



REPUBLIC OF ESTONIA
MINISTRY OF ECONOMIC AFFAIRS
AND COMMUNICATIONS



EESTI MAANTEETRANSPOORDI DIGITALISEERIMISE VISIOON JA TEEKAART

2021 - 2024

versioon 1.0., 31. detsember 2020

Tallinn 2020

Käesolev dokument on koostatud DIGINNO projekti raames ning koostöös DIGINNO ja DIGINNO-Proto projekti kaasatud valdkonna osapoolte ja ekspertidega.

Autorid: Heiti Mering, Ulrika Hurt, Tõnis Hintsov, Inna Nosach, Eva Killar, Riho Vedler, Lauri Lusti
Toimetajad: Inna Nosach, Ulrika Hurt, Sirli Heinsoo

Partnerid: Majandus- ja Kommunikatsiooniministeerium, Digilogistika Keskus OÜ, Intepia OÜ, Single Window Koostöövõrgustik / Single Window Initiative, Eesti Tarneahelate Juhtimise Ühing PROLOG, Eesti Rahvusvaheliste Autovedajate Liit (ERAA)

Rohkem infot: <https://www.diginno.ee>, www.singlewindow.ee ja www.dlk.ee

Sisukord

Sissejuhatus	4
1. Maanteevedude digitaliseerimine ja sellest saadav kasu	5
2. Digitaliseerimisega kaasnevad muutused	6
2.1. Erasektori muutused transpordi digitaliseerimisel	6
2.2. Riigi vaates muudatused transpordi digitaliseerimisel.....	6
3. Peamised väljakutsed Eestis kaubavedude digitaliseerimisel.....	7
4. Raamdokumendid ja koostöö	8
4.1. Eesti siseriiklikud raamdokumendid.....	8
4.2. Siseriiklik koostöö	8
4.3. Rahvusvaheline koostöö.....	8
5. Muudatused seadusandluses.....	9
5.1. eFTI ülevõtmine	9
5.2. Mobiilsuspakett.....	10
5.3. Siseriikliku seadusandluse muudatused.....	10
6. Eesti prioriteetid 2021 - 2024.....	10
6.1. Projektid:.....	10
6.2. Seadusandlus:	11
6.3. Koostöömudel Eestis:	11
6.4. Koostöömudel regioonis:	11

Sissejuhatus

Logistikasektor on oluline teenuste eksportija ning ühtlasi oluline lüli Eesti tööstusele ja eksportivatele ettevõtetele kaupade viimisel maailmaturule. Logistikasektori osakaal SKT-st on erinevatel hinnangutel¹ kuni 18 protsenti (sõltuvalt sellest, millised seonduvad tegevused sektorisse hõlmatakse). Eestis on üle 3000 transpordiettevõtte ning kokku ligi 6000 logistikaettevõtet, mis kokku annavad tööd umbes 10% riigi töötavast elanikkonnast. Euroopa Komisjoni poolt tellitud õigusloomele eelneva uuringu² kohaselt kasvab kaubavedu ELis praeguste suundumuste ja vastuvõetud ELi poliitikate kohaselt aastaks 2050 praegusega võrreldes 51%. Eesti on selle trendi osa.

Tulenevalt veel kohandamata ning osaliselt jõustumata seadusandlusest, mis sätestaks maanteekaubavedude puhul kauba digitaalse dokumentatsiooni ja sellekohase andmevahetuse nõuded, kasutab ligikaudu 99% EL-i-sisestest kaubavedudest oma töös endiselt paberdokumente. Dokumentide olemasolu ning nende esitamise kohustus on veoettevõtetal nii maanteel teostatava kontrolli kui hilisema riskianalüüsi korral ja selle nõude esitamise õigus on erinevatel ametiasutustel. Eestis läbiviidud uuringute alusel on paberivaba kaubavedu ning kontrolliks digitaalne esitamine võimalik väga vähesel määral.

Dokumentide ja andmevahetuse digitaliseerimisel toob suure muudatuse kaasa Euroopa Komisjoni poolt 2020. a augustis vastu võetud elektroonilise kaubaveo informatsiooni (eFTI)³ määrus, mis hakkab kohustama EL liikmesriike aktsepteerima kaubaveo dokumente digitaalsel kujul. Nimetatud määrus on tugevalt toetatud digitaalse siseturu strateegia⁴, digitaliseerimisega seotud erinevate valdkondlike strateegiate⁵ ning andmestrategie⁶ eesmärkide poolt, mis toetavad muuhulgas siseturu reeglite ühtlustamist just digitaalsete teenuste ja andmehalduse osas.

Lisaks majanduslikule mõjule kaasneb transpordi digitaliseerimisega keskkonnamõju vähenemine, mis aitab saavutada Pariisi kliimamuutuste lepingus⁷ ja Euroopa rohelises kokkuleppes⁸ sätestatud eesmärged, tagades seejuures ootuspärase (kaupade) liikuvuse.

Käesolev teekaart teeb ülevaate maanteevedude digitaliseerimise hetkeseisust 2020 lõpu seisuga, eeldatavast kasust, digitaliseerimisega kaasnevatest muutustest, peamistest väljakutsetest, raamdokumentidest, muudatustest seadusandluses ning valdkondlikest Eesti prioriteetidest 2021-2024.

¹ [Logistika ja Transiidi Assotsiatsioon/PWC uuring, 2017](#)

² [Euroopa Parlamendi ja Komisjoni ettepanek eFTI määrusele, 2018](#)

³ [Määrus \(EL\) 2020/1056, Elektroonilise kaubaveoteabe määrus. 07.2020.](#)

⁴ [Euroopa digitaalse ühise turu strateegia, 2015](#)

⁵ [Euroopa digitaalajastu strateegiad](#)

⁶ [Euroopa andmestrategie, 2020](#)

⁷ [Pariisi kliimamuutuste lepe, 2016](#)

⁸ [Euroopa roheline lepe, 2019](#)

1. Maanteevedude digitaliseerimine ja sellest saadav kasu

Kaubaveo logistilises protsessis tuleks eristada kaht peamist osa:

- kaupade liikumine - tagades kõigile usaldusväärse kauba kättesaadavuse igal ajal ja kõikjal, eriti kriisiaegadel;
- andmete liikuvus - teabe vaba liikumise tagamine Euroopa liikuvuse andmeruumis andmete suveräänsuse kõrgeimate standardite alusel kui uuenduslike rakenduste alus.

Transpordiinfo digitaliseerimisest saadav kasu jaotub ühtlaselt SKP majandusharude vahel ja kuigi suurim otsene mõju on loomulikult transpordisektorile, on logistika efektiivsusest otseselt sõltuvad tööstus- ja kaubandusettevõtted. Riigi ja avalike teenuste seisukohast saab mõju hinnata efektiivsema töökorralduse, bürokraatia ja varimajanduse osakaalu vähenemise kaudu, mis tuleneb peamiselt veoprotsessi läbipaistvusest ja andmepõhise kontrolli võimalustest.

Euroopa Komisjoni uuringu kohaselt aitab veodokumentide digitaliseerimine väikeste- ja keskmiste ettevõtete osas säästa aastas kuni 60% halduskuludest. Riigi poolt vaadates on suurim kasu loomulikult koordineeritud tegevus ühtse andmestiku alusel, mis võimaldab pädevate asutuste järelevalvet efektiivsemalt teostada, omada sündmuspõhist statistilist andmestikku kaupade liikuvuse osas, suurendada liiklusohutust ja paindlikkust teekasutustasude ja muude maksude kogumisel, erilubade ning sertifikaatide väljastamisel. Riikidevaheline koostöö aitab ühtlustada kohalikku seadusandlust ja soodustab digitaalse ühisturu loomist. Arvestatavalt suur on ka keskkonnamõju vähenemine (maanteetranspordi mõju vastavalt Euroopa Komisjoni arvutustele moodustaks CO₂ kokkuhoid aastaks 2040 1,300 tonni).

Digitaalsete veodokumentide kasutuselevõtt vähendab oluliselt varimajanduse (sh pettused, kabotaažvedude reeglite rikkumised, ülekaaluliste koormate vedu jms.) osatähtsust, sest digitaalne andmetik jätab alati jälje tegevusest, asukohtadest isikutest jne. See omakorda kiirendab pettuste uurimist ja muudab lihtsamaks tõendite kogumise. Käibemaksupettuste puhul saab andmete alusel tõendada piiriülese veo toimumist ja seega kaob vajadus menetleda 0-km'ga tehinguid, kuid digitaalsed kinnitused on olemas. Kaob ka vajadus esitada koopiaid kuludokumentidest ning nende menetluse saab automatiseerida.

Ühtlasi annab veodokumentide digitaliseerimine ja veoprotsessi osapooltele ning kontrollijatele nähtavaks tegemine annab pandeemiates tingimustes võimaluse muuta maanteetransport kontaktivabaks, kus kontrolli teostamine ja info vahetamine veose dokumentatsiooni kohta ei vaja auto peatamist ega autojuhi ning ametniku otsekontakti.

2. Digitaliseerimisega kaasnevad muutused

Maanteetranspordis paber kandjal digitaalsele infovahetusele üleminek toob kaasa väga suure muudatuse nii tööprotsessidesse kui töövahenditesse, aga nõuab ka väga paljude uute tarkvaralahenduste, andmevahetusplatvormide ja riigiteenuste olemasolu, mida täna ei eksisteeri. Lisaks toob see kaasa muudatused info töötlemise kui ka ligipääsetavuse põhimõtetele, et tagada olukord, kus infole juurdepääs on reaalselt kõikidel, kes omavad selleks autoriseeringut ja õigusi.

Maantee kaubavedude infovahetuse digitaalseks muutmine on vaid osa kogu transpordisektori ning tarneahela digitaliseerimisest

2.1. Erasektori muutused transpordi digitaliseerimisel

Erasektori vaates tähendab kaubaveo digitaliseerimine paber kandjal veodokumentide asendamist digitaalsete teenustega. Tuleb mõista, et uues olukorras ei piisa ettevõtete vahelisest tarkvarast või teenuselahendusest, kus kaks osapoolt vahetavad andmeid suletud keskkonnas. Tuleb luua uusi teenuseid, millele on teatud juhtudel riiklikel kontrollorganitel juurdepääs.

2.2. Riigi vaates muudatused transpordi digitaliseerimisel

Riiklik huvi maantee kaubavedude osas on omada ülevaadet Eesti teedel veetavatest kaupadest, vedajatest (sh. ühenduse tegevusluba) ning teostada järelevalvet seadusega kehtestatud nõuetest kinnipidamise üle. Riik tagab riigimaanteede võrgustiku ja kehtestab nõuded liiklusohutuse tagamiseks neil. Selleks on kehtestatud nõuded veoki tehno seisundi, juhi juhtimisõiguste, veolubade, koorma kinnituse ja erinevate kaupade veotingimuste osas. Riigi vaates on eri osapooltel vajadus erinevale infole, mis puudutab veost, veokit või selle juhti.

Kaubaveo digitaliseerimine peab andma võimaluse teostada reaalselt järelevalvet kogu selle andmestiku osas, mille kontrollimiseks on riigil õigus. Vastavalt täna kehtivatele õigusaktidele ja dokumentatsiooni nõuetele on see info killustatud eri süsteemide vahel ning ühtset ligipääsu infole ei eksisteeri. Nt koondub veose info kauba veokirjale, veoki ja selle juhi juhtimisõiguste info põhineb autoregistril andmetel, veolubade info majandustegevuse registril. Seega riigi seisukohast oleks vajalik ühtlustada nõuded digitaalse veokorralduse võimalusi silmas pidades ning konsolideerida kontrollpäringud X-tee teenusteks.

Lisaks on riigi huviks koguda statistilist infot, teostada riskianalüüsi õigusvastase tegevuse ohjeldamiseks ning liiklusõnnetuse korral saada kiire juurdepääs veose informatsioonile.

Riik teostab oma huve läbi erinevate osapoolte, kelleks on Maanteeamet, Politsei- ja Piirivalveamet, Päästeamet, Maksu- ja Tolliamet, Veterinaar- ja Toiduameti, Sotsiaal- ja Tervishoiuamet, Statistikaamet.

3. Peamised väljakutsed Eestis kaubavedude digitaliseerimisel

Transpordi- ja logistikasektor on üks Eesti majanduse alustalasid ja tihedalt seotud paljude teiste valdkondade arengu ning lisandväärtuse kasvuga. Peamised väljakutsed, mis mõjutavad logistika arenguid lähiaastatel, on seotud ühelt poolt keskkonnakaitse alaste nõuete täitmisega, teisalt üha kasvavad kaubavood ning tihenev konkurents sunnivad otsima uusi innovaatilisi lahendusi, kuidas muuta kaubavedu efektiivsemaks ja läbipaistvamaks, kuidas tagada maanteede läbilaskevõime ja liiklusohutus.

Maantee kaubaveo puhul on loomulikult suurim töötajate grupp veokijuhid, kellest suur osa ei puutu oma töös kokku infosüsteemidega sest nende kontroll maanteel põhineb valdavalt paberdokumentidel. Kutseliste juhtide koolitamisel ja sertifitseerimisel tuleb lisada õppekavadesse elektrooniliste saatedokumentide ja digitaalsete protsesside osa, et kiirendada juhtide valmisolekut üleminekul paberdokumentidelt elektroonilistele protsessidele.

Kaubavedude digitaliseerimise väljakutsed

- Logistikasektori teenusepakkujate tihe konkurents üleküllastunud turul:
 - vajadus toetada Eesti ettevõtete konkurentsivõimet võrreldes väliste vedajatega
 - digilahendustele üleminekul keskenduda turu avatusele kõikidele teenusepakkujatele
- Logistika protsessi keerukus ja erinõuete paljusus eriliigiliste kaupade vedude puhul.
- Valdkondlike IT-lahenduste ja arenduste killustatus.
- Standardite ja terminoloogia rägastik (mitmepoolsete ja rahvusvaheliste kokkulepete vähesus).
- Digilogistika valdkonna laiema kompetentsi vähesus ja tehnoloogiline killustatus.
- Laiemalt teadvustamata on paberdokumentide käitamise asemel digilahendustele ülemineku kasutegur iga konkreetse osapoole jaoks.
- Osapoolte ootused ja eeldused on üle-dimensioneeritud ning lahknevad nii IT teenuste sisu kui neile ülemineku valmisoleku kui ka hinnastamise osas.
 - Teenuse pakkujad on täna arendanud teenuseid valdavalt oma investeeringute arvelt, keskendudes pigem minimaalsele võimalikule funktsionaalsusele.
 - Teenuse tarbijad aga pigem eeldavad täielikult toimivat ja 100% liidestatud lahendusi, mida nad eelistatult kasutaksid ilma teenustasu maksmata.
- Otsustajate paljusus ja kompromisside saavutamise raskused.
- Rahvusvahelise koostöö vajalikkus, sh projektides osalemine.
- Mitteajakohane seadusandlus – osalt liigselt piirav, osalt puudulik
- Ministeeriumite ja riigiasutuste vaheline koostöö ühtse koordineerimise keerukus
- Tööjõuvajaduse osas tuleb keskenduda veokijuhtide ja teiste transporditöötajate ümber- ja täiendõppele.

4. Raamdokumendid ja koostöö

Eesti transpordipoliitika peab toetama kohalike ettevõtete konkurentsivõime tugevdamist nii siseriiklike kui rahvusvaheliste vedude puhul ning tagama võrdse kohtlemise printsiipidest lähtuvad nõuded kõikidele veoprotsessis osalevatele ettevõtetele ja isikutele. Selle eesmärk on arendada Euroopa digitaalset ühisturgu, kasutades Eesti laialdasi kogemusi avalike teenuste digitaliseerimisel.

4.1. Eesti siseriiklikud raamdokumendid

Eesti Transpordi ja Liikuvuse Arengukavas 2021+⁹ on välja toodud peamise eesmärgina ohutu, kiire ja tehnoloogiliselt uuendusliku transpordisektori, -taristu ning konkurentsivõimelise logistikasektori võimaluste loomine. Selle saavutamiseks tuleb pöörata tähelepanu keskkonnahoiule, digitaliseerimisele ja Eesti ühendamisele maailmaga ja seda nii maa- ja linnapiirkondades kui ka rahvusvaheliste ühenduste ja kaubaveo konkurentsivõime tarbeks.

Lisaks on transpordivaldkonna digitaliseerimine üks peamisi rakendusvõimalusi reaalarajamajanduse (RTE visioon¹⁰) arendamisel. Siseriiklikult on transpordi valdkonna arengustrateegia seotud veel Teadus- ja arendustegevuse, innovatsiooni ning ettevõtluse (TAIE) arengukava¹¹, ning koostamisel oleva digiriigi ja küberturvalisuse arengu visiooniga aastani 2030.

Siseriiklike arengukavade seoseid piiriüleste teenuste arendamisega on kajastatud DIGINNO projekti raames ning sellekohased soovitused regulatsioonide osas on toodud "DIGINNO Policy White Paper¹²" dokumendis.

4.2. Siseriiklik koostöö

Siseriikliku koostöö keskseks prioriteediks on erinevate osapoolte kaasatus nii aruteludesse, projektidesse kui õigusaktide ettevalmistusse, et tagada lahendustele ja otsustele võimalikult lai kandepind. Sektoritevahelise koostöö üheks tugipartneriks on Single Window koostöövõrgustik¹³, mis tegutseb 2017.aastal allkirjastatud koostööprotokolli alusel eesmärgiga digitaalse logistika ja tarneahelate digitaliseerimisel.

4.3. Rahvusvaheline koostöö

Eesti on kõrgel tasemel esindatud Euroopa Komisjoni Transpordi ja Logistika Digitaliseerimise Foorumi (DTLF) töögruppides¹⁴, kus töötatakse välja Euroopa Komisjoni seisukohad. See loob hea võimaluse osaleda Euroopa ühtse poliitika kujundamisel ja läbi kohalike algatuste olla eeskujuks ka teistele liikmesriikidele.

⁹ <https://mkm.ee/et/eesmargid-tegevused/transport/transpordi-ja-liikuvuse-arengukava-2021>

¹⁰ https://www.mkm.ee/sites/default/files/reaalarajamajanduse_visioon_2020-2027.pdf

¹¹ <https://www.hm.ee/et/TAIE-2035>

¹² <https://www.diginnoobsr.eu/wp-4-digital-policy-network>

¹³ www.singlewindow.ee

¹⁴ [DTLF Paperless Transport DRAFT Plan, 2019](#)

Eesti jaoks on oluline on hoida ja arendada koostööd naaberriikide ja Euroopa Komisjoniga ning koordineerida suhtlust siseriiklike seadusemuudatuste väljatöötamisel ühtse reeglistiku saavutamiseks. Riigi tasemel tuleks toetada erasektori initsiatiivi logistikasektori digitaliseerimiseks sest uudsete lahenduste kasutuselevõtt on tihedalt seotud riiklike nõuete kehtestamise ning rahaliste toetusmeetmete olemasoluga.

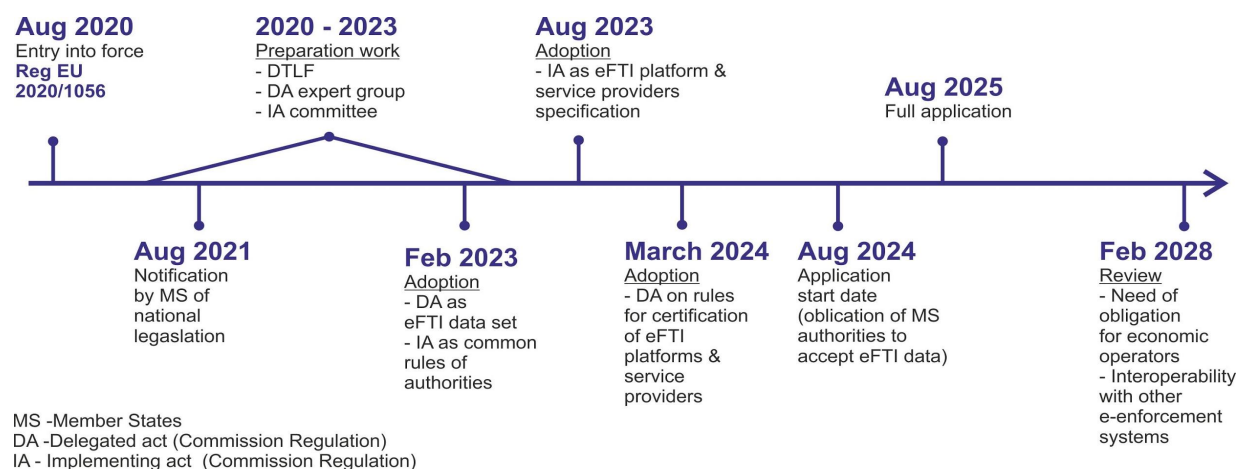
5. Muudatused seadusandluses

5.1. eFTI ülevõtmine

2020. aasta juulis vastu võetud ja augustis jõustunud Elektroonilise kaubaveoteabe (eFTI) määrus 2020/1056 (EL) toob EL liikmesriikidele kaasa kohustuse aktsepteerida kõiki kaubaveo dokumente ja -andmeid digitaalsel kujul. Määruse nõuded kohalduvad 2024. ja 2025. aastal ning sellega kaasneb mitmeid põhimõttelisi seadusandlike muudatusi siseriiklikes õigusaktides.

Nimetatud seadusandlikest ja ärielistest eesmärkidest tulenevalt on logistika- ja transpordisektori üheks peamiseks väljakutseks kogu protsessi muutmine paberipõhisest digitaalseks väga lühikese aja vältel. eFTI eesmärk on reguleerida Euroopas transpordi alase informatsiooni töötlust ning luua saadetiste lähetamisel mistahes transpordi liigiga võimalus salvestada kaubaveoteave ainult üks kord ja jagada seda elektrooniliselt mis tahes ELi liikmesriigi pädevate asutustega ning oma äripartneritega igal ajal ja igal pool. eFTI määrus kehtestab ühtsed reeglid kaubaveoteabe andmekogumite haldamiseks ja edastamiseks, andmevahetus platvormi sertifitseerimiseks, ühtsete juurdepääsupunktide (*Access Point*) loomiseks ning muud aspektid, mis on seotud elektroonilise kaubaveo informatsiooni jagamisega B2G aspektist lähtuvalt.

Ehkki rakendusaktide vastuvõtmiseni jõutakse 2022/2023. aastal ning praktiliste juhiste täitmine võtab veel mitu aastat, saame juba täna edasi liikuda ja astuda samme maanteetranspordi alase teabe piiriülese ühtlustatud ja digitaliseeritud vahetuse suunas.



Joonis. eFTI määruse rakendumise ajakava. Allikas: DTLF.¹⁵

5.2. Mobiilsuspakett

Juulis 2020 võttis Euroopa Liit vastu Mobiilsuspaketi, mis lisab lähitulevikus kohustusi nii veoettevõtetele kui riiklikele järevalveorganitele ja sellest tulenevad nõuded puudutavad kutseliste autojuhtide, transpordifirmade ja kontrollijate igapäevatööd otseselt.

Paketiga viiakse sisse paljusid muudatusi erinevates valdkondades, sh. autojuhi töö- ja puhkeaeg, sõidumeerikute kasutamine, transpordiettevõtete tegutsemise reeglid Euroopas, lähetus ja miinimumpalk rahvusvahelistele vedajatele, uute SMART2 digitaalsete sõidumeerikute kasutuselevõtt.

Mobiilsuspaketi nõuete täitmise eelduseks on digitaalse taristu olemasolu ning selle võimekuse suurendamine, mitmete riiklike ja üle-Euroopaliste andmekogude liidestamine ning nendes esitatud andmete ühiskasutuse võimaldamine. Sellest tulenevad võimalused tuleb teha kättesaadavaks riiklikele kui eraorganisatsioonidele, mida omakorda võimaldab eFTI määruse raames loodav keskkond.

5.3. Siseriikliku seadusandluse muudatused

Selleks, et maanteevedude e-veokirja saaks laiemalt kasutama hakata, on tarvis seaduses detailsemalt lahti kirjutada e-veoselehe ja sellekohaste teenuste nõuded. Peamiselt puudutab see Võlaõigusseaduse, Autoveoseaduse ja Liiklusseaduse muudatusi, millega luuakse õiguslik alus nii võlaõiguslikust, liiklusohutuslikust kui äriõiguslikust vaatest lähtuvalt.

Antud muudatuste eesmärgiks on ajakohastada ning kehtestada senisest selgemad nõuded kauba veo korraldamisel ja saadetiste käitlemisel. Nimetatud nõuded tulenevalt peamiselt rahvusvahelise kaubaveo digitaliseerimisest ning eFTI määruse rakendamisest.

6. Eesti prioriteedid 2021 - 2024

6.1. Projektid:

- Jätkata seni algatatud projektide toetust Majandus- ja Kommunikatsiooniministeeriumi poolt, kaasates ministeeriumi spetsialiste ja ametnikke töögruppidesse ning teha ühiseid jõupingutusi transpordisektori digivõimekuse suurendamiseks.
- Kutsuda ellu ning osaleda koostööprojektis Läänemere riikide (BSR) vahelise koostöö osas, eesmärgiga luua realselt toimiv digitaalne infrastruktuur kaubavedude alase informatsiooni vahetamiseks ettevõtete ja riiklike andmekogude vahel. Sh. teha tihedalt koostööd läbi DINNOCAP ja Reaalajamajanduse projektide ühtse digitaalse kaubatee loomiseks.
- Osaleda aktiivselt Euroopa Komisjoni DTLF töögrupi töös ning toetada omalt poolt koostööd teiste riikide vastavate institutsioonide või esindajate vahel.

¹⁵ Digital Transport and Logistics Forum, www.dtlf.eu

- CEF rahastusel toimuvate Euroopa koostööprojektides osalemine või aktiivne koostöö (nt FEDeRATED projekt).
- Tihendada koostööd koostööd CaaS Nordic projekti juhtgrupiga ning otsida võimalusi põhja suunalise transpordikoridori digitaliseerimise osas.

6.2. Seadusandlus:

- eFTI Määrusest tuleneva siseriikliku seadusandluse vastavusseviimine viimise ettevalmistus ning kooskõlastamine.
- eFTI teenusepakkujate sertifitseerimiseks reeglistiku loomine ning rakendusaktide ülevõtmine.
- Siseriikliku e-veoselehe tehniliste nõuete ja juriidilise staatuse määratlemine.

6.3. Koostöömudel Eestis:

- Avaliku ja erasektori koostöös elektrooniliste veokirjade andmete ühiskasutuse tingimuste ja tehniliste nõuete välja töötamine (sh pädevate asutuste nõuded andmete osas).
- Avatud konkurentsi tagamiseks ning andmete riskasutatavuse võimaldamiseks e-veokirjade teenusmudeli stsenaariumite välja töötamine (sh. keskne juurdepääsupunkt).
- Koostöös haridus- ja teadusasutustega luua võimalused täiendõppeks ning täiendada kutse- ja ülikoolide õppekavasid, täiendõppe programme ja kutsestandardeid digitaalse veoprotsessi nõuetest tulenevalt.
- Ettevalmistus avalike andmekogude ja transpordi andmevahetusplatvormide-vaheliseks andmevahetuseks.
- Transpordisektori digitaliseerimise alaste toetusmeetmete välja töötamine e-veokirjade laiemaks kasutuselevõtuks nii siseriiklike kui rahvusvaheliste vedude puhul.

6.4. Koostöömudel regioonis:

- Koostöö Baltikumi ja Põhjamaade piirkonnas eCMR ja eFTI valguses DIGINNO, DIGINNO-Proto ja DINNOCAP projektide eesmärkide laiemaks kandepinnaks ning koostöö protokollide kaudu pikaajaliseks koostööks.
- Koostöös naaberriikidega algatada arutelu, millistel tingimustel on riikidel ning teenusepakkujatel võimalus liituda ühtse andmevahetusplatvormiga. Eelistatav viis selleks on DIGINNO-Proto prototüübi edasiarendus.
- DIGINNO-Proto prototüübi edasiarenduse ja uute liikmete kaasamise reeglistiku kokkuleppimine, selle pinnalt võimaliku valmiva uue süsteemi liikmelisuse reeglite kokkulepe nii regionaalsel kui ka eFTI valguses.
- E-veokirjade ning kaubavedudega seotud täiendava informatsiooni andmestandardite, tehniliste lahenduste ja tehnoloogiate alast koostööd laiendada kogu Läänemere äärsete riikide osas, kaasates lisaks Ukraina ja Valgevene.
- E-veokirjade ühtsete isikutuvastus- ja turvareeglite välja töötamine ja testimine DIGINNO-Proto jätkuarenduste kaudu.