

Regeringskansliet
(Justitiedepartementet)
103 33 Stockholm

Remiss: Elektroniska vägfraktsedlar (Ds 2016:42)

Fraktsedeln och gränssnittet

I såväl tilläggsprotokollet till CMR som förslaget till ändring av lagen (1974:610) om inrikes vägtransporter (VTL) talas det om den elektroniska fraktsedeln. Juridiska fakultetsnämnden ifrågasätter emellertid om det begreppet överhuvudtaget är adekvat inom den moderna logistiken. Den digitala information som genereras och hanteras inom ramen för logistikföretagens verksamhet utgörs knappast av en mängd digitala dokument i form av fraktsedlar i pdf-format eller liknande. Istället är det fråga om koder för att identifiera godset. Till detta kan sedan kopplas fakturerings- och betalningsrutiner. Det sagda illustreras av följande exempel: En avsändare som önskar transportera gods kan idag via logistikföretagets hemsida enkelt själv generera en sådan identifikationskod. I samband med genereringen matar avsändaren in information om mottagaren och godset. Därefter överlämnas det med identifikationskoden märkta godset till fraktföraren som skannar detta. Scanningen genererar ett digitalt kvitto på att avsändaren har avlämnat godset för transport. Transporterna kan sedan följas av avsändaren och/eller mottagaren genom att godset förses med en RFID-tagga eller skannas vid passage av vissa transportnoder.

Den pappersbaserade fraktsedeln fyller normalt sett tre funktioner. För det första utgör den ett bevis på att ett transportavtal har ingåtts mellan avsändaren av godset och fraktföraren. För det andra utgör den en anvisning till fraktföraren om att utlämna godset till viss person, det vill säga den berättigade mottagaren av detta. För det tredje utgör fraktsedeln ett kvitto på att gods av en viss art och mängd har lämnats till fraktföraren för transport. På samma sätt kan det ovan beskrivna digitala systemet fylla samtliga dessa grundläggande funktioner, men utan att det för den sakens skull är möjligt att tala om fraktsedlar. Snarare är det ett flöde av information som genereras i ett system av databaser. Därför menar fakultetsnämnden att det knappast är möjligt att tala om elektroniska vägfraktsedlar när gränssnittet är ett helt annat. Snarare borde lagstiftningen ta sikte på vilken information som ska finnas i dessa digitala system och vem som ska ha tillgång till informationen i fråga.

Juridiska fakultetsnämnden

Kravet på undertecknande

CMR-konventionen innehåller vissa formella krav på fraktsedeln. Bland annat ska fraktsedeln enligt artikel 5 upprättas i tre exemplar av vilka avsändaren och fraktföraren tar varsitt medan det tredje exemplaret åtföljer godset. Fraktsedlarna ska sedan ha undertecknats av avsändaren och fraktföraren. Bestämmelsen härstammar från en tid när det inte fanns kopiatorer utan handlingarna utfärdades i original. I artikel 3 i tilläggsprotokollet anges att den elektroniska fraktsedeln ska bestyrkas med en elektronisk signatur. I tilläggsprotokollet ersätts således avsändarens och fraktförarens underskrifter med digitala sådana. De elektroniska signaturerna ska på ett tillförlitligt sätt säkerställa sambandet mellan parterna och fraktsedeln. Metoden för elektronisk signatur anses tillförlitlig om den elektroniska signaturen är förenad enbart med undertecknaren, kan identifiera denne, har skapats på ett sådant sätt som undertecknaren kan hålla under sin uteslutande kontroll samt är knuten till de data som den hänför sig till på sådant sätt att varje senare förändring av dessa data går att upptäcka. I förslaget till ett nytt andra stycke i 7 § lagen (1974:610) föreskrivs att om det upprättas en fraktsedel i elektronisk form, ska denna undertecknas med en sådan elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning nr 910/2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden.

Uppenbarligen har lagstiftaren tänkt sig någon form av digital signatur i stil med en bankdosa eller mobilt bank-id. Fakultetsnämnden ställer sig frågande till varför lagstiftaren har valt att kräva en digital signatur överhuvudtaget. I och med att fraktsedeln till skillnad mot konossementet inte är avsedd att omsättas borde det vara fullt tillräckligt att det framgår vem fraktföraren är. Har kollit registrerats i fraktförarens datasystem genom skanning och ett kvitto utfärdats till den som avlämnat godset borde det räcka som bevis. Kravet på en särskild digital signatur förefaller därmed onödigt betungande i sammanhanget. Att utredningen har valt en sådan lösning i protokollet kan möjligen motiveras med att alltför kraftiga avvikelser gentemot grundkonventionen bör undvikas. Som redan antytts ifrågasätter fakultetsnämnden emellertid varför utredningen väljer att närmast kopiera den lösningen avseende inrikes transporter där lagstiftaren inte är bunden av konventionsregleringen. Där skulle nämnden gärna ha sett att andra, bättre teknikanpassade lösningar hade utretts. Lagstiftaren har dessutom tidigare valt att avvika från CMR-konventionens lösningar när dessa har känts främmande och betungande. Det gäller bland annat regleringen av preskriptionsavbrott (suspension) i art. 32(2).

Slutsats

Det samlade intrycket av förslaget är således detta framstår som föråldrat. Protokollet och förslaget avseende inrikes transporter är utformade som om varje fraktsedel vore ett digitaliserat papper som ska signeras när det i själva verket är fråga om ett flöde av information inom och mellan databaser. Med tanke på behovet av uniformitet har fakultetsnämnden visserligen förståelse för att Sverige bör tillträda tilläggsprotokollet till CMR-konventionen även om det framstår som omodernt mot bakgrund av teknikutvecklingen, men fakultetsnämnden betvivlar att protokollet kommer att få någon reell betydelse. Däremot framstår det som mer svårförståeligt att Sverige väljer att kopiera dessa lösningar även i den nationella lagstiftningen rörande inrikes transporter. Där skulle fakultetsnämnden gärna ha sett att andra, bättre teknikanpassade lösningar hade utretts.

