



Council of the European Union
General Secretariat

**Interinstitutional files:
2024/0011 (COD)**

Brussels, 10 April 2024

WK 5170/2024 INIT

LIMITE

TRANS

MAR

CODEC

IA

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

WORKING DOCUMENT

From:	General Secretariat of the Council
To:	Working Party on Shipping
N° Cion doc.:	6008/24 + ADD 1- ADD 6
Subject:	DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL amending Directive 2005/44/EC on harmonized river information services (RIS) on inland waterways in the Community - Comments by France

Delegations will find attached comments by **France** on the above proposal.



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

Liberté
Égalité
Fraternité

Paris, le 10 avril 2024

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires des autorités françaises sur la proposition de compromis de la Présidence relative à la révision de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires

Réf. : Document ST 7938/24

Comme suite à la réunion du groupe de travail « Transport maritime » du 25 mars dernier et en complément des positions déjà exprimées dans leur note en date du 7 mars (document référencé WK 3825/24), les autorités françaises transmettent par la présente note à la Présidence leurs commentaires ci-dessous concernant la proposition de compromis relative à la **proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires**.

Au nouvel article 4 (Mise en place des SIF)

Au paragraphe 3 point (f) **les autorités françaises remercient la Présidence d'avoir supprimé l'obligation de partage des données relatives aux SIF** avec le système de guichet unique maritime européen (*European Maritime Single Window environment – EMSWe*). Dans un souci de cohérence, elles demandent que **la définition associée à l'art. 3 § (hc) et les différentes références à l'EMSWe dans le considérant 8 ainsi qu'à l'annexe II soient également supprimées**.

Les autorités françaises s'interrogent par ailleurs sur la raison pour laquelle le transport maritime est tout particulièrement visé par la rédaction de l'art. 1 § 2 s'agissant des interfaces avec les services de gestion du trafic des autres modes de transport. Elles rappellent que le transport fluvial est un mode de transport terrestre. Elles proposent ainsi de supprimer la fin du paragraphe de la manière suivante :

« 2. This Directive provides a framework for the establishment and further development of technical requirements, specifications and conditions to ensure harmonised, interoperable and open RIS on the Union inland waterways and facilitate standardised interfaces with other modal traffic management services, in particular maritime vessel traffic management and information services. »

Au § 3 point (g) **les autorités françaises s'inquiètent que l'information électronique relative au transport de marchandises (electronic Freight Transport Information – eFTI) soit rendue obligatoire au travers de cette directive**, en particulier les informations relatives aux marchandises dangereuses. En effet bien que le terme « *ensure* » ait été remplacé par « *facilitate* », l'emploi de « *shall* » en début du § 3 (« 3. [...] Member states shall :») semble toujours maintenir cette obligation. Cette dernière – dont la portée

dépasserait celle du règlement eFTI – imposerait une charge supplémentaire aux entreprises de navigation intérieure que les opérateurs des autres modes de transport n'auraient pas à supporter. Les autorités françaises proposent par conséquent de modifier le sous-paragraphe de la manière suivante :

*« (g) facilitate that dangerous goods related information as required pursuant to Chapter 5.4 of Part 5 of the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), concluded at Geneva on 26 May 2000, as referred to in Section III.1 of Annex III to Directive 2008/68/EC of the European Parliament of the Council ~~shall~~ **may** be made available to the competent authorities on an eFTI platform, through a unique electronic identifying link referred to in point (e) of Article 9(1) of Regulation (EU) 2020/1056, as soon as these eFTI platforms are operational; »*

Au § 5 les autorités françaises considèrent que l'objet de la directive est d'**inciter les États membres à utiliser la plateforme « Environnement européen des SIF »** en lieu et place de l'actuelle, la plateforme EuRIS. Elles demandent ainsi que la rédaction de ce paragraphe soit modifiée pour ne pas créer d'obligation pour les États membres, en remplaçant à chaque occurrence le terme « ~~shall~~ » par « **may** ».

Au § 6 **les autorités françaises demandent la suppression** de cette disposition qui prévoit que **la Commission adopte des actes d'exécution pour établir les caractéristiques opérationnelles, le rôle et les procédures d'utilisation de la nouvelle plateforme**. En effet, l'actuelle plateforme EuRIS – aujourd'hui partagée entre les 13 États membres concernés – constitue un point d'accès unique alimenté par les informations SIF nationales. Elle fait déjà l'objet de règles de gouvernance spécifiques et elle possède sa propre base juridique (reposant sur des accords de gestion de corridor). Dès lors, les autorités françaises estiment d'une part qu'il n'est pas nécessaire que la Commission en fixe les caractéristiques opérationnelles ou les procédures d'utilisation et d'autre part que **la plateforme « Environnement européen des SIF » doit rester**, en application du principe de subsidiarité, **entre les mains des États membres**.

En cohérence, les autorités françaises demandent la suppression du point 6 de l'annexe II relative aux spécifications techniques pour le fonctionnement de l'Environnement européen des SIF.

Au nouvel art. 8 bis (Traitement des plaintes)

Les autorités françaises considèrent que le mécanisme de plainte ne respecte pas le principe de subsidiarité et ne présente pas de valeur ajoutée par rapport à ceux déjà mis en place par les États membres.

Au § 7 elles estiment que l'obligation pour les États membres d'informer la Commission de la procédure de traitement des plaintes mise en place ainsi que de toute modification ultérieure de cette procédure induit une surcharge administrative pour les États membres. Elles demandent par conséquent la suppression de ce paragraphe.

* * * * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Présidence pour toute information complémentaire.

Courtesy translation

This is a courtesy translation. In the event there are any differences with the French version, the latter shall prevail.

Following the meeting of the Working Party on Shipping on March 25, 2024 and in addition to the positions already expressed in document WK 3825/24, the French authorities hereby have the honour of transmitting to the Presidency their comments regarding the compromise proposal on the **Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 2005/44/EC on harmonised river information services (RIS) on inland waterways in the Community.**

New Article 4 (Setting-up of RIS)

In paragraph 3.(f), **the French authorities thank the Presidency for deleting the obligation of sharing RIS data** with the European Maritime Single Window environment (EMSWe). For the sake of consistency, they request that **the related definition in Article 3.(hc) as well as the various references to EMSWe in Recital 8 and in Annex II be deleted.**

The French authorities also question why maritime transport is specifically targeted by the wording of Article 1.2 as regard interfaces with other modal traffic management services. They recall that inland waterway transport is a land-based transport mode. They therefore suggest to delete the end of the wording of this paragraph as follows:

« 2. *This Directive provides a framework for the establishment and further development of technical requirements, specifications and conditions to ensure harmonised, interoperable and open RIS on the Union inland waterways and facilitate standardised interfaces with other modal traffic management services, ~~in particular maritime vessel traffic management and information services.~~* »

In § 3.(g), **the French authorities are concerned about the possibility of imposing through this directive the electronic Freight Transport Information (eFTI)**, more particularly the information related to dangerous goods. The use of the term “*shall*” at the beginning of § 3 (“3. [...] Member states *shall*:”) indeed seems to maintain this obligation even though the word “*ensure*” has been replaced by “*facilitate*”. This obligation – which scope may be wider than those of eFTI regulation – would impose an additional burden on inland navigation companies that operators of other modes of transport would not have to bear. The French authorities therefore suggest to modify the drafting of this sub-paragraph as follows:

« (g) *facilitate that dangerous goods related information as required pursuant to Chapter 5.4 of Part 5 of the Regulations annexed to the European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN), concluded at Geneva on 26 May 2000, as referred to in Section III.1 of Annex III to Directive 2008/68/EC of the European Parliament of the Council shall may be made available to the competent authorities on an eFTI platform, through a unique electronic identifying link referred to in point (e) of Article 9(1) of Regulation (EU) 2020/1056, as soon as these eFTI platforms are operational;* »

In § 5, the French authorities consider that the purpose of this directive is **to encourage Member States to use the European RIS Environment** instead of the current platform (EuRIS). They therefore request that the wording of this paragraph be modified in order not to create obligations for Member States replacing the word « *shall* » with « *may* » on each occasion.

In § 6, **the French authorities suggest to delete this provision which requires the Commission to adopt implementing acts to lay down the operational characteristics, role and procedures for the use of the new platform.** The current platform EuRIS – shared by the 13 Member States concerned – provides for a single point of access sourced by national RIS information. It is already subject to specific governance rules

and it has its own legal basis (relying on corridor management agreements). The French authorities therefore consider, on the one hand, that there is no need for the Commission to lay down the operational characteristics nor procedures for the use of the platform and, on the other hand, that **the European RIS Environment should remain in the hands of the Member States**, in application of the principle of subsidiarity.

Consistently, the French authorities request the deletion of point 6 of Annex II related to the technical specifications for operation of the European RIS Environment.

New Art. 8a (Handling of complaints)

The French authorities consider that the complaint mechanism does not respect the principle of subsidiarity and does not offer any added value compared with those already set up by the Member States.

In § 7, they believe that the obligation for Member States to inform the Commission of the procedure for the handling of complaints they set up and of any subsequent changes to this procedure creates an additional administrative burden for Member States. The French authorities therefore request the deletion of this paragraph.

* * * * *

The French authorities are at the Presidency's disposal for any further information.