



Council of the European Union
General Secretariat

Brussels, 23 April 2019

WK 3052/2019 ADD 5

LIMITE

**TRANS
MAR
TELECOM
MI**

**CYBER
ENFOCUSTOM
DATAPROTECT
CODEX
COMER**

WORKING PAPER

This is a paper intended for a specific community of recipients. Handling and further distribution are under the sole responsibility of community members.

CONTRIBUTION

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Transport - Intermodal Questions and Networks
N° Cion doc.:	9060/1/18 REV 1 + 9060/18 ADD 1 - ADD 4
Subject:	Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on electronic freight transport information

Delegations will find attached written comments by France on the above-mentioned proposal.

Paris, 19 avril 2019

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : commentaires et propositions d'amendements des autorités françaises sur le règlement relatif aux documents électroniques de transport (EFTI).

Réf. : Doc : ST 7364/19/REV1

I. Remarques générales

La France accueille **très favorablement l'initiative de la Commission européenne en faveur du développement des documents de transport électroniques** afin d'optimiser le transport de marchandises (fluidité du trafic, sécurisation des échanges) et la logistique (traçabilité des marchandises tout au long de la chaîne logistique). L'utilisation de documents dématérialisés permet aussi une meilleure gestion de l'information, une réduction des coûts et un allègement des charges administratives des entreprises et des autorités compétentes chargées de la mise en œuvre effective de la réglementation et des contrôles.

Même si certaines obligations fixées dans les Conventions internationales ne permettent pas d'y parvenir aujourd'hui, **les autorités françaises estiment que l'objectif doit être, à terme, de développer les échanges de données et d'informations de façon dématérialisée au cours de l'ensemble des opérations de la chaîne logistique.**

Les autorités françaises soulignent que le règlement de l'UE doit **tenir compte du cadre international** des transports, des **conventions internationales**, du niveau de ratification des États à ces conventions et de l'état d'avancement des travaux menés **au sein des instances internationales.**

Pour permettre d'atteindre l'objectif de généralisation de l'usage des documents électroniques, les autorités françaises souhaitent faire part en premier lieu de la nécessité de **définir un standard d'échange des données permettant une reconnaissance universelle de ces documents**, dans le respect des principes d'interopérabilité et de neutralité technologique.

S'il est important de **recourir à la dématérialisation des informations** en prenant en compte la dimension multimodale du transport de marchandises, la France considère qu'**il faut tenir compte de systèmes déjà développés** par des autorités ou par les acteurs privés, pour dématérialiser les documents de transport sur la base du consentement préalable des parties concernées. Le règlement doit avoir un rôle facilitateur, en précisant les conditions légales d'acceptabilité des documents électroniques et les conditions d'interopérabilité. La France partage la préoccupation exprimée par les autres délégations **d'éviter absolument tout système coûteux et lourd à mettre en place**. À cet égard, le règlement doit se concentrer sur la définition d'un **format standard d'échange des données** qui serait à la base de l'interopérabilité du dispositif.

Pour autant, les autorités françaises restent attachées **au principe de neutralité technologique** qu'elles proposent d'inscrire dans le règlement.

À cet égard, la France souhaite attirer l'attention de ses partenaires sur le fait qu'**étendre l'obligation de recourir à des documents électroniques de transport**, à tous les opérateurs de transport nationaux et internationaux afin de généraliser l'utilisation des documents de transport dématérialisés permettra de donner **une impulsion supplémentaire pour le développement de ces technologies** tout en permettant aux entreprises d'évaluer les différentes possibilités d'organisation pour l'établissement et la gestion des documents de transport dématérialisés.

Cette obligation serait ainsi de nature à crédibiliser le texte et les investissements qu'il représente pour les autorités compétentes ainsi qu'à encourager le déploiement de l'eFTI **pourvu que sa mise en œuvre soit fixée à une échéance raisonnable, au plus tard de 10 ans à compter de la publication du règlement**, pour permettre aux opérateurs d'intégrer ces évolutions progressivement, notamment dans leur stratégie financière. A minima, cet objectif mérite d'être indiqué dans un considérant.

En effet, en l'absence d'une obligation étendue de recourir aux documents de transports électroniques, **le délai de 4 ans imposé dans la proposition de la Commission aux autorités compétentes dans la proposition de la Commission, paraît excessivement contraint** au regard des dispositions juridiques et mesures techniques à prendre pour équiper leurs services. Il l'est d'autant plus que le projet de règlement prévoit un grand nombre d'actes d'exécution dont le cadrage apparaît insuffisamment précis. **La France soutient donc la proposition de la présidence de porter ce délai à 6 ans.**

En second lieu, la France attache une particulière importance **aux garanties permettant de vérifier l'authenticité** des données électroniques de transport. Dans cette perspective, **la mise en place d'un système de certification à caractère obligatoire lui paraît essentielle à l'effectivité du présent règlement**. Les autorités françaises rappellent que la certification des systèmes informatiques doit être un préalable nécessaire à l'acceptation par les autorités des Etats membres d'informations transmises par le biais de ces systèmes.

En effet, la certification des systèmes informatiques constitue selon les autorités françaises un **gage de confiance** et de **crédibilité** pour l'utilisation des documents dématérialisés dans le cadre des relations BtoB et BtoA. Cependant, ces dispositifs de certification ne doivent pas engendrer des surcoûts inacceptables pour les autorités publiques et les transporteurs et leur mise en œuvre devrait tenir compte des systèmes d'échange de données existants. Seules les prescriptions techniques détaillées ont vocation à faire l'objet d'actes d'exécution

par la Commission, sur la base d'un mandat à durée limitée (cf article 10, 11 et 12 du projet de règlement).

II - Commentaires complémentaires, article par article

Considérant 6a

La proposition de la présidence roumaine ouvre la possibilité d'utiliser les plateformes numériques pour réaliser des échanges « B to B ». Dans la mesure où cette disposition n'entrave pas le système d'échanges d'informations, la France juge positivement cette proposition car elle permet d'entrer dans une stratégie gagnant /gagnant pour les entreprises et pour les Etats.

Toutefois, afin de ne pas réduire cette possibilité aux plateformes « B to B » mises en place postérieurement à l'entrée en vigueur du règlement, est-il proposé de supprimer les termes « for purposes of compliance with the requirements laid down in this Regulation » et ne conserver que le terme « established » :

“At the same time, this Regulation should not prevent business-to-business use of the digital platforms established for purposes of compliance with the requirements laid down in this Regulation, as long as this does not affect the processing of the regulatory information falling under the scope of this Regulation in compliance with the Regulation’s requirements.”

Considérant 8:

La France est favorable à la proposition de la présidence roumaine dans la mesure où elle rejoint les positions françaises en insistant sur l'exigence d'interopérabilité des données en demandant la spécification des jeux de données à échanger en terme de nature de données et de format.

Considérant 10:

La France juge que la proposition rédactionnelle est imprécise. Il conviendrait d'introduire des conditions à cet amendement : le système doit être compatible avec l'ensemble des systèmes d'information utilisés mais à condition qu'ils respectent les spécifications du présent règlement en terme de nature de données et de format de fichiers et qu'ils soient certifiés.

A cet égard, il peut être rappelé que la France est favorable à la définition de standards d'échanges de données qui permettent de rendre interopérables tous ces systèmes d'information par l'intermédiaire d'API (interface de programmation permettant d'établir des connexions entre plusieurs logiciels pour échanger des données)

Considérant 11:

Les autorités françaises attachent une importance particulière au caractère obligatoire de la certification. Elles considèrent en effet que la certification des systèmes informatiques doit être un préalable nécessaire à l'acceptation par les autorités des Etats membres d'informations transmises par le biais de ces systèmes. En conséquence, elles ne sont donc

pas favorables à la nouvelle rédaction de ce considérant telle qu'elle figure dans la dernière version du compromis.

Article 1 : Objet et champ d'application

Les autorités françaises réitèrent leur demande que le champ d'application soit précisé pour inclure **la lettre de voiture électronique (BtoB), les licences, copies de licence d'entreprise de transport routier ainsi que tous les documents de transport liés à la spécificité de la marchandise** (transport d'animaux vivants, de matières dangereuses, ...).

La France était réservée quant au principe consistant à renvoyer en annexe les textes sectoriels rentrant dans le champ d'application du règlement et qui seraient alors modifiables uniquement par voie d'acte délégué. Elle se félicite donc de la proposition de présidence consistant à intégrer la liste des textes entrant dans le champ d'application au sein de l'article 1.

Article 4 : Exigences applicables aux opérateurs économiques concernés

Les autorités françaises souhaitent faire part de leur attachement aux propositions suivantes :

- **Exigences en matière de transmission des informations** : les informations et les documents ne doivent pas seulement être lisibles par une machine ou par l'homme et pouvoir être consultés. Ils doivent pouvoir être transmis aux autorités pour qu'elles puissent les traiter. Cette transmission doit pouvoir se faire en tout lieu et dans un temps défini, sous la responsabilité de l'opérateur économique.

- **Exigence nouvelle d'utilisation à terme des documents numériques pour les opérateurs** :

Dans le secteur des transports routiers, fluviaux et aériens, les autorités françaises proposent également, avec un délai approprié (10 ans maximum), l'introduction d'une obligation pour les opérateurs de transport de présenter aux autorités des États membres des documents et informations dématérialisés (cf. amendements 1, 3 et 4). À l'issue de ce délai, les opérateurs se verraient dans l'obligation de dématérialiser leurs données, ce qui n'interdit pas bien entendu que les secteurs du transport s'organisent pour mettre en place cette dématérialisation plus rapidement, comme cela sera probablement le cas très prochainement pour certains.

Dans le secteur des transports ferroviaires, les dispositions concernant la dématérialisation des documents de transport de marchandises dans la convention pour les transports internationaux ferroviaires (COTIF) sont en cours de révision. En conséquence, il n'est pas possible à ce stade d'imposer un délai fixe au-delà duquel cette obligation devrait entrer en vigueur pour les entreprises du secteur ferroviaire sans tenir compte des travaux en cours et au sein des instances internationales. La France demande donc que ce secteur fasse l'objet d'une exemption et que le règlement renvoie à la réglementation ferroviaire internationale en la matière.

Article 7 : Ensemble de données communes eFTI, procédures et modalités d'accès

La présidence propose d'instaurer un délai de 3 ans maximum pour la mise en place d'un acte d'exécution précisant les caractéristiques et modalités d'accès aux plateformes e-fti. Aux yeux des autorités françaises, un tel délai paraît long. En effet, il ne resterait alors que 2 ans pour que les fournisseurs de services et les États membres s'adaptent. Les autorités françaises réitèrent leur demande que le délai pour les actes d'exécution inscrit dans le règlement soit réduit à 18 mois maximum.

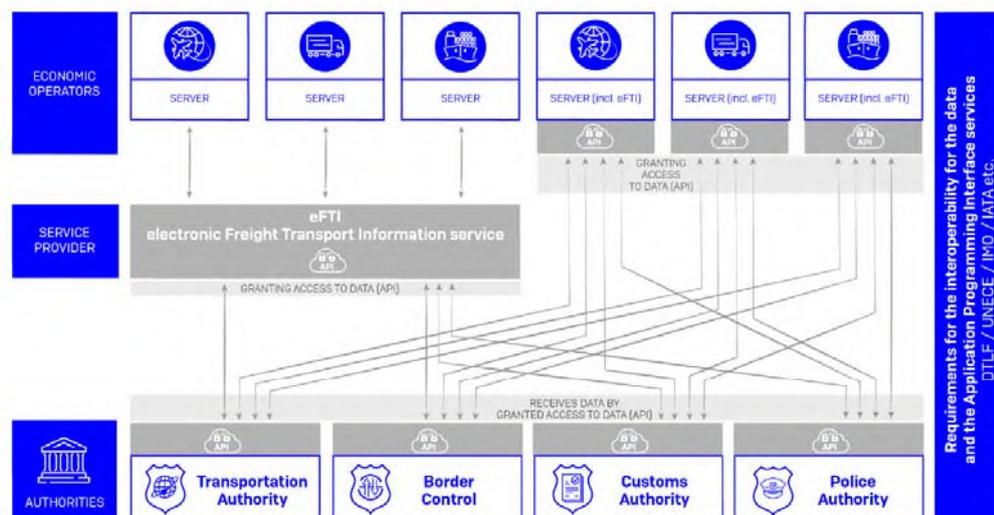
Article 8 : Architecture et exigences fonctionnelles applicables aux plateformes eFTI

Les autorités françaises demandent la réduction du délai prévu pour les actes d'exécution à 18 mois, pour les mêmes motifs que précédemment.

L'architecture envisagée par la Commission repose essentiellement sur des actes secondaires (actes d'exécution et actes délégués), ce qui rend incertain l'impact des mesures envisagées ainsi que leur coût.

Les autorités françaises demandent que soient précisées les modalités techniques concernant l'enregistrement et l'archivage des données, la protection et la sécurité des données, ou encore la sécurité de l'information.

Les autorités françaises seraient quant à elles favorables à une architecture technique flexible et décentralisée fonctionnant par le biais de standards d'échanges de données et d'interfaces de programmation (« Application Programming Interface »-API) entre les différents systèmes d'information de l'ensemble des acteurs, à la manière de ce qui est présenté dans le schéma suivant repris de l'étude du forum DTLF¹ :



1 Digital Transport and Logistics Forum.

Une **étude technique complémentaire apparaît indispensable** afin d'introduire dans le règlement lui-même le cadre de l'architecture et les exigences fonctionnelles structurantes notamment concernant l'interopérabilité, les périodes et les durées d'accès par les autorités de contrôle et de conservation par les opérateurs et plateformes eFTI.

Par ailleurs, les autorités françaises souhaitent attirer l'attention sur l'existence d'une initiative fructueuse conduite dans le secteur du transport de matières dangereuses au niveau de la CEE-NU² et de l'OTIF³ et qui a été testée en « grandeur nature » dans le cadre du projet GEOTRANS MD⁴. Ce projet pilote repose une architecture composée d'un double interfaçage dont une interface est dédiée à la gestion d'accès aux informations par les autorités. Cette architecture fonctionne et va faire l'objet d'une première mise en œuvre sur une base volontaire dans l'attente d'une évolution de la réglementation sur le transport de matières dangereuses.

La France estime également qu'il serait plus judicieux d'inscrire une exigence minimale concernant les langues dans lesquelles les informations doivent être disponibles, qui pourrait se limiter à la langue du pays d'établissement de l'entreprise et à l'anglais.

Article 9 : Exigences applicables aux prestataires de services eFTI et article 11 : Certification des plateformes eFTI

La présidence propose d'instaurer un délai de 3 ans maximum pour la mise en place d'un premier acte d'exécution. Comme aux articles 7 et 8, les autorités françaises proposent de réduire ce délai à 18 mois.

Article 10 :

La présidence a introduit une modification visant à rendre continue la mise à jour de la liste des organismes accrédités. Elle précise en outre que les Etats membres doivent notifier et non plus soumettre cette liste tous les ans à la Commission.

Les autorités françaises confirment que la mise à jour continue de cette liste leur apparaît indispensable pour s'assurer de l'authenticité, de la sécurité et de l'efficacité du système. Elles souhaitent attirer l'attention de ses partenaires sur le fait que cela est déjà réalisé pour d'autres registres nationaux.

2 Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des nations unies.

3 Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires.

4 Le projet GEOTRANS MD est un projet collaboratif français visant à définir une architecture télématique européenne destinée à rendre accessible de manière électronique l'ensemble des informations prévues dans le document de transport "marchandises dangereuses". Il a permis de tester les solutions d'interfaces de communication développées dans le cadre des travaux de la CEE-ONU et l'OTIF. Un « Memorandum of Understanding » est en cours d'élaboration pour permettre de mettre en œuvre ces interfaces pour les états signataires dans l'attente d'une inclusion dans la réglementation internationale (Etats membres participants : Allemagne, Autriche, Belgique, France, Italie, Pays-Bas et Royaume-Uni). La Commission européenne est informée de la démarche et l'ERA participe aux travaux pour ce qui concerne le transport ferroviaire.

Article 13 : Exercice de la délégation

La présidence propose de limiter à 5 ans l'habilitation de la Commission à adopter des actes délégués, *renouvelable tacitement sauf si le Parlement et le Conseil s'y opposent*. Une telle disposition introduit une forme de contrôle des actes délégués pris par la Commission *en ayant la possibilité de mettre fin à sa possibilité d'adopter des actes délégués à l'issue d'une période de 5 ans*, mais elle n'apparaît pas suffisante. En effet, les autorités françaises préfèrent le recours aux actes d'exécution plutôt qu'aux actes délégués pour préserver une marge de manœuvre aux États.

Article 15 : Révision

L'évaluation du règlement devrait être rapprochée soit 3 ans après sa date de mise en application au lieu de 5 ans dans la proposition initiale.

Article 17 : Entrée en vigueur et application

Le délai de mise en œuvre doit tenir compte des options techniques et, en particulier, de l'architecture qui doivent être précisées et du temps nécessaire à la préparation des autorités des États membres. **La France soutient la proposition de la présidence de porter ce délai à 6 ans .**

Les autorités françaises proposent un délai spécifique (10 ans) pour l'introduction d'une obligation pour les opérateurs de transport de présenter aux autorités des États membres des documents et informations dématérialisés (cf. amendements 1, 3 et 4 en annexe).

Annexe : propositions d'amendements
Seule la version française fait foi

Amendement 1

Considérant (5 b) (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 b) les opérateurs économiques sont tenus à une obligation de transmission des documents de transport par voie dématérialisée dans une période appropriée

Courtesy translation :

5 b) Economic operators must provide regulatory informations by electronic means over an appropriated time frame

Amendement 2

Considérant (6 a)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 a) Dans le même temps, le présent règlement ne devrait pas empêcher l'utilisation entre entreprises des plateformes numériques existantes **aux fins de conformité aux exigences énoncées dans le présent règlement, tant que cela n'affecte pas le traitement des informations réglementaires. relevant du champ d'application du présent règlement conformément à ses exigences.**

(6 a) Dans le même temps, le présent règlement ne devrait pas empêcher l'utilisation entre entreprises des plateformes numériques existantes ~~aux fins de conformité aux exigences énoncées dans le présent règlement~~, tant que cela n'affecte pas le traitement des informations réglementaires. relevant du champ d'application du présent règlement conformément à ses exigences.

Courtesy translation :

At the same time, this Regulation should not prevent business-to-business use, **as well as additional functionalities**, of the digital platforms ~~established for purposes of compliance with the requirements laid down in this Regulation~~, as long as this does

not affect the processing of the regulatory information falling under the scope of this Regulation in compliance with the Regulation's requirements.

Amendement 3

Article 1 – paragraphe 1 – point a b (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(1 a b) fixe les conditions dans lesquelles les opérateurs économiques sont tenus à une obligation de transmission des documents de transport par voie dématérialisée

Courtesy translation :

Amendment

(1 a b) lays down the conditions under which economic operators are required to provide transport documents electronically

Amendement 4

Article 4 – paragraphe 1 – sous-paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Lorsque les opérateurs économiques concernés mettent à disposition des informations réglementaires par voie électronique, ils le font sur la base de données traitées sur une plateforme eFTI certifiée et, le cas échéant, par un prestataire de services eFTI certifié. Les informations réglementaires sont transmises dans un format lisible par une machine et, à la demande de l'autorité compétente, dans un format lisible par l'homme.

Amendement

Les opérateurs économiques concernés **doivent** mettre à disposition les informations réglementaires par voie électronique **dans un délai de 4 ans à compter de la date d'application du présent règlement**. Ils le font sur la base de données traitées sur une plateforme eFTI certifiée et, le cas échéant, par un prestataire de services eFTI certifié. Les informations réglementaires sont transmises dans un format lisible par une machine et, à la demande de l'autorité compétente, dans un format lisible par l'homme.

Courtesy translation :

Economic operators concerned **must** make regulatory information available electronically **within 4 years from the date of application of this regulation** They shall do so on the basis of data processed in a certified eFTI platform and, if applicable, by a certified eFTI service provider. The regulatory information shall be made available in machine-readable format and, at the request of the competent authority, in human-readable format.