



eCMR-PROSJEKTET

Faglig sluttrapport

Forfatter: Are Berg (Sjømat Norge) med bidrag fra
Eirik Flo (Coast Seafood) og Ståle Slemmen (Cermaq)

31.januar 2024

Sammendrag på norsk

eCMR-prosjektet ble gjennomført fra mars til desember 2023 i regi av Sjømat Norge. Hovedmål med prosjektet var å verifisere at CMR lovkrav og forretningsprosesser kan digitaliseres (eCMR) gjennom bruk av Peppol nettverk og standarder. Prosjektmålet ble realisert gjennom et antall piloter som verifiserte løsningskonseptet gjennom egne implementasjoner og tester.

2 piloter ble gjennomført med Coast og Cermaq som vareeiere, Girteka som transportør og Maritech som systemleverandør. Som del av pilotene ble det utvekslet eCMR-meldingen mellom vareeier og transportør.

Hovedfunn fra prosjektet:

- Peppol-nettverket har fungert for å utveksle eCMR-meldinger.
- Vi har klart å mappe all relevant informasjon i CMR-dokumentet til Peppol Waybill som meldingsformat.
- For vareeierne (sjømateksportørene) har pilotene dokumentert verdien av å innføre eCMR.
- Det har vært en utfordring å synliggjøre verdien av eCMR for transportører og å få disse med i prosjektet.

I tillegg til de muligheter som eCMR vil kunne gi for effektivisering og forbedring av verdikjeden for eksport av sjømat, har referansegruppen også identifisert følgende områder der eCMR kan bidra positivt:

- Tolletaten mente at eCMR bør kunne bidra til mer effektiv import og fortolling via integrasjon med Digitoll og neste generasjon av Tvinn.
- Statens Vegvesen mente at eCMR bør kunne brukes i kontroll av biler, men at regelverket innen EU ikke er helt på plass enda (eFTI-gates).
- Fiskeridirektoratet mente at eCMR kan bidra til å dokumentere graden av en bærekraftig sjømatnæring.

Summary in English

The eCMR project was carried out from March to December 2023 under the auspices of Sjømat Norge (Seafood Norway). The main objective of the project was to verify that CMR legal requirements and business processes can be digitized (eCMR) through the use of the Peppol network and standards. The project goal was realized through a number of pilots that validated the solution concept through their own implementations and tests.

Two pilots were conducted with Coast and Cermaq as cargo owners, Girteka as the carrier, and Maritech as the system supplier. As part of the pilots eCMR-messages were exchanged between cargo owner and carrier.

Key findings from the project:

- The Peppol network has functioned to exchange eCMR messages.
- We have successfully mapped all relevant information in the CMR document to the Peppol Waybill as the message format.
- For cargo owners (seafood exporters), the pilots have documented the value of introducing eCMR.
- It has been a challenge to demonstrate the value for carriers and to involve them in the pilot.

In addition to the opportunities that eCMR could provide for streamlining and improving the value chain for seafood exports, the reference group has also identified the following areas where eCMR can contribute positively:

- Tolletanen (Customs) believed that eCMR should contribute to more efficient import and customs clearance through integration with Digitoll and the next generation of Tvinn.
- Statens Vegvesen (The Road Administration) believed that eCMR should be usable in vehicle inspections, but the EU regulations are not fully in place yet (eFTI gates).
- Fiskeridirektoratet (The Directorate of Fisheries) believed that eCMR could contribute to documenting the degree of a sustainable seafood industry.

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	4
Problemstilling og formål	4
Prosjektgjennomføring.....	5
Oppnådde resultater, diskusjon og konklusjon	6
Hovedfunn	7
Referanser	7
Leveranser	8

Innledning

I løpet av høsten og vinteren 2021-22 gjennomførte Sjømat Norge i samarbeid med NorStella en serie av arbeidsmøter med relevante aktører for å kartlegge effektene av å ta i bruk eCMR. Kartleggingen har vist at effektene kan være betydelige, både for vareeierne i havbruksnæringen og for deres transportører.

Basert på disse møtene ble det initiert et prosjekt og søkt om støtte til dette fra FHF, og eCMR-prosjektet ble startet opp i mars 2023

Hovedmål med eCMR-prosjektet har vært å verifisere at CMR lovkrav og forretningsprosesser kan digitaliseres (eCMR) gjennom bruk av Peppol¹.

Prosjekt målet realiseres gjennom at prosjektdeltakerne gjennomfører reelle implementasjoner av tekniske løsninger for eCMR. Implementeringene skal verifisere løsningskonseptet, herunder verifisere at valgte tekniske standarder dekker kravene til Informasjonsinnhold, teknisk representasjon, grensesnitt og utnyttelse av eCMR informasjonsinnhold i relevante arbeidsprosesser.

Delmål:

- De tekniske løsningene skal tilfredsstillende gjeldende lovkrav
- De tekniske løsningene skal baseres på tilgjengelige, internasjonale standarder
- Implementasjonene skal ikke pålegge partene tekniske løsninger de ikke selv har valgt
- De tekniske løsningene skal bygge på og støtte opp under Peppol Logistics

Prosjektet ble organisert på følgende måte:

- Prosjektansvarlig: Henrik Stenwig, Sjømat Norge
- Prosjektleder: Are Berg, Edisys Consulting
- Pilot 1 med Coast som vareeier og Girteka som transportør
- Pilot 2 med Cermaq som vareeier og Girteka som transportør
- Referansegruppe nedsatt av FHF:
 - Haakon Stubstad Henriksen, Statens Vegvesen
 - Camilla Raastad, NHO Logistikk og Transport
 - Baard Iversen Nenseter, Tolletaten
 - Finn Hov, Fiskeridirektoratet
 - Henrik Stenwig, Sjømat Norge

Problemstilling og formål

Vegfraktloven har speiler krav fra Geneve-konvensjonen 19. mai 1956, der det kreves at det ved grensekryssende veitransport skal utstedes et veifraktbrev. Veifraktbrevene (CMR¹, Vedlegg 1 - Norstella eCMR implementasjonsguide) har siden femtitallet blitt utstedt på papirblankett i flere eksemplarer. Flere aktører i økosystemet benytter informasjon fra veifraktbrevet i sine forretningsprosesser.

¹[Peppol.org](https://www.peppol.org)

Faglig sluttrapport eCMR-prosjektet

De papirbaserte og manuelle prosessene for veifraktbrev introduserer feil, driver kostnader og hindrer digitalisering og effektiv arbeidsdeling for alle involverte aktører i det digitale økosystemet.

The International Road Transport Union (IRU) og FNs økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) står bak tilleggsprotokollen til CMR-konvensjonen som åpner for bruk av elektroniske meldinger. Bruken av *digitale* fraktbrev (eCMR) ble ratifisert av det norske Storting våren 2020. Som en konsekvens av lovendringen kan alle norske aktører benytte eCMR fra 1.september 2020.

Utbredelsen av eCMR er imidlertid svært lav, både i Norge og i de fleste europeiske land.

Prosjektet har valgt å avgrense ved å ta utgangspunkt i de forretningsbehov som rapporteres av vareeiere i norsk sjømatnæring, og av de transportørene som håndterer grensekryssende veifrakt på oppdrag fra dem.

Formål med prosjektet:

- Mer effektiv utstedelse av fraktbrev for vareeier og/eller transportør
- Etablere autorativ kilde for å sikre fraktbrevets juridiske status
- Legge til rette for digital dokumentkontroll hos vareeier, transportør og varemottaker
- Etablere grunnlag for datadeling og gjenbruk av informasjon innenfor og utenfor næringen.

Prosjektgjennomføring

Siden målet med prosjektet var å verifisere en teknisk løsning, ble det valgt en prosjektgjennomføring med et 3 piloter som hver skulle implementere og teste den tekniske løsningen fra sine systemmiljøer. Det ble avholdt innledende møter med pilot-deltakerne og satt opp en gjennomføringplan for hver av dem. Underveis i denne fasen valgte en av vareeierne å trekke seg fra prosjektet og vi stod da igjen med 2 piloter som startet arbeidet med design og implementering av sine løsninger. Prosjektleder bistod også i dette arbeidet med å lage implementasjonsguider for hvordan informasjon skulle mappes fra CMR-dokumentet til den elektroniske versjonen.

- Pilot 1: Coast som vareeier og Girteka som transportør
- Pilot 2: Cermaq som vareeier og Girteka som transportør

Meldingsformatet som er benyttet er PEPPOL's implementering av UBL Waybill som er utviklet av Peppol Logistics-prosjektet. Dette er en åpen og gratis meldingsstandard som er tilgjengelig for alle aktører

Peppol Waybill dekker alle typer av transport (vei, sjø, tog etc.).

Peppol Waybill vil bli tilpasset juridiske rammeverk for transport i EU, bl.a. eFTI (Electronic Freight Transport Information Regulation) som utarbeides av DTLF (Digital Transport and Logistics Forum).

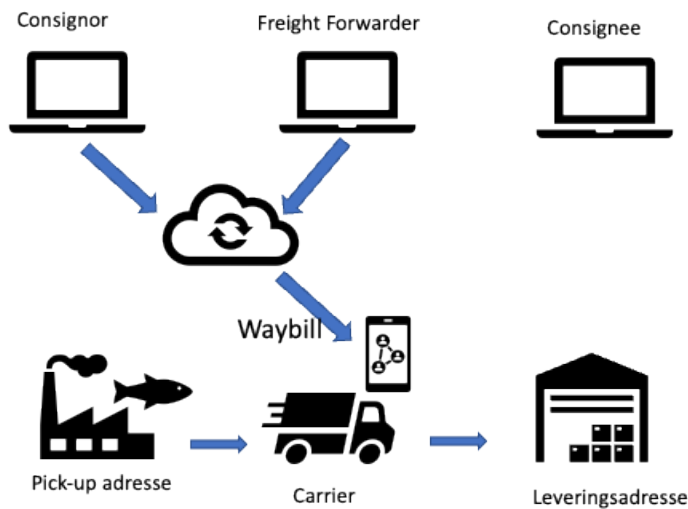
Meldingsutveksling via Peppol-nettverket som er Peppols implementering av CEF eDelivery 4-hjørners modell. Dette er i bruk i dag til formidling av bl.a. EHF Faktura og er støttet av svært mange leverandører og systemer i markedet

Ved bruk av 4-hjørners modellen unngår man binding til enkeltleverandører eller plattformer.

Det er heller ingen kostnader knyttet til utveksling i Peppol-nettverket.

Faglig sluttrapport eCMR-prosjektet

Figuren under viser prosessen som eCMR-meldingen (Waybill) inngår i og de aktørene som er involvert i prosessen.



Maritech er systemleverandør både til Coast og Cermaq og de implementerte den tekniske løsningen tidlig høst 2023. Løsningen var basert på Peppol som infrastruktur og meldingsformat og var avhengig av leveranser fra prosjektet Peppol Logistics som gikk parallelt med eCMR-prosjektet. Maritech fullførte sin implementering i oktober og vi gjennomførte overføring av eCMR-filer mellom vareeiere og transportør i november.

Det ble gjennomført oppfølgingsmøter for pilotene underveis i prosjektet.

Det ble også gjennomført 3 møter i referansegruppen i prosjektperioden. I siste møte 1. desember ble innholdet i sluttrapporten gjennomgått.

Oppnådde resultater, diskusjon og konklusjon

Under er resultater fra prosjektet presentert basert på målsetningene med prosjektet.

1. Kontrollere at den valgte tekniske løsningen er gjennomførbar.
 - Peppol-nettverket har fungert for å sende en eCMR-melding under følgende forutsetninger:
 - Både avsender og mottaker er registrert i nettverket og er tilknyttet et aksesspunkt
 - Mottaker er oppført i Peppols adresseregister som mottaker av aktuell melding (Peppol Waybill)
2. Kontrollere at meldingsformatet oppfyller juridiske krav.
 - Vi har klart å mappe all relevant informasjon i CMR-dokumenter til Peppol Waybill, men krav til innholdet er ikke verifisert juridisk ut over dette.
3. Verifisere at informasjonsinnholdet i eCMR-meldingen kan brukes til å støtte relevante arbeidsprosesser.
 - Alle relevant informasjon fra eCMR er med i meldingen, men innholdet er ikke prosessert av mottaker i eget system.

Faglig sluttrapport eCMR-prosjektet

- Vi har ikke testet meldingen med ulike scenarier og varianter av informasjonsinnhold.
- Prosessering av meldingen hos mottaker er ikke integrert med bakenforliggende systemer.

I praksis er det samme systemløsning som er brukt av begge pilotene siden de har Maritech som leverandør. Men gjennom implementeringen hos Maritech og overføring av filer til Girteka som transportør har vi verifisert at Peppol har fungert både som format og som infrastruktur for å sende eCMR-meldingen.

Ifølge Ståle Slemmen, Logistics Manager hos Cermaq har de stor tro på mer elektronisk utveksling og gjenbruk av data for å få en mer effektiv verdikjede. Og de tror også at eCMR vil bidra til å effektivisere informasjonsflyten mellom avsender, transportør og mottaker.

«Vi ser at slik det er nå må vi jobbe videre med våre transportører og vår programvareleverandør til å støtte både elektronisk booking og eCMR. Vi har stor tro på at arbeidet som er lagt ned i dette prosjektet vil være verdifull i veien videre, men at spesielt transportørene ikke er digitalt modne for å ta det i bruk per nå».

I tillegg til de muligheter som eCMR vil kunne gi for effektivisering og forbedring av verdikjeden for eksport av sjømat, har Referansegruppen for prosjektet identifisert følgende områder der eCMR kan bidra positivt:

- Tolletaten mener at eCMR bør kunne bidra til mer effektiv import og fortolling via integrasjon med Digitoll og neste generasjon av Tvin.
- Vegvesenet mener at eCMR bør kunne brukes i kontroll av biler, men at regelverket innen EU ikke er helt på plass enda (eFTI-gates).
- Fiskeridirektoratet mener at eCMR kan bidra til å dokumentere graden av en bærekraftig sjømatnæring.

Referansegruppen foreslo i tillegg følgende mulige oppfølgingsaktiviteter:

- Verifisere at eCMR oppfyller kravene i eFTI-ordningen.
- Avklare om det er mulig å koble eCMR mot Digitoll.
- Vurdere andre tekniske løsninger enn Peppol.

Hovedfunn

Hovedfunn fra prosjektet:

- Peppol-nettverket har fungert for å utveksle eCMR-meldinger.
- Vi har klart å mappe all relevant informasjon i CMR-dokumentet til Peppol Waybill som meldingsformat.
- For vareeierne (sjømateksportørene) har pilotene dokumentert verdien av å innføre eCMR.
- Det har vært en utfordring å synliggjøre verdien av eCMR for transportører og å få disse med i prosjektet.

Referanser

- Informasjon om Peppol Nettverk og Peppol Waybill, <https://peppol.org/>

Leveranser

Leveransene fra prosjektet er:

- Dokumentasjon av pilotprosjekter
- Referat fra avslutningsmøte i Referansegruppen
- Prosjektpresentasjon med beskrivelse av prosjektmål og prosjektresultater
- Faglig sluttrapport i henhold til FHF's retningslinjer (dette dokumentet)
- Administrativ sluttrapport i henhold til FHF's retningslinjer