirjojen käyttöä, on olemassa suuri riski, että säätäessään lakeja yksipuolisesti jäsenvaltiot hyväksyvät erilaisia vaatimuksia sille, milloin sähköiset asiakirjat ja lakisääteisten tietojen sähköinen toimittaminen yleensä hyväksytään paikkansa pitäväksi ja aidoksi. Käytännössä sähköisiä asiakirjoja ja lakisääteisten tietojen sähköistä toimittamista, jotka täyttäisivät hyväksynnälle asetut vaatimukset yhdessä jäsenvaltiossa, ei hyväksyttäisi muissa jäsenvaltioissa, mikä loisi esteitä EU:n sisämarkkinoille.

Tähän ongelmaan ja sen syihin on siis parasta puuttua EU:n tasolla, jolla voidaan vahvistaa yhdenmukainen lähestymistapa sähköisten asiakirjojen hyväksyntään ja yhteiset standardit sitä varten. Tässä suhteessa tällä aloitteella viedään pidemmälle ja täydennetään toimenpiteitä, joita EU:n tasolla on jo toteutettu yhdenmukaisten edellytysten varmistamiseksi sähköisten kuljetustietojen ja -asiakirjojen hyväksynnälle, muun muassa varmistamalla luottamus niiden viestinnässä käytettäviin sähköisiin välineisiin¹⁹.

- **Suhteellisuusperiaate**

Ehdotukseen sisältyy toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan kolme erillistä toimintapolitiittista tavoitetta, joilla puututaan suoraan määriteltyihin kahteen keskeiseen ongelmatekijään.

Ensimmäiseen ongelmatekijään eli nykyiseen vaihtelevaan ja heikosti määriteltyyn lainsäädäntökehykseen puuttumiseksi ehdotus sisältää toimenpiteitä, joilla

- (1) varmistetaan, että kaikissa EU:n jäsenvaltioissa otetaan käyttöön kaikkien asianomaisten viranomaisten velvollisuus hyväksyä sähköiset kuljetusasiakirjat/-tiedot;
- (2) varmistetaan, että viranomaiset panevat hyväksymisvelvollisuuden täytäntöön yhdenmukaisella tavalla.

Jotta voitaisiin puuttua toiseen ongelmatekijään, joka johtuu lukuisten yhteentoimimattomien järjestelmien rinnakkaisesta käytöstä, ehdotus sisältää toimenpiteitä, joilla

- (3) varmistetaan kuljetustietojen sähköisessä vaihdossa käytettävien tietotekniikkajärjestelmien ja -ratkaisujen yhteentoimivuus, erityisesti yritysten ja hallintojen välisessä lakisääteisessä tietojen toimittamisessa.

Missään näistä toimenpiteistä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen ongelmiin puuttumiseksi. Ensimmäisessä toimenpidetokokonaisuudessa viranomaisille asetetaan velvollisuus hyväksyä sähköiset tiedot/asiakirjat, mutta siinä ei aseteta yrityksille velvollisuutta käyttää sähköistä muotoa, ei yritysten ja hallintojen välisissä eikä yritystenvälisissä suhteissa. Tällaisen

¹⁹ Mukaan lukien eIDAS-asetuksella vahvistettu kehys sähköisen tunnistuksen ja sähköisten allekirjoitusten rajat ylittävälle käytölle.

velvollisuuden asettaminen yritystenväliselle tiedonvaihdolle varmistaisi kuljetustietojen ja asiakirjojen vaihdon täydellisen digitalisoinnin, mutta se ei ole välttämätöntä viranomaisten hyväksynnän varmistamiseksi. Lisäksi useimmat toimialajärjestöt argumentoivat, että yritykset ovat halukkaita siirtymään täydelliseen digitalisointiin ja aikovat tehdä niin, kunhan viranomaiset sallivat sen.

Samaa aikaan viranomaisia ei vaadita hyväksymään mitä tahansa yritysten tarjoamaa sähköistä tietolähdettä. Toimenpiteissä otetaan pikemminkin huomioon viranomaisten tarve saada takeet siitä, että niille esitetyt tiedot/asiakirjat ovat aitoja ja luotettavia. Toimenpiteissä edellytetään myös, että viranomaiset hyväksyvät tiedot/asiakirjat, jos niiden toimittamisessa käytetty sähköinen väline täyttää määrätty vaatimukset.

Toisessa toimenpidekokonaisuudessa jäsenvaltioiden edellytetään tekevän yhteistyötä sovittaakseen yhteen sähköisesti toimitettujen tietojen/asiakirjojen tarkastamista koskevat (tulevat) digitalisoidut prosessinsa. Tähän sisältyy niiden tietoalkioiden joukkoa koskeva yhteistyö, joita jäsenvaltioiden viranomaiset pitävät välttämättöminä asiaa koskevissa EU:n ja kansallisissa säädöksissä vahvistettujen tietovaatimusten täyttämiseksi. Näillä toimenpiteillä varmistetaan sähköisten tietojen/asiakirjojen varmentamista koskevat yhdenmukaiset säännöt, ja ne vähentävät osaltaan sääntöjen noudattamisesta yrityksille aiheutuvia hallintokustannuksia (ja siten hallintotaakkaa). Toimenpiteissä ei kuitenkaan edellytetä asiaa koskevassa EU:n ja jäsenvaltioiden lainsäädännössä vahvistettujen varsinaisten tietovaatimusten yhdenmukaistamista.

Kolmannessa toimenpidekokonaisuudessa vahvistetaan niitä sähköisiä välineitä koskevat toiminnalliset vaatimukset, joita yritykset voivat käyttää vaadittujen lakisääteisten tietojen antamiseksi viranomaisille. Näissä toimenpiteissä käsitellään myös teknisten spesifikaatioiden laatimista vaatimusten täytäntöönpanemiseksi. Nämä vaatimukset ja niihin liittyvät tekniset spesifikaatiot varmistavat, että eri jäsenvaltioiden viranomaisten käyttämät tietotekniikkajärjestelmät ovat yhteentoimivia keskenään ja yritysten käyttämien ratkaisujen kanssa. Vaatimukset ja spesifikaatiot helpottavat myös yhteentoimivuutta yritysten ja hallintojen välisissä ja yritystenvälisissä (nykyisin pitkälti liikennemuotoikohtaisissa) ratkaisuissa.

- **Toimintatavan valinta**

Vaikutustenarvioinnissa tultiin siihen johtopäätökseen, että sitovat, lakisääteiset toimenpiteet ovat välttämättömiä tavoitteiden saavuttamiseksi. Asetus on sopiva väline suunniteltujen toimenpiteiden yhdenmukaisen täytäntöönpanon varmistamiseksi. Direktiivillä voitaisiin asettaa velvollisuus hyväksyä sähköisesti esitetyt tiedot sekä vahvistaa yhteiset toiminnalliset vaatimukset, jotka tietojen saataville asettamisessa käytettävien sähköisten välineiden on täytettävä, mutta siinä ei voitaisi määritellä yhteisiä sitovia teknisiä vaatimuksia.

Nykyinen kehitys, kuten ilmoitusmuodollisuuksista annetun direktiivin täytäntöönpanon yhteydessä tapahtunut kehitys, osoittaa, että teknisiä spesifikaatioita koskevien ohjeiden puuttuminen tai vapaaehtoiset ohjeet johtaisi erilaisten ja yhteentoimimattomien järjestelmien käyttöönottoon eri jäsenvaltioissa²⁰. Tämä kasvattaisi sääntöjen noudattamisesta yrityksille aiheutuvia kustannuksia, kun niiden pitäisi investoida jäsenvaltioiden erilaisia vaatimuksia vastaaviin erilaisiin järjestelmiin. Yritykset voisivat tämän seurauksena mieluummin jatkaa paperisten asiakirjojen käyttöä, mikä haittaisi vakavasti tavoitteen saavuttamista.

²⁰ Vaatimuksissa voidaan odottaa esiintyvän eroja eri viranomaisten välillä, sekä jäsenvaltioiden sisällä että niiden välillä. Vaatimustenarviointiprosessin aikana kerätyt esimerkit ovat selvä osoitus tästä.

Aloite on hyvin tekninen, ja on erittäin todennäköistä, että sitä on mukautettava säännöllisesti tekniikan ja lainsäädännön kehitykseen. Tätä varten suunnitteilla on myös joukko täytäntöönpanotoimenpiteitä. Niissä keskitytään erityisesti toiminnallisten vaatimusten täytäntöönpanossa tarvittaviin teknisiin spesifikaatioihin.

3. SIDOSRYHMIEN KUULEMISTEN JA VAIKUTUSTENARVIOINTIEN TULOKSET

• Sidosryhmien kuuleminen

Komissio on ollut aktiivisesti yhteydessä sidosryhmiin ja toteuttanut kattavia kuulemisia koko vaikutustenarviointiprosessin ajan. Kuulemistoimiin sisältyivät

- komission järjestämä avoin julkinen kuuleminen 25. lokakuuta 2017 – 18. tammikuuta 2018;
- komission järjestämä paneelikysely pk-yrityksille 24. marraskuuta 2017 – 22. tammikuuta 2018;
- vaikutustenarvioinnin taustaselvityksestä vastaavan konsultin toteuttama oikeudellinen selvitys yksityisistä ja julkisista sidosryhmistä 23. lokakuuta 2017 – 1. tammikuuta 2018;
- vaikutustenarvioinnin taustaselvityksestä vastaavan konsultin toteuttama kohdennettu kysely yksityisille ja julkisille sidosryhmille 27. lokakuuta 2017 – 7. tammikuuta 2018;
- vaikutustenarvioinnin taustaselvityksestä vastaavan konsultin ja sen kumppaneiden toteuttamat 50 haastattelua sidosryhmien kanssa, mukaan lukien toimialan edustajat ja kansalliset viranomaiset, 20. lokakuuta 2017 – 15. tammikuuta 2018;
- sidosryhmien kokoukset ja työryhmät useissa eri tapahtumissa;
- vaikutustenarvioinnin taustaselvityksestä vastaavan konsultin tekemät viisi tapaustutkimusta 6. marraskuuta 2017 – 15. tammikuuta 2018.

Näistä kuulemistoimista saatiin merkittävää tausta-aineistoa, joka auttoi ongelman määrittelyn ja sen suuruuden arvioinnin validoinnissa ja tarkentamisessa. Kuulemisten avulla voitiin myös selvittää, mitkä olivat sidosryhmien parhaina pitämät toimintavaihtoehdot. Tässä suhteessa tärkein panos saatiin avoimesta julkisesta kuulemisesta, pk-yritysten paneelikyselystä ja muista käytetyistä sidosryhmien osallistamisvälineistä²¹.

Sidosryhmien suuri enemmistö, eli yli 90 prosenttia pk-yritysten paneelikyselyyn vastanneista 265:stä pk-yrityksestä²² ja 88 avoimen julkisen kuulemisen 100:sta vastaajasta, totesi, että sähköisen tiedonvaihdon käyttöönoton odotetaan tuottavan merkittäviä tai ainakin jonkinlaisia hyötyjä.

Avoimeen julkiseen kuulemiseen vastanneista yksityisistä yrityksistä ja järjestöistä 90 prosenttia katsoi, että se, etteivät jäsenvaltioiden viranomaiset hyväksy sähköisiä

²¹ Jäljempänä esitetty yhteenveto perustuu avoimessa julkisessa kuulemisessa ja pk-yritysten paneelikyselyssä saatuihin vastauksiin. Yksityiskohtaisempi kuvaus kuulemisen tuloksista, myös ulkopuolisen konsultin toteuttamista haastatteluista ja tapaustutkimuksista saadusta panoksesta, ks. Ecorys ym. (2018) vaikutustenarvioinnin taustaselvitys, liitteet VIII–XI.

²² Niiden vastaajien määrä, jotka vastasivat hyötyihin liittyviin kysymyksiin pk-yritysten paneelikyselyssä, vaihteli 230:stä 250:een riippuen siitä, mitä erityisiä hyötyjä eri kysymyksissä käsiteltiin.

kuljetusasiakirjoja tai -tietoja, on merkittävä ongelmatekijä. Pienempien yritysten osalta pk-yritysten paneelikyselyssä kävi ilmi, että suurin syy sähköisten kuljetusasiakirjojen käyttämättömyyteen oli se, etteivät näiden yritysten asiakkaat eivätkä liikekumppanit käytä sähköisiä kuljetusasiakirjoja. Seuraavaksi useimmin mainittu syy (heti edellä mainitun syyn jälkeen) tässä ryhmässä oli se, etteivät viranomaiset hyväksy sähköisiä asiakirjoja. Samaan aikaan kohdennettujen kyselyjen ja haastattelujen vastaajat korostivat, että suurin syy siihen, miksi yritykset eivät hyväksy sähköisiä asiakirjoja, oli epävarmuus siitä, hyväksyvätkö viranomaiset ne. Yli 70 prosenttia sekä avoimen julkisen kuulemisen että pk-yritysten paneelin vastaajista toi esiin myös nykyisten yritysten ja hallintojen välisten ja yritystenvälisten tietotekniikkajärjestelmien ja -ratkaisujen yhteentoimimattomuuden.

Tätä arviointia vastaavasti 90 prosenttia avoimen julkisen kuulemisen vastaajista piti parhaana varmistaa jäsenvaltioiden viranomaisten hyväksyntä, kun taas 88 prosenttia katsoi, että tällainen hyväksyntä voitaisiin varmistaa tehokkaammin oikeudellisesti sitovalla kuin ei-sitovalla lähestymistavalla. 90 prosenttia kaikista avoimen julkisen kuulemisen vastaajista piti tärkeänä myös yritysten ja hallintojen välisen ja yritystenvälisen viestinnän yhteentoimivuutta. Samoin 75 prosenttia pk-yritysten paneelin vastaajista katsoi, että viranomaisten hyväksynnän varmistaminen on erittäin tärkeä toimintapoliittinen tavoite, ja 13 prosenttia piti sitä melko tärkeänä.

Yli 70 prosenttia sekä avoimen julkisen kuulemisen että pk-yritysten paneelin vastaajista pitäisi myös tervetulleena standardoituja teknisiä spesifikaatioita logistiikkayhtiöiden ja julkishallintojen väliselle tiedonvaihdolle, ja 88 prosenttia avoimen julkisen kuulemisen vastaajista piti oikeudellisesti sitovaa lähestymistapaa ei-sitovia toimenpiteitä tehokkaampana. Yritystenvälisen viestinnän osalta 67 prosenttia kaikista avoimen julkisen kuulemisen 100 vastaajasta katsoi oikeudellisesti sitovan lähestymistavan olevan tehokkaampi, kun taas 84 prosenttia piti parempana vapaaehtoisia toimenpiteitä. 87 prosenttia pk-yritysten paneelikyselyn vastaajista piti erittäin tärkeänä (65 %) tai melko tärkeänä (22 %) sitä, että sähköisten kuljetusasiakirjojen vaihtoon viranomaisten kanssa voidaan käyttää yhtä tietotekniikkasovellusta tai -järjestelmää. Lähes yhtä tärkeänä pidettiin mahdollisuutta käyttää tällaista yhtä sovellusta/järjestelmää sähköiseen tiedonvaihtoon kaikkien muiden yritysten kanssa (68 prosenttia piti tätä erittäin tärkeänä ja 19 prosenttia melko tärkeänä).

- **Asiantuntijatiedon keruu ja käyttö**

Ehdotus perustuu asiantuntijatiedon keruuseen ja asiantuntijoiden kuulemiseen. Tämä koskee erityisesti kustannusten ja hyötyjen arviointia, mukaan lukien välillisten vaikutusten ja liikennemuutosiirtymään kohdistuvan vaikutuksen mallintaminen. Ulkopuoliset konsultit tekivät kustannuksia ja vaikutuksia koskevan taustaselvityksen. Ulkopuolisia konsultteja on käytetty myös välillisten vaikutusten ja liikennemuutosiirtymään kohdistuvan vaikutuksen mallintamisessa.

Kaikkien keskeisten sidosryhmäluokkien edustajat sekä toimialalta että jäsenvaltioiden viranomaisista osallistuivat tiiviisti työhön, etenkin digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevässä foorumissa. Tämä auttoi varmistamaan kattavan ja multimodaalisen näkökulman käsiteltäviin kysymyksiin.

- **Vaikutustenarviointi**

Tähän ehdotukseen sisältyvät toimintapoliittiset toimenpiteet perustuvat vaikutustenarvioinnin tuloksiin. Vaikutustenarviointiraportti (SWD(2018) 184) sai myönteisen lausunnon

sääntelyntarkastelulautakunnalta (SEC(2018) 231). Sääntelyntarkastelulautakunta antoi lausunnossaan joukon suosituksia vaikutustenarviointiraportissa esitettyjen argumenttien esitysmuodosta. Nämä suositukset on otettu huomioon; vaikutustenarviointiraportin liitteessä I esitetään yhteenveto siitä, kuinka tämä on tehty.

Sidosryhmien laajan kuulemisen, asiantuntijakokousten, riippumattoman selvityksen ja komission oman analyysin perusteella tarkasteltiin pitkää luetteloa toimintapoliittisia toimenpiteitä, joilla puututaan kahteen keskeiseen ongelmatekijään. Luetteloa karsittiin sitten seuraavien kriteereiden perusteella: i) oikeudellinen, poliittinen ja tekninen toteutettavuus; ii) vaikuttavuus; iii) tehokkuus; ja iv) oikeasuhteisuus. Tämän alustavan karsinnan jälkeen joukko toimenpiteitä hylättiin.

Jäljelle jääneet toimintapoliittiset toimenpiteet ryhmiteltiin neljäksi toimintavaihtoehdoksi:

- Vaihtoehto 1: jäsenvaltioiden täysi velvollisuus noudattaa nykyistä lainsäädäntökehystä sähköisten kuljetussopimusten hyväksymisen osalta ja täytäntöönpanon vapaaehtoinen yhdenmukaistaminen
- Vaihtoehto 2: jäsenvaltioiden viranomaisten täysi velvollisuus hyväksyä sähköiset kuljetussopimukset ja täytäntöönpanon vähimmäistason yhdenmukaistaminen;
- Vaihtoehto 3: jäsenvaltioiden viranomaisten täysi velvollisuus hyväksyä lakisääteiset kuljetustiedot tai -asiakirjat ja osittain yhdenmukaistettu täytäntöönpano
- Vaihtoehto 4: jäsenvaltioiden viranomaisten täysi velvollisuus hyväksyä lakisääteiset kuljetustiedot tai -asiakirjat ja täysin yhdenmukaistettu täytäntöönpano

Kaikkiin vaihtoehtoihin sisältyi pääosin sama toimintapoliittisten toimenpiteiden kokonaisuus. Toimenpiteet voitaisiin panna täytäntöön joko ei-sitovassa muodossa jäsenvaltioiden vapaaehtoista toimintaa edistävinä tukitoimenpiteinä tai sääntelyn muodossa, kuten hyväksymällä uusi asiaa koskeva EU-säädös ja allekirjoittamalla kahdenvälinen sopimus kolmansien maiden kanssa. Toimintavaihtoehtoja laadittaessa näitä toimenpiteitä yhdisteltiin vaihtelemalla kahta tekijää: toimintapoliittisen aloitteen aineellista soveltamisalaa ja sääntelytoimien tiukkuutta.

Tämän jälkeen tehtiin vertaileva analyysi neljän vaihtoehdon vaikuttavuudesta, tehokkuudesta, kustannuksista ja hyödyistä. Analyysi osoitti, että i) vaihtoehtojen 3 ja 4 toteuttaminen tuottaisi hyvin samankaltaiset kustannus-hyötysuhteet ja ii) molemmat vaihtoehdot edistäisivät merkittävästi havaittujen ongelmien ratkaisua ja erityiset ja yleiset poliittiset tavoitteet voitaisiin saavuttaa huomattavasti tehokkaammin kuin vaihtoehdoissa 1 ja 2.

Vaihtoehtojen 3 ja 4 suuri vaikuttavuus johtuu toisaalta siitä, että hyväksymisvelvollisuuden piiriin kuuluu huomattavasti laajempi joukko tietoja, ja toisaalta siitä, sähköisten välineiden hyväksymistä koskevat sitovat vaatimukset ovat tarkemmin määriteltyjä. Hyväksymisvelvollisuutta ei määritellä suhteessa tiettyihin asiakirjoihin, kuten vaihtoehdoissa 1 ja 2, vaan suhteessa tietoihin, joita edellytetään EU:n ja kansallisessa lainsäädännössä, jolla säännellään kansainvälisten tavarakuljetusten edellytyksiä EU:n jäsenvaltioiden alueella. Vaihtoehdot eivät siis kata ainoastaan sähköisiä kuljetussopimuksia, vaan myös kaikki sähköiset tietojen esitysmuodot sillä edellytyksellä, että noudatetaan i) sovellettavassa lainsäädännössä vahvistettuja tietojen sisältövaatimuksia ja ii) ehdotetussa uudessa säädöksessä vahvistettuja vaatimuksia siitä, millä sähköisillä välineillä nämä tiedot voidaan asettaa saataville.

Parhaan pidetty toimintavaihtoehto oli vaihtoehto 3, ja tämä ehdotus on laadittu sen pohjalta. Tehtäessä valintaa vaihtoehtojen 3 ja 4 välillä huomioon otettiin sidosryhmien näkemykset sekä oikeasuhteisuuteen liittyvät näkökohdat. Etenkin meriliikenne-, lentoliikenne- ja rautatieliikennesektoreiden sidosryhmät esittivät selkeänä mielipiteenään, että vaikka multimodaalinen lähestymistapa on tarpeellinen, komission olisi vältettävä ehdottamasta yhtä ja samaa ratkaisua kaikille liikennemuodoille²³. Tärkeimmät näkökohdat liittyvät investointeihin, joita näillä sektoreilla on jo tehty tarvittaviin ratkaisuihin. Nämä ratkaisut on kehitetty kansainvälisten yleissopimusten ja EU:n lainsäädännön nykyisten määräysten ja säännösten pohjalta, ja kuten vaikutustenarviointiraporttiin sisältyvä oikeudellinen analyysi osoittaa, nämä määräykset ja säännökset ovat liikennemuotoikohtaisia ja poikkeavat suuresti toisistaan.

Täysin yhteisten yhteentoimivuuden teknisten eritelmien vahvistaminen kaikille yritysten ja hallintojen välisessä lakisääteisessä tiedonvaihdossa käytetyille ratkaisuille ja kaikille liikennemuodoille, kuten vaihtoehdossa 4 ehdotetaan, edellyttäisi näiden sektoreiden yrityksiltä suuria alkuinvestointeja, jotta ne voisivat mukautua uusiin vaatimuksiin.

Vaihtoehdossa 3 se, missä laajuudessa tällaiset liikennemuotojen yhteiset tekniset spesifikaatiot vahvistetaan, määriteltäisiin erityisen vaikutustenarvioinnin pohjalta. Tämän vaikutustenarvioinnin tarkoituksena olisi määritellä tarkemmin se liikennemuotojen yhteisten teknisten spesifikaatioiden tarvittava vähimmäistaso, joka varmistaisi kaikkien asiaan liittyvien viranomaisten käyttämien järjestelmien ja yritysten käyttämien ratkaisujen yhteentoimivuuden ja jolla saavutettaisiin samalla paras kustannus-hyötysuhde sääntöjen noudattamisesta yrityksille aiheutuvien kustannusten ja tulevien hyötyjen välillä.

Toimialan sidosryhmien näkökantoihin perustuva oletus on, että riittävä yhteentoimivuuden taso voidaan varmistaa edellyttämättä vaatimusten täydellistä yhdenmukaistamista kaikkien liikennemuotojen kesken. Tarkemmin sanottuna useimpien toimialan sidosryhmien mukaan yhteentoimivuus vaatisi vähintään yhteistä multimodaalista tietohakemistoa²⁴. Muiden vaatimusten noudattamiseen liittyvät tekniset spesifikaatiot, kuten aitouteen tai eheyteen liittyvät spesifikaatiot, voidaan laatia erikseen eri liikennemuodoille, jos asiaa koskevassa erillisessä vaikutustenarvioinnissa todetaan, että tällainen lähestymistapa olisi kustannustehokkain joidenkin (yhteisten) vaatimusten osalta.

Parhaana pidetyn vaihtoehdon **tärkeimmät odotetut hyödyt** ovat luonteeltaan taloudellisia ja ympäristöön liittyviä. Toimialan odotetaan säästävän 20–27 miljardia euroa vuosina 2018–2040 verrattuna skenaarioon, jossa EU:n tasolla ei toteuta mitään toimia (perustaso). Säästöt aiheutuvat hallintokustannusten (eli kuljetustietojen ja -asiakirjojen hallinnointiin ja vaihtoon liittyvien kustannusten) pienemisestä. Tämä vastaa 75–105 miljoonaa säästettyä tuntia vuodessa (tai 36 000 – 49 000 kokoaikavastaava työntekijää). Toimialan kaikista hallintokustannusten säästöistä noin 60 prosentin odotetaan koituvan maantieliikenteen harjoittajille, joista 99 prosenttia on pk-yrityksiä.

Myös ympäristövaikutusten odotetaan olevan myönteisiä, koska maantieliikenteen osuus liikennemuotojakaumasta pienenee vuoteen 2030 perustasoon verrattuna. Kumulatiivisten

²³ Ks. esim. ECSA:n ja WSC:n (meriliikenne) sekä CER:n (rautatieliikenne) kannanotot alustavaan vaikutustenarviointiin. IATA on osallistunut aktiivisesti lähes kaikkiin järjestettyihin sidosryhmien kuulemistilaisuuksiin, joissa se on myös selkeästi ilmaissut tällaisen kannan.

²⁴ Tallinnassa järjestetyn sähköisiä asiakirjoja käsitelleen seminaarin interaktiivisessa palautesessiossa 73 prosenttia vastaajista kannatti standardoitujen teknisten spesifikaatioiden laatimista logistiikkayhtiöiden ja julkishallintojen väliselle tiedonvaihdolle. Samoin TLF-unioni ehdotti yhtenäisen tietojoukon vahvistamista EU:n tasolla. Kohdennettujen haastattelujen mukaan (lähde Ecorys ym.) huolitsijoiden ryhmä korosti EU:n lainsäädännöllä täytäntöönpanettavan yhteisen tietojoukon merkitystä. Yhteisen tietojoukon tarve mainittiin myös erityisesti Suomen hallituksen tästä aloitteesta esittämässä kannanotossa.

hiilidioksidipäästöjen odotetaan pienenevän yli 1 300 tuhatta tonnia vuosina 2018–2040 perustasoon verrattuna, mikä vastaa 74 miljoonan euron säästöjä ulkoisissa kustannuksissa. Ruuhkien aiheuttamien kustannusten arvioidaan pienenevän lähes 300 miljoonaa euroa perustasoon verrattuna samana ajanjaksona. Lisäksi säästetään 2–8 miljardia paperiarkkia, kun keskimäärin 1–5 jäljennöstä kustakin asiakirjasta jää printtaamatta kutakin kuljetusta kohti, mikä vastaa 180 000 – 900 000 puuta vuosittain.

Tärkeimmät odotetut kustannukset liittyvät uusien vaatimusten noudattamiseen tarvittaviin investointeihin. Viranomaisten kustannusten arvioidaan olevan noin 268 miljoonaa euroa koko sähköisten kuljetusasiakirjojen käyttöönottoajalta perustasoon verrattuna; näistä 17 miljoonaa euroa liittyy ratkaisujen toimittajien sertifiointiin ja 251 miljoonaa euroa täytäntöönpanon valvontaan. Kansallisten hallintojen odotetaan lisäksi investoivan uusiin tietotekniikkajärjestelmiin tai mukauttavan olemassa olevia järjestelmiä; tästä ei odoteta aiheutuvan huomattavia kustannuksia. Sääntöjen noudattamisesta yrityksille aiheutuvien kustannusten odotetaan olevan noin 4,4 miljardia euroa.

Työllisyysvaikutukset voivat olla lievästi kielteiset, jos asiakirjojen hallinnointitoimien vähenemisen johdosta tarpeettomaksi käyvää henkilöstöä ei siirretä muihin tehtäviin. Alan kokonaiskasvun odotetaan suurelta osin kumoavan tämä kielteisen vaikutuksen. Tietotekniikkaratkaisujen ja -järjestelmien suurempi kysyntä luo todennäköisesti uusia mahdollisuuksia tietotekniikan toimittajille, mikä johtaa korkean osaamistason työpaikkojen kasvuun.

Lievästi kielteisiä ulkoisvaikutuksia voi aiheutua vesiliikenteen kasvavista ilmansaastepäästöistä; näiden arvioidaan olevan noin 41 miljoonaa euroa koko sähköisten kuljetusasiakirjojen käyttöönottoajalta perustasoon verrattuna.

- **Sääntelyn toimivuus ja yksinkertaistaminen**

Ehdotus tuo mukanaan huomattavaa yksinkertaistamista ja parantaa tehokkuutta vähentämällä talouden toimijoiden hallinnollista taakkaa, kun ne täyttävät tavaroiden kuljetukseen unionin alueella liittyviä lakisääteisiä tietovaatimuksia.

Hallintotaakan keveneminen odotetaan saavutettavan varmistamalla, että talouden toimijat voivat asettaa lakisääteiset tiedot viranomaisten saataville sähköisesti, ja yhdenmukaistamalla menettelyjä, joita jäsenvaltioiden viranomaiset käyttävät tarkastaakseen sähköisessä muodossa saataville asetettuja lakisääteisiä tietoja. Kuten edellä todettiin, toimialan hallintokustannusten odotetaan pienenevän huomattavasti.

Erityisesti pk- ja mikroyritykset hyötyvät siitä, että ne voivat toimittaa vaaditut lakisääteiset tiedot viranomaisille yksinkertaistetulla ja yhdenmukaistetulla tavalla jäsenvaltiosta tai toimivaltaisesta viranomaisesta riippumatta. Tämä johtuu siitä, että pk- ja mikroyritykset ovat suhteellisesti haavoittuvampia tehottomalle hallinnolle ja menetetyille työtunneille.

- **Perusoikeudet**

Ehdotus vaikuttaa perusoikeuskirjan 8 artiklassa taattuun henkilötietojen suojaan. Kaikki ehdotuksen johdosta tapahtuva henkilötietojen käsittely on tehtävä henkilötietojen suoja koskevan EU:n lainsäädännön ja erityisesti yleisen tietosuojasetuksen mukaisesti.

4. TALOUSARVIOVAIKUTUKSET

Parhaana pidetyllä vaihtoehdolla ei ole vaikutuksia EU:n talousarvioon.

5. LISÄTIEDOT

• Toteuttamissuunnitelmat, seuranta, arviointi ja raportointijärjestelyt

Komissio seuraa tämän aloitteen edistymistä, vaikutuksia ja tuloksia erilaisilla seuranta- ja valvontamekanismeilla. Komissio mittaa edistymistä uuden ehdotuksen erityistavoitteiden saavuttamisessa.

Tietopyyntöjä (raportit, kyselyjen vastaukset) harkitaan tarkasti, jottei sidosryhmille aiheuteta lisätaakkaa luomalla suhteettomia uusia raportointivaatimuksia.

Komissio käynnistää viiden vuoden kuluttua säädösehdotuksen täytäntöönpanopäivästä arvioinnin sen tarkastamiseksi, onko aloitteen tavoitteet saavutettu. Arviointi perustuu komission raportteihin, sidosryhmille tehtäviin kyselyihin ja muihin liikenteenharjoittajien tietoihin (kuten valituksiin). Arviointi luo pohjan tuleville päätöksentekoprosesseille, joissa tehdään tarvittavat mukautukset asetettujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

• Ehdotukseen sisältyvien säännösten yksityiskohtaiset selitykset

Ehdotus jakautuu viiteen lukuun. Ensimmäisessä ja viimeisessä luvussa määritellään yleinen soveltamisala ja annetaan joitain laaja-alaisia säännöksiä, kun taas luvuissa II–IV säädetään yksityiskohtaisemmista välineistä.

1 artiklassa määritellään asetuksen soveltamisala.

2 artikla sisältää säännöksiä komissiolle siirretystä vallasta muuttaa tämän asetuksen liitteen 1 muita kuin keskeisiä osia; liitteessä 1 luetellaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvat lakisääteiset tietovaatimukset.

3 artiklassa esitetään määritelmät.

4 artiklassa vahvistetaan sitä sähköistä muotoa koskevat vaatimukset, jossa asianomaisten talouden toimijoiden olisi asetettava lakisääteiset kuljetustiedot (eFTI) saataville.

5 artiklassa vahvistetaan jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten velvollisuus hyväksyä lakisääteiset tiedot, jotka asianomaiset talouden toimijat asettavat saataville sähköisessä muodossa 4 artiklassa vahvistettujen ehtojen mukaisesti.

6 artiklassa edellytetään, että toimivaltaiset viranomaiset, eFTI-palveluntarjoajat ja asianomaiset talouden toimijat toteuttavat toimenpiteitä varmistaakseen tämän asetuksen mukaisesti käsiteltyjen ja vaihdettujen tietojen luottamuksellisuuden.

7 artiklassa asetetaan komissiolle velvollisuus hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin lakisääteisiin vaatimuksiin liittyvä yhteinen tietojoukko ja sen osajoukot ja joissa vahvistetaan yhteiset menettelyt ja säännöt sille, kuinka toimivaltaiset viranomaiset saavat käyttöönsä ja käsittelevät sähköisesti toimitettuja lakisääteisiä tietoja. Tämän pitäisi varmistaa, että jäsenvaltioiden viranomaiset panevat yhdenmukaisesti täytäntöön toimenpiteet, joilla täytetään velvollisuus hyväksyä sähköisessä muodossa saataville asetetut lakisääteiset tiedot.

8 artiklassa määritellään toiminnalliset vaatimukset eFTI-alustoille, joiden kautta asianomaiset talouden toimijat voisivat asettaa lakisääteiset tiedot saataville, ja siirretään

komissiolle valta hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan näiden alustojen toteuttamista koskevat yksityiskohtaiset säännöt. Näillä vaatimuksilla pyritään varmistamaan, että näiden alustojen avulla tapahtuva tietojen hallinta voidaan toteuttaa tavalla, joka takaa tietyt keskeiset näkökohdat, kuten tietojen saatavuuden, aitouden, eheyden, luottamuksellisuuden ja turvallisuuden. Vaatimukset ovat yleisiä, ja myös niiden täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohtaiset säännöt on tarkoitus laatia siten, että ne pysyvät avoimina kaikille nykyisille tai tuleville teknologioille, joilla nämä toiminnot voidaan taata.

9 artiklassa vahvistetaan vaatimukset niille eFTI-palveluntarjoajille, jotka tarjoavat lakisääteisiä tietopalveluja asianomaisille talouden toimijoille eFTI-alustojen pohjalta.

10, 11 ja 12 artiklassa vahvistetaan eFTI-alustojen ja eFTI-palveluntarjoajien sertifiointijärjestelmää koskevat säännöt.

13 artiklassa vahvistetaan ehdot, jotka koskevat tämän asetuksen nojalla tapahtuvaa säädösvalan siirtämistä komissiolle.

14 artiklassa vahvistetaan komiteamenettely, jonka mukaisesti komissio käyttää valtaa hyväksyä täytäntöönpanosäädöksiä tämän asetuksen nojalla,

15 artiklassa edellytetään, että komissio tekee tämän asetuksen täytäntöönpanosta arvioinnin, jossa tämän asetuksen tuloksellisuutta arvioidaan suhteessa sille asetettuun tavoitteeseen. Siinä edellytetään myös, että jäsenvaltiot avustavat komissiota arviointiraportin laatimisessa tarvittavien tietojen keräämisessä.

16 artiklassa vahvistetaan jäsenvaltioiden velvollisuus antaa joka toinen vuosi tietyt vuosikohtaiset tiedot, joilla pyritään seuraamaan tämän asetuksen täytäntöönpanon vaikutuksia.

17 artikla sisältää tämän asetuksen voimaantulopäivää ja soveltamisen alkamispäivää koskevat säännökset.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON ASETUS**sähköisistä kuljetustiedoista**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan, 100 artiklan 2 kohdan ja 192 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksityksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon²⁵,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon²⁶,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksitystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Tehokas tavaraliikenne ja logistiikka on olennaisen tärkeää unionin talouden kilpailukyvyille, sisämarkkinoiden toiminnalle ja unionin kaikkien alueiden sosiaaliselle ja taloudelliselle yhteenkuuluvuudelle.
- (2) Tavaraliikenteeseen liittyy suuria tietomääriä, joita vaihdetaan edelleen paperimuodossa yritysten kesken sekä yritysten ja viranomaisten välillä. Paperiasiakirjojen käyttö aiheuttaa huomattavan hallinnollisen taakan logistiikkayhtiöille.
- (3) Unionin tasolta puuttuu yhtenäinen lainsäädäntökehys, jossa viranomaisten edellytettäisiin hyväksyvän asiaankuuluvat lakisääteiset kuljetustiedot sähköisessä muodossa, ja tätä pidetään tärkeimpänä syynä siihen, ettei saatavilla olevien sähköisten välineiden mahdollistaman yksinkertaistamisen ja suuremman tehokkuuden suhteen ole saavutettu edistystä. Se, että viranomaiset eivät hyväksy sähköisessä muodossa olevia tietoja, ei vaikuta ainoastaan niiden ja liikenteenharjoittajien välisen viestinnän sujuvuuteen, vaan se haittaa myös yksinkertaisemman yritystenvälisen sähköisen viestinnän kehitystä koko unionissa.
- (4) Joillain unionin liikennelainsäädännön aloilla edellytetään, että viranomaiset hyväksyvät digitalisoituja tietoja, mutta tämä ei koske läheskään kaikkea asiaa koskevaa unionin lainsäädäntöä. Tavarakuljetuksia koskevat lakisääteiset tiedot olisi voitava asettaa viranomaisten saataville sähköisiä välineitä käyttäen koko unionin

²⁵ EUVL C , , s. .

²⁶ EUVL C , , s. .

alueella ja unionin alueella tehtävien kuljetusten kaikissa asiaankuuluvissa vaiheissa. Tämän mahdollisuuden olisi lisäksi koskettava kaikkia lakisääteisiä tietoja ja kaikkia liikennemuotoja.

- (5) Jäsenvaltioiden viranomaisia olisi siksi vaadittava hyväksymään sähköisessä muodossa saataville asetetut tiedot aina kun talouden toimijoiden edellytetään asettavan saataville tietoja näyttönä SEUT-sopimuksen kolmannen osan VI osaston nojalla hyväksytyissä unionin säädöksissä vahvistettujen vaatimusten noudattamisesta tai, tilanteiden samankaltaisuus huomioon ottaen, jätteiden siirtoa koskevan unionin lainsäädännön noudattamisesta. Näin olisi oltava myös silloin, kun SEUT-sopimuksen kolmannen osan VI osaston soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä koskevassa kansallisessa lainsäädännössä edellytetään sellaisten lakisääteisten tietojen antamista, jotka ovat osittain tai kokonaan samoja kuin tällaisen unionin lainsäädännön nojalla annettavat tiedot.
- (6) Koska tämän asetuksen tarkoituksena on ainoastaan helpottaa tietojen antamista etenkin sähköisessä muodossa, sen ei pitäisi vaikuttaa unionin tai kansallisen lainsäädännön säännöksiin, joissa määritellään lakisääteisten tietojen sisältö, eikä siinä etenkään pitäisi asettaa mitään uusia lakisääteisiä tietovaatimuksia. Tämän asetuksen tarkoituksena on mahdollistaa lakisääteisten tietovaatimusten noudattaminen sähköisin välinein paperisten asiakirjojen sijaan, mutta se ei saisi muulla tavoin vaikuttaa sovellettaviin unionin säännöksiin niitä asiakirjoja koskevista vaatimuksista, joita on käytettävä kyseessä olevien tietojen jäsennetyssä esittämisessä. Tämä asetusta ei samoin saisi vaikuttaa jätteiden siirtoa koskevan unionin lainsäädännön säännöksiin, joihin sisältyy kuljetuksia koskevia menettelyvaatimuksia. Tämä asetusta ei myöskään saisi rajoittaa asetuksessa (EU) N:o 952/2013 tai sen nojalla hyväksytyissä täytäntöönpanosäädöksissä tai delegoiduissa säädöksissä vahvistettujen raportointivelvollisuuksia koskevien säännösten soveltamista.
- (7) Tämän asetuksen mukainen sähköisten välineiden käyttö tietojen vaihdossa olisi järjestettävä tavalla, joka takaa turvallisuuden ja suojaa arkaluonteisten kaupallisten tietojen luottamuksellisuuden.
- (8) Jotta toiminnanharjoittajat voisivat antaa asiaankuuluvat tiedot sähköisessä muodossa samalla tavalla kaikissa jäsenvaltioissa, on tarpeellista laatia yhteiset spesifikaatiot, jotka hyväksyy komissio. Näillä spesifikaatioilla olisi varmistettava asiaankuuluvia lakisääteisiä tietoja koskevien erilaisten tietojoukkojen ja osajoukkojen tietojen yhteentoimivuus, ja niissä olisi määriteltävä yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt sille, kuinka toimivaltaiset viranomaiset saavat käyttöönsä ja käsittelevät näitä tietoja.
- (9) Näitä spesifikaatioita määriteltäessä olisi otettava asianmukaisesti huomioon tiedonsiirtospesifikaatiot, jotka on vahvistettu asiaa koskevassa unionin lainsäädännössä ja multimodaalista tiedonvaihtoa koskevissa eurooppalaisissa ja kansainvälisissä standardeissa, samoin kuin eurooppalaisiin yhteentoimivuusperiaatteisiin²⁷ sisältyvät periaatteet ja suositukset, joissa määritellään lähestymistapa jäsenvaltioiden yhteisesti sopimien eurooppalaisten julkisten palvelujen tarjoamiseen. Lisäksi olisi huolehdittava siitä, että spesifikaatiot pysyvät teknologia neutraaleina ja avoimina innovatiivisille teknologioille.

²⁷ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia, COM(2017) 134.

- (10) Tässä asetuksessa olisi vahvistettava niihin tieto- ja viestintäteknologiapohjaisiin alustoihin sovellettavat toiminnalliset vaatimukset, joita talouden toimijat voivat käyttää sähköisessä muodossa olevien lakisääteisten kuljetustietojen (eFTI) asettamiseksi toimivaltaisten viranomaisten saataville (eFTI-alustat). Lisäksi olisi määriteltävä ehdot kolmansina osapuolina oleville eFTI-alustojen palveluntarjoajille (eFTI-palveluntarjoajat).
- (11) Jotta voitaisiin lisätä sekä jäsenvaltioiden viranomaisten että talouden toimijoiden luottamusta siihen, että eFTI-alustat ja eFTI-palveluntarjoajat noudattavat näitä vaatimuksia, jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi otettava käyttöön sertifiointijärjestelmä, joka pohjautuu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 765/2008²⁸ mukaiseen akkreditointiin.
- (12) Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen mukaisesti sähköisessä muodossa saataville asetettujen lakisääteisten tietojen hyväksymistä koskevan velvollisuuden yhdenmukainen täytäntöönpano, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovaltaa. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011²⁹ mukaisesti.
- (13) Komissiolle olisi erityisesti siirrettävä täytäntöönpanovalta hyväksyä tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluviin lakisääteisiin tietovaatimuksiin liittyvä yhteinen tietojoukko ja sen osajoukot sekä yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt sille, kuinka toimivaltaiset viranomaiset saavat käyttöönsä ja käsittelevät näitä tietoja, kun asianomaiset talouden toimijat asettavat tiedot saataville sähköisesti, mukaan lukien yksityiskohtaiset säännöt ja tekniset spesifikaatiot.
- (14) Komissiolle olisi lisäksi siirrettävä täytäntöönpanovalta vahvistaa yksityiskohtaiset säännöt, jotka koskevat eFTI-alustoja ja eFTI-palveluntarjoajia koskevien vaatimusten täytäntöönpanoa.
- (15) Tämän asetuksen moitteettoman soveltamisen varmistamiseksi komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti säädöksiä, joilla
- muutetaan liitteessä I olevaa B osaa, jotta siihen voidaan lisätä luettelot jäsenvaltioiden lainsäädäntöön sisältyvistä lakisääteisistä tietovaatimuksista, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle tämän asetuksen mukaisesti;
 - muutetaan liitteessä I olevaa A osaa sellaisten komission hyväksymien delegoitujen säädösten tai täytäntöönpanosäädösten huomioon ottamiseksi, joissa asetetaan uusia tavaraliikenteeseen liittyviä unionin lakisääteisiä tietovaatimuksia;
 - muutetaan liitteessä I olevaa B osaa, jotta siihen voidaan lisätä asiaa koskevan kansallisen lainsäädännön uudet säännökset, joilla tehdään muutoksia kansallisiin lakisääteisiin tietovaatimuksiin tai asetetaan uusia tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia lakisääteisiä tietovaatimuksia, jotka jäsenvaltiot ovat ilmoittaneet komissiolle tämän asetuksen mukaisesti;
 - täydennetään tämän asetuksen tiettyjä teknisiä näkökohtia, etenkin eFTI-alustojen ja eFTI-palveluntarjoajien sertifiointia koskevien sääntöjen osalta.

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 765/2008, annettu 9 päivänä heinäkuuta 2008, tuotteiden kaupan pitämiseen liittyvää akkreditointia ja markkinavalvontaa koskevista vaatimuksista ja neuvoston asetuksen (ETY) N:o 339/93 kumoamisesta (EUVL L 218, 13.8.2008, s. 30).

²⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovalan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (16) On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa³⁰ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (17) Jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän asetuksen tavoitetta eli varmistaa yhdenmukainen lähestymistapa sen suhteen, että jäsenvaltioiden viranomaiset hyväksyvät sähköisesti saataville asetetut kuljetustiedot, vaan se voidaan yhteisten vaatimusten vahvistamistarpeen vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla. Sen vuoksi unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä asetuksessa ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (18) Lakisääteisten kuljetustietojen osana vaadittujen henkilötietojen sähköisen käsittelyn olisi tapahduttava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679³¹ mukaisesti.
- (19) Komission olisi tehtävä tätä asetusta koskeva arviointi. Tämän arvioinnin tueksi olisi kerättävä tietoja, samoin kuin tämän asetuksen tuloksellisuuden arvioimiseksi suhteessa sille asetettuihin tavoitteisiin.
- (20) Tätä asetusta ei voida soveltaa tehokkaasti ennen kuin siinä säädetyt delegoidut säädökset ja täytäntöönpanosäädökset ovat tulleet voimaan. Siksi tätä asetusta olisi sovellettava [...] päivästä [...]kuuta [...], jotta komissiolla olisi aikaa hyväksyä mainitut säädökset.
- (21) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 45/2001³² 28 artiklan 2 kohdan mukaisesti, ja hän antoi lausunnon [...] päivänä [...]kuuta 20xx³³,

³⁰ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1.

³¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuojaa-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1).

³² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 45/2001, annettu 18 päivänä joulukuuta 2000, yksilöiden suojelusta yhteisöjen toimielinten ja elinten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta (EYVL L 8, 12.1.2001, s. 1).

³³ EUVL C ...

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Kohde ja soveltamisala

1. Tässä asetuksessa vahvistetaan lainsäädäntökehys tavaroiden kuljettamiseen unionin alueella liittyvien lakisääteisten tietojen sähköiselle toimittamiselle. Tätä varten tässä asetuksessa
 - a) vahvistetaan ehdot, joiden mukaisesti jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten edellytetään hyväksyvän lakisääteiset tiedot, kun asianomaiset talouden toimijat asettavat ne saataville sähköisessä muodossa;
 - b) vahvistetaan säännöt niiden palvelujen tarjoamiselle, jotka liittyvät siihen, että asianomaiset talouden toimijat asettavat lakisääteisten tiedot saataville sähköisessä muodossa.
2. Tätä asetusta sovelletaan lakisääteisiin tietovaatimuksiin, joista säädetään unionin säädöksissä, joissa vahvistetaan tavaroiden kuljetusta unionin alueella koskevat ehdot SEUT-sopimuksen kolmannen osan VI osaston mukaisesti tai joissa vahvistetaan jätteiden siirtoa koskevat ehdot. Jätteiden siirron osalta tätä asetusta ei sovelleta tullitoimipaikkojen tekemiin tarkastuksiin, joista säädetään sovellettavissa unionin lainsäädännön säännöksissä. Unionin säädökset, joihin tätä asetusta sovelletaan, ja niihin liittyvät lakisääteiset tietovaatimukset luetellaan liitteessä I olevassa A osassa.

Tätä asetusta sovelletaan myös lakisääteisiin tietovaatimuksiin, joista säädetään SEUT-sopimuksen kolmannen osan VI osaston soveltamisalaan kuuluvia kysymyksiä koskevassa jäsenvaltioiden lainsäädännössä ja joissa edellytetään sellaisten tietojen antamista, jotka ovat osittain tai kokonaan samoja kuin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettujen lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti annettavat tiedot.

Toisessa alakohdassa tarkoitettut kansalliset lait ja niihin liittyvät lakisääteiset tietovaatimukset luetellaan liitteessä I olevassa B osassa 2 artiklan b alakohdassa vahvistetun menettelyn mukaisesti.
3. Jäsenvaltioiden on viimeistään [vuoden kuluttua tämän asetuksen voimaantulosta] ilmoitettava komissiolle 2 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettut kansallisen lainsäädännön säännökset ja niihin liittyvät lakisääteiset tietovaatimukset, jotka sisällytetään liitteessä I olevaan B osaan. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle myös tämän jälkeen hyväksytyistä uusista kansallisen lainsäädännön säännöksistä, jotka kuuluvat 2 kohdan toisen alakohdan soveltamisalaan ja joilla tehdään muutoksia näihin lakisääteisiin tietovaatimuksiin tai asetetaan uusia lakisääteisiä tietovaatimuksia, kuukauden kuluessa tällaisten säännösten hyväksymisestä.

2 artikla

Liitteen I mukauttaminen

Siirretään komissiolle valta antaa delegoituja säädöksiä 13 artiklan mukaisesti liitteen I muuttamiseksi siten, että siihen

- a) lisätään viittaus sellaisiin komission hyväksymiin delegoituihin säädöksiin tai täytäntöönpanosäädöksiin, joissa asetetaan SEUT-sopimuksen kolmannen osan VI osaston mukaista tavaroiden kuljetusta säänteleviin unionin säädöksiin liittyviä uusia lakisääteisiä tietovaatimuksia;
- b) lisätään viittaukset jäsenvaltioiden 1 kohdan 3 alakohdan mukaisesti ilmoittamiin kansallisiin lakeihin ja lakisääteisiin tietovaatimuksiin.

3 artikla *Määritelmät*

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- 1) 'lakisääteisillä tiedoilla' tavaroiden kuljettamiseen unionin alueella, mukaan lukien kauttakulku, liittyviä tietoja, riippumatta siitä, onko ne esitetty asiakirjana, jotka asianomaisen talouden toimijan on asetettava saataville 1 artiklan 2 kohdassa tarkoitettujen säännösten mukaisesti osoittaakseen, että sovellettavien säädösten asiaa koskevia vaatimuksia on noudatettu;
- 2) 'lakisääteisellä tietovaatimuksella' lakisääteisten tietojen antamista koskevaa vaatimusta;
- 3) 'sähköisillä kuljetustiedoilla' (electronic freight transport information, eFTI) mitä tahansa tietoalkioiden joukkoa, jota käsitellään sähköisellä välineellä lakisääteisten tietojen vaihtamiseksi asianomaisten talouden toimijoiden ja toimivaltaisten viranomaisten välillä;
- 4) 'käsittelyllä' kaikenlaisia sellaisia toimintoja tai toimintojen kokonaisuuksia, joita kohdistetaan eFTI-tietoihin joko automaattisen tietojenkäsittelyn avulla tai muutoin, kuten tietojen kerääminen, tallentaminen, järjestäminen, jäsentäminen, säilyttäminen, muokkaaminen tai muuttaminen, haku, tutkiminen, käyttö, luovuttaminen siirtämällä, levittämällä tai asettamalla muutoin saataville, yhteensovittaminen tai yhdistäminen taikka rajoittaminen, poistaminen tai tuhoaminen;
- 5) 'eFTI-alustalla' mitä tahansa tieto- ja viestintätekniikkaan perustuva ratkaisua, kuten käyttöjärjestelmää, käyttöympäristöä tai tietokantaa, joka on tarkoitettu käytettäväksi eFTI-tietojen käsittelyssä;
- 6) 'eFTI-alustan kehittäjällä' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on kehittänyt tai hankkinut eFTI-alustan joko omaan taloudelliseen toimintaansa liittyvien lakisääteisten tietojen käsittelyä varten tai saattaakseen tämän alustan markkinoille;
- 7) 'eFTI-palvelulla' palvelua, joka koostuu eFTI-tietojen käsittelystä pelkästään eFTI-alustalla tai yhdessä muiden tieto- ja viestintätekniikkaratkaisujen kanssa, mukaan lukien muut eFTI-alustat;
- 8) 'eFTI-palveluntarjoajalla' luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka tarjoaa eFTI-palvelua asianomaisille talouden toimijoille sopimuksen pohjalta;
- 9) 'asianomaisella talouden toimijalla' liikenteenharjoittajaa tai logistiikkayhtiötä tai mitä tahansa muuta luonnollista henkilöä tai oikeushenkilöä, joka on vastuussa lakisääteisten tietojen asettamisesta toimivaltaisten viranomaisten saataville sovellettavien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
- 10) 'ihmisen luettavissa olevalla muodolla' tietojen esittämistä sellaisessa sähköisessä muodossa, jota luonnollinen henkilö voi käyttää tietolähteenä ilman lisäkäsittelyä;

- 11) 'koneellisesti luettavalla muodolla' tietojen esittämistä sellaisessa sähköisessä muodossa, jota voidaan käyttää koneen suorittamassa automaattisessa käsittelyssä;
- 12) 'vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksella' asetuksen (EY) N:o 765/2008 2 artiklan 13 kohdassa määriteltyä vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosta, joka on akkreditoitu mainitun asetuksen mukaisesti tekemään eFTI-alustojen tai eFTI-palveluntarjoajien vaatimustenmukaisuuden arviointi.

II LUKU

SÄHKÖISESSÄ MUODOSSA SAATAVILLE ASETETUT LAKISÄÄTEISET TIEDOT

4 artikla

Asianomaisia talouden toimijoita koskevat vaatimukset

1. Kun asianomaiset talouden toimijat asettavat lakisääteiset tiedot saataville sähköisessä muodossa, niiden on tehtävä se sertifioidun eFTI-alustan ja, tapauksen mukaan, sertifioidun eFTI-palveluntarjoajan käsittelemien tietojen pohjalta. Lakisääteiset tiedot on asetettava saataville koneellisesti luettavassa muodossa ja, jos toimivaltainen viranomainen sitä pyytää, ihmisen luettavissa olevassa muodossa.

Koneellisesti luettavassa muodossa olevat tiedot on asetettava saataville varmennetulla ja suojatulla yhteydellä eFTI-alustalla olevaan tietolähteeseen. Asianomaisten talouden toimijoiden on ilmoitettava verkko-osoite, jonka kautta tiedot ovat saatavilla, sekä kaikki muut tekijät, jotka ovat tarpeellisia, jotta toimivaltainen viranomainen voi yksiselitteisesti tunnistaa lakisääteiset tiedot.

Ihmisen luettavissa olevassa muodossa olevat tiedot on asetettava saataville paikan päällä, asianomaisten talouden toimijan tai toimivaltaisen viranomaisen omistamien sähköisten välineiden näytöllä.

2. Jäsenvaltioiden on toteutettava toimenpiteitä, jotta niiden toimivaltaiset viranomaiset voivat käsitellä lakisääteisiä tietoja, joita asianomaiset talouden toimijat ovat asettaneet saataville koneellisesti luettavassa muodossa 1 kohdan toisen alakohdan nojalla, komission 7 artiklan nojalla hyväksymien säännösten mukaisesti.

5 artikla

Toimivaltaisten viranomaisten hyväksyntä

Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on hyväksyttävä lakisääteiset tiedot, jotka asianomaiset talouden toimijat asettavat saataville sähköisessä muodossa 4 artikla mukaisesti.

6 artikla

Luottamukselliset kaupalliset tiedot

Toimivaltaisten viranomaisten, eFTI-palveluntarjoajien ja asianomaisten talouden toimijoiden on toteuttavat toimenpiteitä varmistaa tämän asetuksen mukaisesti käsiteltyjen ja vaihdettujen kaupallisten tietojen luottamuksellisuuden.

7 artikla

Yhteinen eFTI-tietojoukko ja tietojen saantia koskevat menettelyt ja säännöt

Komissio vahvistaa täytäntöönpanosäädöksillä

- a) lakisääteisiin tietovaatimuksiin liittyvän yhteisen eFTI-tietojoukon ja sen osajoukot, mukaan lukien yhteiseen tietojoukkoon ja sen osajoukkoihin sisältyvien tietoalkioiden määritelmät;
- b) toimivaltaisten viranomaisten pääsyä eFTI-alustoille koskevat yhteiset menettelyt ja yksityiskohtaiset säännöt, mukaan lukien yhteiset tekniset spesifikaatiot, sekä asianomaisten talouden toimijoiden sähköisessä muodossa saataville asettamien lakisääteisten tietojen käsittelyä koskevat menettelyt.

Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

III LUKU

EFTI-ALUSTAT JA -PALVELUT

1 JAKSO

EFTI-ALUSTOJA JA -PALVELUJA KOSKEVAT VAATIMUKSET

8 artikla

eFTI-alustoja koskevat toiminnalliset vaatimukset

1. Lakisääteisten tietojen käsittelyssä käytettävien eFTI-alustojen on tarjottava toiminnot, joilla varmistetaan, että
 - a) henkilötietoja voidaan käsitellä asetuksen (EU) 2016/679 mukaisesti;
 - b) kaupallisia tietoja voidaan käsitellä 6 artiklan mukaisesti;
 - c) käsittelyjen tietojen ja sen määritellyn tavarakokonaisuuden fyysisen kuljetuksen, johon tiedot liittyvät, välille voidaan muodostaa yksilöllinen sähköinen tunnistuslinkki lähtöpaikasta määräpaikkaan yhden kuljetussopimuksen ehtojen mukaisesti konttien, kollien tai kappaleitavarojen lukumäärästä riippumatta;
 - d) tietoja voidaan käsitellä yksinomaan valtuutetun ja varmennetun pääsyn pohjalta;
 - e) kaikki käsittelytoiminnot kirjataan asianmukaisesti, jotta mahdollistetaan vähintään kunkin erillisen toiminnon ja sen suorittaneen luonnollisen tai oikeushenkilön tunnistaminen ja kutakin yksittäistä tietoalkiota koskevien toimintojen järjestyksen määrittely; jos toiminnoissa muutetaan tai poistetaan olemassa olevia tietoalkioita, alkuperäinen tietoalkio on säilytettävä;
 - f) tiedot voidaan arkistoida ja ne pysyvät saatavilla riittävän ajan asiaa koskevien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
 - g) tiedot suojataan korruptoitumiselta ja varkauksilta;
 - h) käsitellyt tietoalkiot vastaavat yhteistä eFTI-tietojoukkoa ja sen osajoukkoja ja niitä voidaan käsitellä millä tahansa unionin virallisella kielellä.
2. Komissio hyväksyy 1 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia koskevat yksityiskohtaiset säännöt täytäntöönpanosäädöksillä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

9 artikla
eFTI-palveluntarjoajia koskevat vaatimukset

1. eFTI-palveluntarjoajien on varmistettava, että
 - a) tietoja käsittelevät ainoastaan valtuutetut käyttäjät ja niitä käsitellään eFTI-alustalla selkeästi määriteltyjen käyttäjäroolien ja käsittelyoikeuksien mukaisesti ja asiaa koskevien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
 - b) tiedot arkistoidaan ja ne pysyvät saatavilla riittävän ajan asiaa koskevien lakisääteisten tietovaatimusten mukaisesti;
 - c) viranomaisilla on välitön pääsy niiden eFTI-alustoilla käsiteltyihin tavarakuljetusta koskeviin lakisääteisiin tietoihin, kun asianomainen talouden toimija on antanut tämän pääsyn viranomaiselle;
 - d) tiedot on suojattu asianmukaisesti, myös luvattomalta ja lainvastaiselta käsittelyltä sekä vahingossa tapahtuvalta häviämiseltä, tuhoutumiselta tai vahingoittumiselta.
2. Komissio hyväksyy 1 kohdassa vahvistettuja vaatimuksia koskevat yksityiskohtaiset säännöt täytäntöönpanosäädöksillä. Täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 14 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

3 JAKSO
SERTIFIOINTI

10 artikla
Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitokset on akkreditoitava asetuksen (EY) N:o 765/2008 mukaisesti suorittamaan 11 ja 12 artiklassa tarkoitettu eFTI-alustojen ja eFTI-palveluntarjoajien sertifiointi.
2. Akkreditointia varten vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on täytettävä liitteessä II vahvistetut vaatimukset.
3. Jäsenvaltioiden on pidettävä yllä ajan tasalla olevaa luetteloa akkreditoiduista vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksista sekä eFTI-alustoista ja eFTI-palveluntarjoajista, jotka nämä laitokset ovat sertifioineet 11 ja 12 artiklan mukaisesti. Niiden asetettava luettelo julkisesti saataville valtion virallisella verkkosivulla. Luetteloa on päivitettävä säännöllisesti ja viimeistään kunkin vuoden maaliskuun 31 päivään mennessä.
4. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle 3 kohdassa tarkoitettu luettelo sekä sen verkkosivun osoite, jossa luettelo on julkaistu, viimeistään kunkin vuoden maaliskuun 31 päivänä. Komissio julkaisee linkin näille verkkosivulle omalla virallisella verkkosivustollaan.

11 artikla
eFTI-alustojen sertifiointi

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on eFTI-alustan kehittäjän pyynnöstä arvioitava, onko eFTI-alusta 8 artiklan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, hakijalle on annettava vaatimustenmukaisuustodistus. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ilmoitettava hakijalle, miksi alusta ei ole vaatimusten mukainen.

2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on pidettävä yllä ajan tasalla olevaa luetteloa sertifioiduista eFTI-alustoista ja kielteisen arvioinnin saaneista alustoista. Päivitetty luettelo on toimitettava asianomaisille toimivaltaisille viranomaisille jokaisen sertifiointin tai kielteisen arvioinnin jälkeen.
3. Tietoihin, jotka asetetaan toimivaltaisten viranomaisten saataville sertifioitun eFTI-alustan kautta, on liityttävä tarkastusmerkki.
4. eFTI-alustan kehittäjän on haettava sertifiointinsa uudelleenarviointia, jos 7 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuilla täytäntöönpanosäädöksillä hyväksyttyjä teknisiä spesifikaatiota tarkistetaan.
5. Siirretään komissiolle valta antaa 13 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi eFTI-alustojen sertifiointia, tarkastusmerkin käyttöä ja sertifiointin uusimista koskevilla säännöillä.

12 artikla
eFTI-palveluntarjoajien sertifiointi

1. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on eFTI-palveluntarjoajan pyynnöstä arvioitava, onko eFTI-palveluntarjoaja 9 artiklan 1 kohdassa säädettyjen vaatimusten mukainen. Jos arviointi on myönteinen, hakijalle on annettava vaatimustenmukaisuustodistus. Jos arviointi on kielteinen, vaatimustenmukaisuuden arviointilaitoksen on ilmoitettava hakijalle, miksi palveluntarjoaja ei ole vaatimusten mukainen.
2. Vaatimustenmukaisuuden arviointilaitosten on pidettävä yllä ajan tasalla olevaa luetteloa sertifioiduista eFTI-palveluntarjoajista ja kielteisen arvioinnin saaneista palveluntarjoajista. Päivitetty luettelo on asetettava asianomaisten toimivaltaisten viranomaisten saataville jokaisen sertifiointin tai kielteisen arvioinnin jälkeen.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 13 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä tämän asetuksen täydentämiseksi eFTI-palveluntarjoajien sertifiointia koskevilla säännöillä.

IV LUKU

SÄÄDÖSVALLAN SIIRTO JA TÄYTÄNTÖÖNPANOSÄÄNNÖKSET

13 artikla
Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [tämän asetuksen voimaantulopäivästä] määräämättömäksi ajaksi 2 artikkelissa, 11 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 2 artikkelissa, 11 artiklan 5 kohdassa ja 12 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Päätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyyteen.

4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevan 2 artiklan, 10 artiklan 5 kohdan ja 11 artiklan 3 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.

14 artikla
Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa komitea. Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

VLUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

15 artikla
Uudelleentarkastelu

1. Komissio tekee arvioinnin tästä asetuksesta viimeistään [viiden vuoden kuluttua sen soveltamisen alkamispäivästä] ja esittää kertomuksen tärkeimmistä havainnoista Euroopan parlamentille, neuvostolle ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tämän kertomuksen laatimista varten tarvittavat tiedot.

16 artikla
Seuranta

Jäsenvaltioiden on annettava komissiolle seuraavat tiedot joka toinen vuosi ja ensimmäisen kerran viimeistään [kahden vuoden kuluttua tämän asetuksen soveltamisen alkamispäivästä]:

1. niiden toimivaltaisten viranomaisten lukumäärä, jotka ovat toteuttaneet toimenpiteitä saadakseen käyttöönsä ja käsitelläkseen asianomaisten talouden toimijoiden saataville asettamia tietoja 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti;
2. niiden asianomaisten talouden toimijoiden lukumäärä, jotka ovat asettaneet lakisääteisiä tietoja jäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten saataville 4 artiklan 1 kohdan mukaisesti, liikennemuodoittain jaoteltuna.

Tiedot on annettava kultakin raportointijakson kattamalta vuodelta.

17 artikla
Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan [neljän vuoden kuluttua voimaantulosta].

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

Puhemies

Puheenjohtaja