COM(2024) 33 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2023/2024

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 05 mars 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 05 mars 2024

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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

E 18605

COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 26.1.2024
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

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

{SEC(2024) 38 final} - {SWD(2024) 15 final} - {SWD(2024) 16 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

• Justification et objectifs de la proposition

Les voies navigables intérieures de l'UE, qui s'étendent sur plus de 42 286 kilomètres (km), offrent un moyen essentiel de relier les ports maritimes, les villes et les centres industriels[1]. Le réseau interconnecté de voies navigables d'une longueur de 13 000 km couvre 13 États membres[2] et dessert plus de 250 ports intérieurs du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Bien que de dimension modeste, le secteur du transport par voies navigables intérieures joue un rôle important dans le système de transport européen global en termes de volumes de transport au niveau de l'UE. En 2020, 131,7 milliards de tonnes-kilomètres (tkm) de marchandises ont été transportées par la voie fluviale, ce qui représente 4,1 % de la répartition modale pour le fret (54,9 % pour la route, 29,1 % pour la mer et 11,9 % pour le rail)[3]. Les cargaisons sèches (produits agricoles, minerai, métaux, matériaux de construction, charbon, etc.) représentaient 59,8 % du volume de fret transporté par voies navigables intérieures en 2020, contre 28,1 % pour les cargaisons liquides (produits chimiques et produits pétroliers) et 12,1 % pour les conteneurs[4].

Le transport par voies navigables intérieures achemine, en poids, 0,9 % du total des importations et des exportations dans l'UE. Si, de par sa nature même, l'activité de transport par voies navigables intérieures est géographiquement limitée et concentrée, elle offre néanmoins une alternative importante au transport routier ou ferroviaire pour les régions de l'arrière-pays européen les plus proches des voies navigables intérieures. Par conséquent, ce mode de transport concurrence essentiellement les autres modes terrestres, parmi lesquels il est classé[5]; il ne couvre que 6 % du trafic de marchandises acheminé par voie terrestre et 0,01 % du trafic intérieur de passagers. Le développement de l'activité de navigation intérieure dépend fortement: i) de la géographie (localisation des cours d'eau); ii) des types de marchandises qui sont ou peuvent être transportés; iii) de la localisation des sites de production et de consommation par rapport au réseau de voies navigables intérieures; et iv) de la disponibilité des infrastructures de transbordement.

Les services d'information fluviale (SIF) sont des services et fonctionnalités avancés qui se rapportent principalement à des aspects liés au trafic ou au transport. Les services liés au trafic sont les informations sur les chenaux, les informations sur le trafic, la gestion du trafic, le suivi du trafic et l'atténuation des catastrophes; les services liés au transport sont la planification des voyages, la gestion des ports et des terminaux, la gestion du fret et des flottes, les statistiques et les redevances d'infrastructure pour les voies navigables intérieures.

Les SIF soutiennent la gestion du trafic et des transports dans la navigation intérieure. Ils contribuent: i) à la sécurité et à l'efficacité des opérations de transport; et ii) à l'utilisation optimale des voies navigables intérieures. Le processus législatif visant à réglementer les SIF

---

1 Source: Statistical pocketbook 2022 (europa.eu).

2 Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Croatie, France, Hongrie, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Roumanie, Slovaquie et Tchéquie.

3 Source: *EU transport in figures.* https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en

4 CCNR (2022). «Thematic report - An assessment of new market opportunities for inland waterway transport» Consultable sur: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf.

5 Commission européenne (2016), Document de travail des services de la Commission: «Refit Ex-Post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report», SWD (2016) 140 final.

au niveau de l'UE a débuté en 2005 avec l'adoption de la directive SIF (directive 2005/44/CE). La directive établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de SIF harmonisés, interopérables et ouverts visant à rendre le transport par voies navigables intérieures dans l'UE plus sûr, plus efficace et plus respectueux de l'environnement. Dans le même temps, la directive visait à faciliter les interfaces entre le transport par voies navigables intérieures et d'autres modes de transport (par exemple, lors d'un transport multimodal). Dans le cadre de l'UE, la directive énonce: i) les exigences générales relatives aux modalités de mise en place des SIF par les États membres; ii) les domaines dans lesquels des normes doivent être élaborées; et iii) les principes à respecter. Les lignes directrices et spécifications techniques proprement dites sont élaborées par la Commission et adoptées au moyen du droit dérivé.

La Commission a procédé à une évaluation ex post de la directive[6], qui a montré qu'elle avait eu un impact positif sur l'harmonisation des SIF. Toutefois, l'évaluation a également révélé que des améliorations étaient encore possibles. En effet, un examen de la mise en œuvre de la directive montre que: i) toutes les technologies SIF n'ont pas atteint le même niveau de mise en œuvre et de maturité; et ii) toutes les technologies SIF n'ont pas été utilisées dans la même mesure dans tous les pays et corridors fluviaux. En outre, la lenteur de la mise à jour des normes a considérablement ralenti le développement des SIF. En effet, dans le contexte actuel, l'élaboration de normes repose sur les contributions des experts des États membres, qui sont recueillies de manière peu coordonnée et chronophage, avant qu'une nouvelle version puisse être adoptée en vertu d'un acte d'exécution. L'expérience a montré qu'il faut compter entre 5 et 12 ans pour l'élaboration et l'application d'une norme dans le secteur. Par voie de conséquence, cela impacte l'efficacité des exploitants de transport par voies navigables intérieures, qui finissent par utiliser des normes et des technologies dépassées. D'après le rapport DINA (2017), qui a examiné les facteurs liés à la numérisation et leur incidence sur la compétitivité du secteur par rapport à d'autres modes de transport, les SIF pourraient bien jouer un rôle important dans le transport par voies navigables intérieures. Ainsi, un mauvais déploiement des SIF peut entraver le potentiel de compétitivité du secteur du transport par voies navigables intérieures.

En outre, le pacte vert pour l'Europe exige que tous les modes de transport, y compris le transport par voies navigables intérieures, contribuent à la réalisation de l'objectif consistant à faire de l'UE une économie neutre pour le climat et à protéger l'environnement. Dans le cas du transport par voies navigables intérieures, cela se traduit également par une meilleure intégration des différents modes de transport dans une chaîne logistique intermodale et fluide. Dans le secteur des transports, d'autres modes ont déjà connu des évolutions. Ainsi, des dispositions juridiques relatives aux outils numériques applicables au fret ont été adoptées et introduites en 2019 pour l'EMSWe et en 2020 pour l'eFTI. Toutefois, jusqu'à présent, la directive SIF s'est concentrée sur la sécurité de la navigation, sans pour autant permettre l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans les chaînes d'approvisionnement multimodales. En outre, l'efficacité des échanges d'informations entre les autorités de différents pays joue un rôle important dans la performance du système de transport. Malgré l'amélioration de la coopération entre les États membres au fil du temps, tous les comptes rendus utilisés dans la navigation intérieure ne sont pas numérisés. Et même lorsqu'ils sont numérisés, les États membres utilisent différentes applications de notification qui ne sont pas compatibles entre elles. Cela signifie que le nombre de répétitions de notifications électroniques de bateaux aux frontières n'a pas considérablement diminué ces dernières années. Par ailleurs, si, dans sa version actuelle, la directive SIF ne prévoit pas d'obligation d'échanger les données à caractère personnel par l'intermédiaire des SIF,

6 SWD(2021)0050 final.

certaines parties prenantes, en particulier les exploitants de bateaux, ont néanmoins fait part de leurs préoccupations quant à la confidentialité des informations relatives à la position des bateaux; il en a résulté une réticence à partager les informations SIF de la part des États membres. Cet exemple montre que tant les États membres que les parties prenantes semblent ignorer dans quelle mesure — et à quelles fins — les données à caractère personnel sont ou pourraient être échangées légalement via les SIF. Enfin, l'évaluation (imparfaite en raison d'un manque important de données disponibles) n'a pas permis de mettre à jour une incidence des SIF sur la durabilité ou sur un transfert modal en faveur du secteur.

Le principal problème est donc la lenteur et la fragmentation du déploiement des SIF, qui entravent la compétitivité et la sécurité du secteur et freinent sa contribution aux objectifs du pacte vert pour l'Europe.

Étant donné que l'activité de transport par voies navigables intérieures se concentre sur les voies navigables, les problèmes décrits dans les paragraphes précédents ne se posent que sur les voies navigables où les SIF sont mis en place et utilisés. Ces problèmes sont donc très ciblés et spécifiques sur le plan géographique. Si l'on considère la taille du secteur en question, l'ampleur des problèmes sera nécessairement limitée par rapport au reste du secteur des transports.

L'initiative a dès lors pour ambition de remédier aux problèmes constatés. L'objectif général de la modification de la directive est de définir un cadre performant pour le déploiement et l'utilisation des SIF. Les objectifs spécifiques sont:

– garantir la disponibilité des données SIF et des normes harmonisées;

– faciliter l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans la chaîne multimodale;

– garantir une adoption plus large et une plus grande interopérabilité des solutions numériques et répondre aux préoccupations en matière de protection des données.

• **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

La révision de la directive SIF se justifie en lien avec les principaux objectifs de la politique actuelle de l'UE, tels qu'ils sont énoncés dans le pacte vert pour l'Europe[7]. Dans le prolongement de la stratégie de mobilité durable et intelligente, qui fixe comme objectif d'étape l'augmentation du transport par voies navigables intérieures et du transport maritime à courte distance de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050, la Commission européenne a présenté en juin 2021 un plan d'action NAIADES III en 35 points visant à accroître le rôle du transport par voies navigables intérieures dans nos systèmes de mobilité et de logistique. Les principaux objectifs sont les suivants: i) transférer davantage de marchandises sur les fleuves et les canaux d'Europe; et ii) faciliter la transition vers des barges à émissions nulles d'ici à 2050. Ils sont conformes au pacte vert pour l'Europe, qui préconise qu'une part substantielle du fret intérieur actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures. Selon la communication NAIADES III, les SIF devraient jouer un rôle important dans cette stratégie en tant que source de données alimentant le futur espace européen des données relatives à la mobilité, facilitant ainsi l'intégration du transport par voies navigables intérieures dans les chaînes logistiques et de mobilité multimodales.

[7] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640.

- **Cohérence avec les autres politiques de l'Union**

La présente proposition est cohérente avec les actes législatifs existants dans le domaine de la navigation intérieure, qu'elle complète, ainsi qu'avec les actes juridiques relatifs aux transports en général. Sur le plan stratégique, elle est cohérente avec le règlement RTE-T[8] qui, entre autres priorités, porte sur: i) les technologies de l'information et de la communication (par exemple, mise en œuvre d'applications informatiques, y compris les SIF); et ii) les aspects multimodaux, tels que la connexion des infrastructures portuaires intérieures aux infrastructures de transport ferroviaire de marchandises et de transport routier. En outre, en ce qui concerne le RTE-T, le programme relatif au mécanisme pour l'interconnexion en Europe fournit un financement pour le développement des SIF. L'approche utilisée dans toutes les options stratégiques n'est pas de dupliquer ou de développer des outils numériques redondants pour les modes et fonctions de transport, mais plutôt de permettre et d'améliorer les liens avec les outils existants (par l'échange d'informations appropriées), en tirant ainsi le meilleur parti des systèmes existants.

Le règlement sur les informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI)[9] a établi un cadre juridique qui permet aux entreprises de partager des informations sous forme électronique avec les autorités chargées de faire appliquer la législation (c'est-à-dire pour le transport de marchandises par route, par chemin de fer, par voies navigables intérieures et par air dans l'Union européenne). Les exploitants ne sont pas tenus de mettre les informations réglementaires à la disposition d'une autorité compétente par voie électronique. Toutefois, lorsqu'ils choisissent de le faire, ils doivent respecter l'ensemble des exigences énoncées dans le règlement eFTI. À l'heure actuelle, l'interaction entre les SIF et les eFTI est limitée, bien que des synergies pourraient être obtenues en utilisant les plateformes eFTI pour échanger les informations sur les cargaisons requises par les SIF.

Le nouveau règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR)[10] introduit des objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports de navigation intérieure. Il impose également aux États membres d'élaborer des cadres d'action nationaux qui prévoiront des initiatives en vue du déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs dans le transport par voies navigables intérieures, par exemple pour l'hydrogène et l'électricité. Les SIF peuvent compléter l'AFIR en facilitant l'échange d'informations: i) entre les bateaux de navigation intérieure et les ports à même de fournir ces carburants alternatifs; et, en particulier, ii) sur la disponibilité en temps réel des infrastructures. L'adoption de ces carburants par le secteur du transport par voies navigables intérieures pourrait s'en trouver facilitée.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

- **Base juridique**

L'article 91, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne sert de base juridique à l'adoption de la législation de l'Union relative à la politique commune des transports. À l'intérieur de ce cadre juridique, l'UE prévoit un déploiement coordonné et harmonisé des technologies de l'information et de la communication sur les voies navigables intérieures qui contribuent à accroître la sécurité et l'efficacité du transport par voies navigables intérieures, en lieu et place d'une action non coordonnée des seuls États membres.

[8] Règlement (UE) 1315/2013.
[9] Règlement (UE) 2020/1056.
[10] Règlement (UE) 2020/1056.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

La nécessité d'une action de l'UE a été reconnue au moment de l'adoption de la directive SIF, alors que le développement des SIF se faisait à des rythmes variés, en ayant recours à des technologies et à des applications différentes dans toute l'Europe, créant ainsi des obstacles aux voyages transfrontières. Ainsi, en l'absence d'action de l'UE, le niveau et le mode de fourniture des SIF entre les États membres ou la manière d'appréhender les initiatives au niveau régional ou fluvial (c'est-à-dire au niveau des commissions fluviales) différeraient probablement. Il en résulterait sans doute une fragmentation régionale, étant donné que chaque commission fluviale s'attacherait à mettre en œuvre ses propres solutions, ce qui créerait des obstacles au marché commun et constituerait un recul en matière d'harmonisation au niveau des corridors.

Les États membres directement concernés sont ceux auxquels s'applique la directive, et plus particulièrement ceux qui possèdent des voies navigables importantes pour le RTE-T.

- **Proportionnalité**

La proposition a été préparée pour tenir compte des résultats de l'exercice d'évaluation mentionné ci-dessous. La Commission a également réalisé une analyse d'impact afin de rechercher, d'analyser et d'évaluer d'autres mesures qui permettraient d'atteindre les mêmes objectifs.

L'objectif de la proposition est de mettre à jour le cadre pour la fourniture de SIF. À cette fin, elle prévoit ce qui suit: i) améliorer l'harmonisation et l'introduction des spécifications techniques; ii) faciliter et étendre l'échange d'informations SIF entre les utilisateurs; et iii) recentrer le champ d'application de la directive sur les voies navigables importantes pour le RTE-T. L'initiative ne crée aucun coût pour les entreprises, tandis que les coûts supplémentaires pour les administrations nationales semblent limités, en particulier si l'on considère les avantages résultant de la réduction des charges pour les exploitants de bateaux et les effets positifs du transfert modal attendu.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que la proposition nécessite uniquement d'apporter plusieurs modifications à la directive 2004/44/CE, une directive modificative constitue l'instrument juridique le plus approprié.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

- **Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante**

Quinze ans après l'adoption de la directive 2005/44/CE relative à des SIF harmonisés sur les voies navigables de l'Union, la Commission a procédé à une évaluation ex post. L'évaluation ex post visait à soutenir toute nouvelle décision relative à l'évolution du cadre législatif dans ce domaine d'action, y compris une éventuelle révision de la directive actuelle. Les conclusions les plus importantes de l'évaluation concernent le degré d'harmonisation, qui diffère selon les technologies SIF, étant donné qu'elles ne sont pas utilisées dans la même mesure dans tous les pays et tous les corridors fluviaux. L'évaluation a également conclu que rien n'indiquait que la directive SIF avait induit un transfert modal vers la navigation intérieure. L'évaluation a montré par ailleurs que la directive SIF et ses actes d'exécution étaient toujours pertinents mais que, étant donné que la directive vise principalement la sécurité de la navigation, elle ne répond plus suffisamment aux besoins du secteur. Plus

précisément, l'évaluation a montré que la directive SIF ne répond pas à la nécessité d'améliorer l'efficacité du transport par voies navigables intérieures et de l'intégrer dans les chaînes d'approvisionnement multimodales. Il ressort en outre de l'évaluation que la directive SIF ne répond pas suffisamment aux nouveaux défis technologiques et à la poursuite de la numérisation du secteur. Toutes ces conclusions ont été prises en considération et traitées dans le cadre du processus d'analyse d'impact.

- **Consultation des parties intéressées**

Pour l'analyse d'impact, les contributions des parties prenantes ont été recueillies par différents moyens, notamment une analyse d'impact initiale, une consultation publique ouverte et des consultations ciblées menées par un contractant externe au moyen de questionnaires en ligne, d'enquêtes ciblées, d'entretiens, de réunions et d'ateliers. L'objectif était de recueillir à la fois des contributions qualitatives (avis, points de vue, suggestions) et des informations quantitatives (données et statistiques).

Parmi les parties prenantes figuraient: des représentants des autorités nationales; des utilisateurs de SIF; des fabricants d'équipements SIF; des PME; des organisations internationales; des associations sectorielles; des associations professionnelles au niveau européen; des autorités des États membres, et des bateliers (c'est-à-dire tous les groupes concernés ayant un intérêt particulier pour les SIF).

- **Obtention et utilisation d'expertise**

La Commission a réalisé une étude d'évaluation (évaluation ex post de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale harmonisés sur les voies navigables intérieures de l'Union) afin de soutenir l'évaluation et la création d'un document de travail des services de la Commission[11]. Ces travaux ont débuté en janvier 2019 et se sont achevés en janvier 2020.

- **Analyse d'impact**

La proposition se fonde sur les résultats d'une analyse d'impact qui a été étayée par une étude d'appui réalisée par un consultant externe spécialisé dans ce domaine.

Trois options stratégiques ont été définies et évaluées pour remédier aux problèmes et aux causes des problèmes recensés dans le cadre de l'analyse d'impact. Si les trois options stratégiques prévoient différentes mesures visant à contribuer à la réalisation des objectifs de l'initiative, chacune offre un degré d'efficacité et d'efficience différent.

L'option A introduit une mise à jour limitée de la directive, sans en modifier le champ d'application et en visant à pallier les principales lacunes constatées dans la directive. Dans le cadre de cette option, la structure générale élémentaire des SIF, tant en ce qui concerne les aspects technologiques que la manière dont les informations sont échangées entre les parties prenantes, resterait fondamentalement inchangée. Les orientations interprétatives sur les normes et leur application par les États membres jouent un rôle central, en tant que mesure non réglementaire dans le cadre de cette option, pour améliorer l'harmonisation. Cette option introduit un élément nouveau important, à savoir la décision de confier au comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) un rôle dans l'élaboration des normes. Afin d'améliorer la qualité des données SIF de base, les États membres seront tenus d'augmenter la fréquence avec laquelle ils fournissent des mises à jour

[11] 090166e5d9dfde69.pdf.

du système européen de gestion des données de référence (ERDMS). Ils devront également mettre en place un mécanisme de traitement des plaintes permettant aux utilisateurs des SIF de signaler les problèmes liés à la mise en œuvre des SIF (et les États membres devront faire rapport sur ce mécanisme à leur tour à la Commission européenne sur une base annuelle). Enfin, les États membres devront évaluer dans quelle mesure des données à caractère personnel sont concernées et veiller à ce que ces données soient traitées de manière appropriée.

L'option B conserve plusieurs des mesures de l'option A, telles que le mécanisme de traitement des plaintes, l'obligation de mettre à jour les données ERDMS, la participation du CESNI et la clarification concernant les données à caractère personnel. Toutefois, l'option B va plus loin car elle soutient le développement des SIF en introduisant un changement important dans leur architecture: en effet, cette option requiert la création d'un nœud central pour l'échange d'informations et la fourniture de services (à savoir la plateforme SIF). Les informations ne seront donc plus échangées directement entre les différents utilisateurs (par exemple, entre exploitants de bateaux et ports intérieurs), mais plutôt via les programmes et les fonctionnalités de la plateforme SIF. En introduisant des normes en matière de navigation et de planification des voyages qui font actuellement défaut, cette option fournit des informations supplémentaires aux exploitants de bateaux. Elle accorde également une place plus importante à l'échange d'informations, en prévoyant que la déclaration des informations sur la cargaison au moyen des eFTI deviendra obligatoire pour les exploitants de bateaux, qui auront également la possibilité d'échanger des informations opérationnelles par voie électronique avec les ports intérieurs. Il sera aussi possible d'échanger des informations opérationnelles avec d'autres modes de transport. Les SIF se concentreront également sur les voies navigables les plus importantes car leur champ d'application correspondra à celui des voies navigables du RTE-T.

L'option C est la plus ambitieuse, en ce qu'elle élargit l'option précédente au moyen de deux mesures obligatoires, à savoir: i) l'obligation pour les exploitants de bateaux de communiquer leurs plans de voyage par voie électronique; et ii) l'obligation d'échanger des données avec les ports intérieurs, mettant ainsi en place un nouveau cadre pour la gestion du trafic et pour les évolutions techniques telles que la numérisation et l'automatisation.

L'option B est l'option privilégiée, car elle assure le meilleur équilibre entre les objectifs à atteindre, le degré de proportionnalité de l'intervention, les coûts et avantages encourus et la facilité de mise en œuvre. Bien que l'option C présente les avantages nets les plus élevés, elle engendre aussi les coûts les plus élevés. Les coûts totaux de l'option C sont supérieurs de 434 % à ceux de l'option B, tandis que les avantages totaux ne sont plus élevés que de 107 % pour l'option C par rapport à l'option B. Qui plus est, l'option B garantit que les objectifs spécifiques sont pris en compte de manière plus progressive et plus efficace, ce qui implique un rapport coûts-avantages plus élevé que l'option C (4,8 contre 1,9) et permet une transition en douceur pour les autorités et les exploitants (en raison d'un nombre moins élevé de mesures obligatoires).

L'option privilégiée se traduit par des avantages totaux estimés à 450,4 millions d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Elle devrait également entraîner des avantages indirects pour la société, en termes d'économies de coûts externes, estimées à 311 millions d'EUR en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. Ces avantages résultent de l'utilisation accrue du transport par voies navigables intérieures et d'une utilisation moindre du transport routier. En ce qui concerne les coûts, les avantages nets de l'option privilégiée

sont estimés à 356,7 millions d'EUR, exprimés en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

La présente proposition est accompagnée d'un rapport d'analyse d'impact[12], dont un projet a été soumis au comité d'examen de la réglementation en août 2023. Le comité d'examen de la réglementation a émis un avis favorable et le rapport d'analyse d'impact a été révisé conformément à ses recommandations. Le document de travail des services de la Commission qui accompagne la présente proposition législative répond aux observations du comité d'examen de la réglementation.

- **Réglementation affûtée et simplification**

La présente initiative fait partie du programme de travail de la Commission pour 2023 au titre de l'annexe II (initiatives REFIT), intitulé «Une Europe adaptée à l'ère du numérique». Elle comporte une dimension REFIT en ce qu'elle vise à simplifier et à harmoniser l'échange d'informations au moyen des SIF. Elle réduira la charge administrative pesant sur les exploitants de bateaux en réduisant la nécessité de réenregistrer les informations relatives à la cargaison et de déclarer ces informations aux ports. En améliorant l'harmonisation — et en facilitant l'échange — des informations SIF, on estime que l'option privilégiée se traduira par des économies de coûts administratifs pour les exploitants de bateaux de 28,5 millions d'EUR, exprimés en valeur actuelle pour l'ensemble de la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. En outre, en allégeant la charge pesant sur les exploitants de bateaux pour l'obtention des informations requises aux fins de la planification du voyage et de la navigation, les coûts d'ajustement supportés par ces derniers devraient être réduits de 72,1 millions d'euros, exprimés en valeur actuelle sur l'ensemble de la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence. En outre, les fournisseurs de services logiciels SIF bénéficieraient d'un accès à des données plus nombreuses et de meilleure qualité, qui s'accompagnerait d'économies de coûts d'ajustement estimées à 8,1 millions d'EUR, exprimées en valeur actuelle sur la période 2025-2050 par rapport au scénario de référence.

- **Droits fondamentaux**

Les options stratégiques ont été évaluées afin de déterminer si elles auraient une incidence sur les droits fondamentaux et/ou l'égalité de traitement des citoyens de l'Union. Le point de référence de l'évaluation des droits fondamentaux est la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne[13]. Toutes les options stratégiques ont été évaluées au regard de l'instrument pertinent de l'UE: la conclusion est que les trois options respectent pleinement les droits de l'homme et les droits fondamentaux et qu'aucune des options n'aurait d'incidence négative à cet égard. Cela est pleinement conforme à la législation applicable, ce qui accroît la clarté juridique pour les utilisateurs des SIF.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

- **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

Des mécanismes adéquats de suivi et de déclaration ont été définis. Le mécanisme de traitement des plaintes mis en place au niveau des États membres permettra de recenser

[12] SWD […] 2023.

[13] JO C 326 du 26.10.2012, p. 2.

rapidement et de manière ascendante les éventuels problèmes liés à l'application de la directive. Les États membres seront tenus de faire rapport chaque année à la Commission en fournissant des informations sur les plaintes et les mesures correctives. La plateforme SIF, en tant qu'outil numérique pour les échanges SIF, permettra par ailleurs de collecter des statistiques qui seront utilisées pour suivre l'utilisation des SIF. Des indicateurs spécifiques devant faire l'objet d'un suivi seront élaborés en même temps que la poursuite de l'élaboration des spécifications techniques pour la plateforme. En outre, les informations provenant de sources déjà accessibles au public (Eurostat) – ou d'enquêtes ad hoc ou de consultations avec des experts sectoriels – fourniront des informations relatives aux incidences opérationnelles et sur le marché de la directive.

Étant donné que l'initiative dépend de l'application du droit dérivé (normes techniques), il est important de prévoir un délai suffisant pour l'élaboration et l'adoption de ce droit dérivé. Dès lors, sept ans après l'expiration de la période de mise en œuvre de la législation, les services de la Commission devront procéder à une évaluation pour vérifier dans quelle mesure les objectifs ont été atteints.

- **Documents explicatifs (pour les directives)**

Aucun document explicatif n'est requis étant donné que la proposition vise à simplifier et à préciser le régime existant.

- **Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition**

L'article 1er de la directive modificative en constitue la partie principale et apporte des modifications à de nombreuses dispositions de la directive 2005/44/CE.

Les modifications de fond de la directive sont exposées ci-après.

Objet et champ d'application

Au point 1, l'article 1er est remplacé pour supprimer les références obsolètes. Au point 2, l'article 2, paragraphe 1, est modifié pour adapter le champ d'application de la directive de façon à mettre l'accent sur les voies navigables intérieures des États membres qui font partie du réseau transeuropéen de transport.

Définitions

Le point 3 ajoute des définitions tenant compte des nouveaux éléments introduits par la présente directive, notamment en ce qui concerne les systèmes et plateformes électroniques utilisés dans le secteur des transports.

Mise en place des SIF et des lignes directrices et spécifications techniques

Le point 4 remplace l'article 4 afin d'actualiser à la fois la manière dont les services seront fournis dans le cadre des SIF et le type de services qui sera fourni. En vertu du paragraphe 3, l'obligation pour les États membres de fournir des données sur la navigation et la planification des voyages est renforcée et affinée, et une nouvelle obligation de fournir des informations à l'ERDMS est introduite afin d'améliorer la qualité globale des informations fournies aux utilisateurs des SIF et faire en sorte qu'elles soient à jour. En outre, afin d'améliorer l'échange d'informations et de renforcer la dimension multimodale du transport par voies navigables intérieures, des exigences sont introduites concernant l'échange d'informations avec d'autres systèmes et plateformes utilisés dans le secteur des transports (y compris l'EMSWe, les eFTI, les systèmes d'information portuaires et les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure).

Par ailleurs, le paragraphe 6 définit la structure de l'architecture numérique des SIF, en établissant une plateforme numérique unique (la plateforme SIF) qui sera l'infrastructure numérique dorsale pour la fourniture de SIF, et qui servira au développement et à la fourniture de tous les SIF. La Commission est habilitée à décider des spécifications fonctionnelles et techniques de la plateforme SIF au moyen d'actes d'exécution.

Le point 5 remplace l'article 5 en supprimant les éléments obsolètes et introduit de nouvelles spécifications techniques que les États membres doivent appliquer pour garantir la fourniture des services, comme l'exige l'article 4.

Autorités compétentes et traitement des plaintes

Le point 6 remplace l'article 8 afin de désigner des autorités compétentes pour le fonctionnement de la plateforme SIF et pour le traitement des plaintes. Le point 7 introduit un nouvel article 8 *bis*, qui décrit le rôle et les principaux éléments de la procédure à suivre dans le traitement des plaintes. Les États membres sont responsables de l'élaboration et de l'application de cette procédure et sont tenus de rendre compte régulièrement de ses résultats à la Commission européenne, afin d'améliorer le suivi et de traiter plus rapidement les questions liées à la mise en œuvre de la directive.

Règles relatives au respect de la vie privée, à la sécurité et à la réutilisation des informations

Le point 8, qui remplace l'article 9, met à jour les exigences en matière de respect de la vie privée, de sécurité et de réutilisation des informations. Il supprime également les dispositions obsolètes.

Procédure de modification et exercice de la délégation

Le point 9 remplace l'article 10 relatif à la procédure de modification et prévoit, au paragraphe 1, que les exigences minimales en matière de données énoncées à l'annexe I seront mises à jour au moyen d'un acte délégué. Le paragraphe 2 prévoit que la Commission modifie l'annexe III afin d'introduire la version la plus récente de l'ES-RIS au moyen d'un acte délégué, étant donné que les standards nécessaires pour le fonctionnement des SIF deviennent désormais une partie intégrante — mais non essentielle — de la directive, sous certaines conditions. Le paragraphe 3 habilite la Commission à modifier l'annexe III au moyen d'un acte délégué au cas où un ensemble de conditions ne pourrait être rempli.

Les points 10 et 11 remplacent les paragraphes 2 et 6 de l'article 10 *bis*, afin de mettre à jour des éléments obsolètes.

Le point 12 remplace l'article 11, en supprimant les dispositions obsolètes et en instituant le comité de navigation intérieure en tant que comité compétent au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

Le point 13 supprime les paragraphes 2 et 3 de l'article 12 car ils contiennent des dispositions de transposition spécifiques obsolètes, étant donné qu'il existe une expérience suffisante dans la mise en œuvre des SIF et que la directive modificative s'applique désormais aux voies navigables les plus importantes.

Le point 14 insère l'article 12 *bis* qui introduit des dispositions de suivi de la mise en œuvre de la directive.

Le point 15 remplace l'annexe I de la directive 2005/44/CE, y compris en prévoyant la mise à jour des exigences minimales en matière de données.

Le point 16 remplace l'annexe II de la directive 2005/44/CE, en mettant à jour et en simplifiant les principes qui régissent les spécifications techniques SIF.

Le point 17 ajoute une nouvelle annexe III qui contient la référence à l'ES-RIS.

Autres dispositions

L'article 2 de la directive modificative prévoit l'obligation de transposition.

L'article 3 de la directive modificative fixe la date d'entrée en vigueur de la présente directive.

L'article 4 désigne les destinataires de la directive modificative.

Annexes

L'annexe I définit les exigences minimales en matière de données à fournir pour la navigation et la planification du voyage. L'annexe II définit les principes pour l'élaboration des spécifications techniques SIF. L'annexe III définit les spécifications techniques applicables aux SIF.

2024/0011 (COD)

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[14],

vu l'avis du Comité des régions[15],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil[16] établit un cadre pour le déploiement et l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union. Le déploiement des SIF sur les voies navigables contribue à la sécurité et à l'efficacité du transport par voies navigables intérieures et, en fin de compte, à sa durabilité, en augmentant les performances des opérations par voies navigables intérieures.

(2) Depuis l'entrée en vigueur de la directive 2005/44/CE, le secteur de la navigation intérieure bénéficie de la fourniture de SIF harmonisés. Toutefois, le niveau d'harmonisation varie d'un État membre à l'autre, tandis que le processus d'introduction des spécifications nécessaires s'est révélé long. Dans le même temps, le pacte vert pour l'Europe[17] appelle à poursuivre le développement d'une mobilité multimodale automatisée et connectée, et les SIF devraient être adaptés pour relever ces nouveaux défis. En outre, la stratégie de mobilité durable et intelligente[18] propose la révision de la directive 2005/44/CE parmi ses mesures visant à promouvoir la création d'un système de transport véritablement intelligent, l'allocation efficace des capacités et la gestion du trafic. Le plan d'action NAIADES III[19] indique que, pour soutenir la réalisation de l'objectif d'intégration des voies navigables intérieures dans un système homogène de SIF harmonisés d'ici à 2030, des révisions du cadre juridique des SIF viseront à contribuer à combler les écarts d'harmonisation et

[14] JO C du , p. .

[15] JO C du , p. .

[16] Directive 2005/44/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L 255 du 30.9.2005, p. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

[17] COM/2019/640 final.

[18] COM/2020/789 final.

[19] COM/2021/324 final.

d'interopérabilité par rapport aux autres modes de transport, ainsi qu'à améliorer la disponibilité, la réutilisation et l'interopérabilité des systèmes numériques, conformément à la stratégie européenne pour les données[20]. Ces changements et évolutions ainsi que l'expérience acquise dans la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE devraient être pris en compte lors de l'adaptation des SIF.

(3) Afin d'adopter une approche cohérente de l'interopérabilité dans le secteur des services publics, il convient, lors de la mise en œuvre de la plateforme SIF et d'autres solutions relevant du champ d'application du présent acte, de suivre les principes établis par le dernier cadre d'interopérabilité européen (EIF)[21], conformément à l'article 6 de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des mesures destinées à assurer un niveau élevé d'interopérabilité du secteur public dans l'ensemble de l'Union (règlement pour une Europe interopérable)[22].

(4) Le règlement (UE) nº 1315/2013[23] fixe des exigences pour le développement du réseau transeuropéen de transport («RTE-T»)[24] qui ont pour but d'assurer le bon fonctionnement du marché intérieur et vise à garantir que les mêmes services de haute qualité sont disponibles et compatibles avec les systèmes utilisés dans d'autres modes de transport le long de ce réseau.

(5) Étant donné que, dans leur majorité, les trajets des bateaux de navigation intérieure ont un caractère international, les SIF devraient se concentrer sur les voies navigables intérieures qui font partie du RTE-T et revêtent donc une grande importance pour l'Union et pas seulement sur celles qui appartiennent à un réseau interconnecté. Les États membres devraient pouvoir continuer à étendre, sur une base volontaire, les exigences en matière de SIF à des parties de leur réseau de voies navigables intérieures autres que celles incluses dans le RTE-T afin de tenir compte des spécificités nationales.

(6) L'expérience acquise dans le cadre de l'application de la directive 2005/44/CE a montré l'importance de renforcer les spécifications techniques concernant la fourniture de données sur la navigation et la planification des voyages, afin d'améliorer la qualité et l'actualité des informations fournies aux utilisateurs des SIF. Le système européen de gestion des données de référence («ERDMS»), qui contient les informations nécessaires au bon fonctionnement des SIF, est mis en place et géré par la Commission. Les États membres devraient donc soutenir le fonctionnement de l'ERDMS en fournissant toutes les données requises en temps utile et en les révisant et en les actualisant au moins une fois par an en fonction des besoins.

(7) La mise à disposition des utilisateurs des SIF, pendant la navigation, d'informations actualisées et précises sur l'état du chenal et de points spécifiques tels que les ponts,

---

20 COM/2020/66 final.

21 COM/2017/134 final.

22 COM/2022/720 final.

23 Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj).

24 La politique de l'UE relative au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) est un instrument essentiel pour le développement d'infrastructures de transport cohérentes, efficaces, multimodales et de qualité dans l'ensemble de l'UE. Le RTE-T englobe les voies ferrées, les voies navigables intérieures, les voies de navigation maritime à courte distance et les routes reliant les nœuds urbains, les ports maritimes et intérieurs, les aéroports et les terminaux.

les écluses et les ports intérieurs, devrait améliorer l'efficacité globale du secteur de la navigation intérieure. Les SIF devraient donc inclure des échanges de données à jour avec les systèmes de gestion semi-automatisée et entièrement automatisée des systèmes d'infrastructures (écluses, ponts mobiles), ainsi qu'avec les systèmes d'information portuaires des ports intérieurs.

(8) Pour permettre l'interconnexion des SIF avec la chaîne logistique, il importe que les informations soient partagées non seulement entre les utilisateurs du transport fluvial, mais aussi avec les systèmes et applications des autres modes de transport. Les guichets uniques maritimes nationaux («MNSW») au sein du système de guichet unique maritime européen (EMSWe)[25] devraient permettre l'harmonisation des déclarations des navires dans l'ensemble de l'Union. L'échange d'informations relatives au trafic, telles que les heures d'arrivée et de départ, garantirait l'interopérabilité, la multimodalité et une intégration harmonieuse du transport par voies navigables intérieures dans l'ensemble de la chaîne logistique. Les informations électroniques relatives au transport de marchandises («eFTI») devraient servir de base à l'échange d'informations sur le fret entre les utilisateurs des SIF, si nécessaire. Les SIF devraient alors établir des liens et échanger des informations avec les systèmes et plateformes des autres modes de transport.

(9) L'échange d'informations entre les bateaux de navigation intérieure et les ports intérieurs, par exemple sur la disponibilité des installations portuaires, les horaires d'exploitation ou les informations sur les bateaux et les cargaisons, n'est pas toujours optimal, ce qui a une incidence sur l'efficacité des opérations de navigation intérieure. Les informations sur la disponibilité d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports revêtent une importance particulière pour promouvoir les performances environnementales du secteur. Afin de simplifier et de dynamiser l'échange de ces informations et d'améliorer l'efficacité globale du secteur, il importe que ces échanges soient pleinement pris en charge par les SIF et que les spécifications techniques nécessaires soient élaborées.

(10) L'utilisation d'une plateforme numérique unique devrait simplifier la fourniture des SIF, améliorer l'efficacité des opérations de navigation intérieure et réduire la charge pesant sur les prestataires et les utilisateurs de SIF. Cette plateforme (ci-après la «plateforme SIF») devrait soutenir les services concernés, constituer un point central pour l'échange d'informations SIF dans le secteur des voies navigables intérieures ainsi qu'avec les autres modes de transport, et devenir par conséquent l'infrastructure numérique dorsale pour la fourniture de SIF dans l'Union. Les États membres devraient désigner une ou plusieurs autorités compétentes chargées de l'exploitation de la plateforme SIF. Ces autorités sont responsables du traitement aux fins du fonctionnement de la plateforme SIF.

(11) Afin de garantir des conditions uniformes pour la mise en place de la plateforme SIF, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission aux fins de la définition du cadre pour le développement et le fonctionnement de la plateforme. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[26].

---

[25] Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj.

[26] Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des

(12) Afin de garantir le bon fonctionnement et l'application effective de la directive 2005/44/CE, les États membres devraient veiller à la mise en place d'une procédure efficace de traitement des plaintes. Les autorités des États membres devraient coopérer lorsqu'elles traitent les plaintes portant sur des aspects transfrontaliers (par exemple, des normes incompatibles en matière de communication d'informations sur les bateaux), étant donné que 75 % des opérations par voies navigables intérieures comprennent des voyages internationaux. L'analyse de l'objet des plaintes, ainsi que de leur fréquence, de la manière dont elles sont traitées et de la rapidité de leur résolution, permet de déterminer dans quelle mesure les dispositions de la directive sont respectées, ce qui contribue au suivi de la mise en œuvre en mettant en exergue les domaines dans lesquels celle-ci peut être améliorée. Il importe dès lors que les États membres collectent et communiquent chaque année ces informations à la Commission. Tout traitement des plaintes au titre de la présente directive devrait être sans préjudice de la compétence des autorités de contrôle en vertu du droit de l'Union et des États membres, y compris le règlement (UE) 2016/679[27] et le règlement (UE) 2018/1725[28].

(13) L'élaboration des spécifications techniques devrait obéir à un ensemble de principes (en particulier ceux mentionnés à l'annexe II) afin de garantir la mise en œuvre correcte et harmonisée des dispositions de la directive 2005/44/CE. Ces principes devraient décrire les principaux éléments que chaque composante SIF devrait inclure.

(14) Ces exigences et spécifications techniques relatives aux SIF devraient garantir, en particulier, que toutes les données SIF ne peuvent être traitées qu'en conformité avec un système complet de contrôle d'accès fondé sur des droits qui attribue des fonctionnalités assignées, que toutes les autorités compétentes peuvent avoir immédiatement accès à ces données, conformément à leurs compétences réglementaires respectives, que des mesures techniques et organisationnelles appropriées sont mises en œuvre pour garantir que le traitement par des moyens électroniques des données à caractère personnel peut être effectué conformément au règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil[29] et au règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil[30], notamment à des fins de protection contre les violations de données à caractère personnel, et que le traitement des informations commerciales sensibles peut être effectué d'une manière qui respecte la confidentialité de ces informations.

(15) Afin d'assurer la navigation sûre et optimale des bateaux sur les voies navigables intérieures, les États membres devraient être informés de la position de tous les bateaux de navigation intérieure, y compris par l'utilisation de données de systèmes d'identification automatique (AIS). Les États membres devraient également échanger

---

compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

27 JO L 119 du 4.5.2016, p. 1.

28 JO L 295 du 21.11.2018, p. 39.

29 Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE, JO L 119 du 4.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

30 Règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2018 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions, organes et organismes de l'Union et à la libre circulation de ces données, et abrogeant le règlement (CE) nº 45/2001 et la décision nº 1247/2002/CE (JO L 295 du 21.11.2018, p. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

des informations relatives aux SIF afin d'accroître leur efficacité et de réduire les exigences en matière de notification. Lorsque la transmission et l'échange d'informations relatives aux SIF à ces fins ne peuvent être effectués sans traitement de données à caractère personnel, les États membres devraient garantir la licéité du traitement de ces données à caractère personnel conformément au règlement (UE) 2016/679.

(16) Afin de garantir que les utilisateurs des SIF reçoivent les informations nécessaires concernant la navigation et la planification des voyages, et compte tenu des progrès scientifiques et techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne afin de modifier les exigences minimales en matière de données établies à l'annexe I de la directive 2005/44/CE.

(17) Lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée et en l'absence de normes internationales pertinentes et actualisées à même de garantir la sécurité de la navigation, ou lorsque des modifications ou l'issue du processus décisionnel du comité européen pour l'élaboration de standards dans le domaine de la navigation intérieure (CESNI) compromettraient les intérêts de l'Union, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne la modification de l'annexe III de la directive 2005/44/CE visant à fournir des spécifications techniques appropriées pour les SIF, conformément aux principes énoncés à l'annexe II de la directive 2005/44/CE, dans le but de préserver les intérêts de l'Union.

(18) L'expérience tirée de la mise en œuvre de la directive 2005/44/CE montre que la durée d'introduction et de mise à jour des spécifications techniques a été longue, ce qui a eu une incidence sur les performances du secteur. C'est pourquoi il est important de modifier le processus d'introduction des spécifications techniques.

(19) La directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil[31] a introduit un tel processus sur la base des spécifications techniques élaborées par le CESNI. Sous l'égide de la Commission centrale pour la navigation du Rhin («CCNR»), qui est ouverte aux experts de tous les États membres, le CESNI[32] est chargé d'élaborer les spécifications techniques dans le domaine de la navigation intérieure. L'expérience a montré que le CESNI a élaboré et mis à jour les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure de manière organisée et en temps utile. Compte tenu de l'expertise du CESNI et de l'expérience dans la mise en œuvre de la directive (UE) 2016/1629, une approche similaire devrait être appliquée concernant la directive 2005/44/CE.

(20) Afin de garantir un niveau élevé de sécurité et d'efficacité dans le domaine de la navigation intérieure, d'assurer la fourniture des SIF et de tenir compte des progrès scientifiques et techniques et des autres évolutions dans le secteur, la référence aux spécifications techniques applicables aux services d'information fluviale, à savoir le standard européen pour les services d'information fluviale (ES-SIF) devrait, sous réserve de conformité aux principes de l'annexe II, faire partie intégrante, mais pas essentielle, de la directive 2005/44/CE, et être tenue à jour. Par conséquent, il convient

---

31 Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE, JO L 252 du 16.9.2016, p. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

32 Le CESNI a été créé en vertu de la résolution 2015-i-3 de la CCNR.

de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes modifiant l'annexe III de la directive 2005/44/CE en vue de mettre à jour la référence à la version la plus récente de la norme ES-RIS et d'en fixer la date d'application, conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

(21) Lors de l'adoption d'actes délégués, il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»[33]. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.

(22) Le comité compétent en matière de certificats de conduite pour le transport de marchandises et de personnes par voie navigable visé à l'article 11 de la directive 2005/44/CE a été supprimé. En lieu et place, le comité de navigation intérieure, qui dispose d'une expertise en matière de normes et de spécifications techniques dans le secteur de la navigation intérieure, est pertinent pour assister la Commission au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[34] en ce qui concerne les SIF. En outre, cette directive introduit des modifications à l'article 5 et à l'article 12 de la directive 2005/44/CE relativement à la procédure de comité qui doivent être prises en compte dans un article mis à jour. Il convient dès lors de modifier l'article 11 de la directive 2005/44/CE pour tenir compte de ces changements.

(23) Afin de contribuer à l'amélioration et à la simplification de la réglementation, la directive 2005/44/CE devrait pouvoir faire référence à des normes internationales sans les répéter à l'intérieur du cadre juridique de l'Union.

(24) Les SIF étant établis dans l'Union depuis 2005, les États membres ont acquis une expérience considérable de leur développement et de leur mise en œuvre. Les spécifications techniques nécessaires au fonctionnement des SIF figurent en outre à l'annexe III de la directive 2005/44/CE. Aussi convient-il de supprimer l'article 12, paragraphe 2, de la directive 2005/44/CE. Par ailleurs, en modifiant le champ d'application de la directive 2005/44/CE afin de mettre l'accent sur le RTE-T, l'exigence de mise en œuvre des SIF devient applicable aux voies navigables les plus importantes, créant ainsi un réseau de transport fiable. Il convient par conséquent de supprimer l'article 12, paragraphe 3, de la directive 2005/44/CE.

(25) Conformément au principe de proportionnalité, il est nécessaire et approprié, pour atteindre l'objectif fondamental consistant à établir un cadre pour la fourniture de services d'information fluviale (SIF) dans l'Union, de définir des règles relatives à la mise en place, au fonctionnement et aux spécifications techniques des SIF. La présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs poursuivis, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, du traité sur l'Union européenne.

---

33 JO L 123 du 12.5.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

34 Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(26) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 42, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1725 du Parlement européen et du Conseil et a rendu un avis le [XX XX 2024][35].

(27) Il y a donc lieu de modifier la directive 2005/44/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modifications de la directive 2005/44/CE

La directive 2005/44/CE est modifiée comme suit:

(1) L'article 1er est remplacé par le texte suivant:

«Article premier

Objet

1. La présente directive établit le cadre du déploiement et de l'utilisation de services d'information fluviale (SIF) harmonisés dans l'Union afin de soutenir le développement des transports par voies navigables intérieures dans le but d'en renforcer la sécurité, l'efficacité et le caractère durable, et de faciliter les interfaces avec les autres modes de transport.

2. La présente directive fournit un cadre pour l'établissement et le développement ultérieur des prescriptions, spécifications et conditions techniques permettant d'offrir des SIF harmonisés, interopérables et ouverts sur les voies navigables intérieures de l'Union et de garantir la continuité avec les services de gestion du trafic des autres modes de transport, en particulier les services de gestion et d'information du trafic maritime.».

(2) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente directive s'applique à la mise en œuvre et au fonctionnement des SIF sur toutes les voies navigables intérieures et dans tous les ports intérieurs des États membres qui font partie du réseau transeuropéen de transport, tels que définis et énumérés aux annexes I et II du règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil[36].

(3) À l'article 3, les points h *bis*) à h *decies*) suivants sont ajoutés:

«h *bis*) "réseau transeuropéen de transport (RTE-T)", les voies navigables intérieures au sens de l'annexe I du règlement (UE) nº 1315/2013;

h *ter*)"informations électroniques relatives au transport de marchandises (eFTI)", les informations électroniques relatives au transport de marchandises au sens de

35 JO C […] du […], p. […].

36 Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision nº 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj).».

l'article 3, paragraphe 4), du règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil[37];

h *quater*) "système de guichet unique maritime européen (EMSWe)", le système de guichet unique maritime européen au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil[38];

h *quinquies*) "guichet unique maritime national", un guichet unique maritime national au sens de l'article 2, paragraphe 3, du règlement (UE) 2019/1239;

h *sexies*) "système européen de gestion des données de référence (ERDMS)", un point d'accès unique (bibliothèque) aux données de référence et aux listes de codes qui sont utilisées par les applications informatiques du transport par voies navigables intérieures exploitées par la Commission;

h *septies*) "système informatique portuaire", une plateforme électronique pour l'échange d'informations entre les parties prenantes publiques et privées afin de garantir le bon déroulement des processus portuaires et logistiques;

h *octies*) "système intelligent d'infrastructures de navigation intérieure", une plateforme électronique à l'appui de la gestion semi-automatisée et entièrement automatisée des infrastructures de navigation intérieure dans les écluses et les ponts mobiles du RTE-T, exploitée par les autorités publiques chargées de la gestion des voies navigables;

h *nonies*) "plateforme SIF", une plateforme électronique à point d'accès unique alimentée par des informations SIF nationales et fournissant des services d'information sur les chenaux, les infrastructures, le trafic et les transports, y compris la planification des itinéraires et des transports, à destination des utilisateurs des SIF et servant à la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations;

h *decies*) "port intérieur", un port de navigation intérieure du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013.».

(4) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Mise en place des SIF

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les SIF sur les voies navigables intérieures et dans les ports intérieurs relevant des dispositions de la présente directive.

2. Les États membres développent les SIF de manière à ce que l'application SIF soit efficace, déployable et interopérable et à même d'interagir avec d'autres applications SIF et avec les systèmes d'autres modes de transport, tout en

[37] Règlement (UE) 2020/1056 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2020 concernant les informations électroniques relatives au transport de marchandises (JO L 249 du 31.7.2020, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

[38] Règlement (UE) 2019/1239 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2010/65/UE (JO L 198 du 25.7.2019, p. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj.

fournissant des interfaces avec les systèmes de gestion des transports et les activités commerciales.

3. Afin de mettre en place les SIF, les États membres:

(a) veillent à ce que toutes les données pertinentes soient fournies aux utilisateurs des SIF en ce qui concerne la navigation et la planification des voyages sur les voies navigables intérieures. Ces données, définies à l'annexe I, sont à jour et fournies au minimum dans un format électronique commun accessible;

(b) veillent à ce que les utilisateurs des SIF disposent, en plus des données visées au point a), de cartes électroniques adaptées à la navigation pour toutes leurs voies navigables comprises dans le RTE-T;

(c) habilitent les autorités compétentes, pour autant que la réglementation nationale ou internationale exige une notification des bateaux, à recevoir des comptes rendus électroniques des données que doivent fournir les bateaux. Pour les transports transfrontaliers, ces informations sont transmises aux autorités compétentes de l'État voisin. Ces transmissions doivent être terminées avant l'arrivée des bateaux à la frontière;

(d) veillent à ce que les avis aux capitaines, en ce compris les informations relatives au niveau d'eau (ou tirant d'eau maximum autorisé) et au gel sur leurs voies navigables, soient fournis sous la forme de messages normalisés, encodés et téléchargeables. Le message normalisé contient au moins les informations nécessaires à une navigation sûre. Les avis aux capitaines sont à jour et fournis au minimum dans un format électronique commun accessible;

(e) veillent à ce que l'ERDMS soit actualisé en fournissant sans délai toutes les données nécessaires et en les révisant au moins une fois par an;

(f) veillent à ce que les informations relatives au trafic, au minimum, soient échangées entre les SIF et les systèmes électroniques d'échange d'informations établis par le droit de l'Union et utilisés dans les autres modes de transport, y compris par l'intermédiaire des guichets uniques maritimes nationaux au sein de l'EMSWe;

(g) veillent à ce que les informations relatives aux marchandises dangereuses requises en vertu de la partie 5, chapitre 5.4, du règlement annexé à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures (ADN), conclu à Genève le 26 mai 2000, visé à l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil[39], soient mises à la disposition des autorités compétentes sur une plateforme eFTI, au moyen d'un lien d'identification électronique unique visé à l'article 9, paragraphe 1, point e), du règlement (UE) 2020/1056;

(h) veillent à ce que des informations soient échangées entre les SIF et les systèmes d'information portuaires des ports intérieurs, y compris, entre autres, les informations à jour relatives à la disponibilité des postes

[39] Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj).

d'accostage et des infrastructures pour carburants alternatifs, et en particulier des installations requises en vertu de l'article 10 du règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil[40];

(i) veillent à ce que des informations soient échangées entre les SIF et les autres systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure aux fins de la gestion du trafic fluvial.

Les États membres s'acquittent des obligations visées au présent paragraphe conformément aux exigences et principes définis aux annexes I et II.

4. Les autorités compétentes des États membres établissent des centres SIF en fonction des besoins régionaux.

5. Les États membres créent, exploitent, utilisent et gèrent une plateforme SIF unique fournissant des données relatives aux chenaux, aux infrastructures, au trafic et aux transports. La plateforme SIF est accessible à tous les utilisateurs des SIF et constitue la principale plateforme d'échange d'informations relatives aux SIF. Elle contient des interfaces pour les connexions avec les systèmes des autres modes de transport et des ports intérieurs. Les États membres désignent une ou plusieurs autorités compétentes chargées de l'exploitation de la plateforme SIF.

6. La Commission adopte des actes d'exécution qui établissent les caractéristiques, les fonctions et les procédures opérationnelles de la plateforme SIF et désignent l'entité chargée de son fonctionnement, sur la base des principes applicables aux spécifications techniques SIF énoncés à l'annexe II, point 7, afin de garantir leur mise en œuvre uniforme dans l'ensemble de l'Union. Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 11, paragraphe 2.

7. Aux fins de l'utilisation du système automatique d'identification ("AIS"), l'arrangement régional relatif au service radiotéléphonique sur les voies de navigation intérieure conclu à Bâle le 6 avril 2000 dans le cadre du règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications ("UIT") est applicable.

8. Les États membres, le cas échéant en coopération avec l'Union, encouragent les capitaines, exploitants, agents ou propriétaires des bateaux circulant sur leurs voies navigables intérieures, ainsi que les chargeurs ou les propriétaires des marchandises transportées à bord de ces bateaux à utiliser pleinement les services fournis en vertu de la présente directive.

9. La Commission prend les mesures nécessaires pour contrôler l'interopérabilité, la fiabilité et la sécurité des SIF.».

(5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Spécifications techniques

[40] Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 établissant un système de guichet unique maritime européen et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

1. Afin de soutenir les SIF et de garantir l'interopérabilité de ces services conformément à l'article 4, paragraphe 2, les spécifications techniques visées à l'annexe III en accord avec les principes énoncés à l'annexe II, s'appliquent en particulier dans les domaines suivants:

   (a) système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure (ECDIS intérieur);

   (b) notification électronique des bateaux;

   (c) avis aux capitaines;

   (d) systèmes de repérage et de suivi des bateaux;

   (e) compatibilité de l'équipement nécessaire pour l'utilisation des SIF;

   (f) fonctionnement de la plateforme SIF;

   (g) interconnexion et échange d'informations avec les bases de données de l'Union (ERDMS);

   (h) interconnexion et échange d'informations avec les plateformes informatiques des autres modes de transport, y compris au moins les eFTI et l'EMSWe;

   (i) interconnexion et échange d'informations avec les systèmes de gestion portuaire et les systèmes intelligents d'infrastructures de navigation intérieure;

   (j) dispositions relatives à la navigation et à la planification des voyages.».

(6) L'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Autorités compétentes

Les États membres désignent des autorités compétentes pour l'application SIF, pour l'échange international de données, pour le fonctionnement de la plateforme SIF et pour le traitement des plaintes des utilisateurs des SIF. Ils communiquent le nom de ces autorités à la Commission au plus tard le... [un an après la date d'entrée en vigueur de la présente directive].».

(7) L'article 8 *bis* suivant est inséré:

«Article 8 bis

Traitement des plaintes

1. Chaque État membre veille à ce qu'une procédure efficace soit mise en place pour traiter les plaintes découlant de l'application de la présente directive.

2. Le traitement des plaintes s'effectue de manière à éviter les conflits d'intérêts et est indépendant, dans la pratique, de toute autorité compétente pour l'application SIF, pour l'échange international de données et pour le

fonctionnement de la plateforme SIF. Le traitement des plaintes est impartial et transparent et s'effectue dans le strict respect de la liberté d'entreprise.

3. Les plaintes sont déposées dans l'État membre dans lequel se situent les voies navigables ou les ports intérieurs faisant l'objet de la plainte. Les États membres veillent à ce que les utilisateurs des SIF et les autres parties prenantes concernées soient informés du lieu et des modalités de dépôt d'une plainte et des autorités responsables du traitement des plaintes.

4. Les autorités responsables du traitement des plaintes coopèrent aux fins du traitement des plaintes de nature transfrontière.

5. Les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées, conformément au droit national, à exiger des autorités compétentes pour l'application SIF et pour l'échange international de données, et des fournisseurs de SIF, des gestionnaires de l'infrastructure et des exploitants des ports intérieurs, qu'ils leur fournissent les informations pertinentes relativement à une plainte.

6. Conformément au droit national, les autorités responsables du traitement des plaintes sont habilitées à prendre des décisions ayant un effet contraignant, pouvant donner lieu, le cas échéant, à un contrôle juridictionnel.

7. Les États membres informent la Commission de la procédure de traitement des plaintes au plus tard le... [un an après la date d'entrée en vigueur] et, par la suite, de toute modification apportée à ces informations. La Commission publie et actualise régulièrement ces informations sur son site internet.

8. Les États membres informent chaque année la Commission du nombre et du type de plaintes reçues par les autorités chargées du traitement des plaintes, du nombre de mesures correctives prises et du temps nécessaire pour régler les plaintes.».

(8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Règles relatives au respect de la vie privée et à la sécurité des informations

Les États membres prennent les mesures techniques et organisationnelles nécessaires, conformément au droit de l'Union et au droit national applicables, pour protéger les informations et les enregistrements SIF contre les actes préjudiciables ou utilisations abusives, notamment les accès non autorisés, modifications ou pertes, et pour garantir la confidentialité des informations commerciales et autres informations sensibles échangées en vertu de la présente directive.».

(9) L'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Procédure de modification

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* afin de modifier l'annexe I, en actualisant et en révisant les exigences minimales en matière de données, en tenant compte de l'expérience

acquise dans le cadre de l'application de la présente directive et des progrès techniques dans le développement des technologies et applications SIF.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 10 *bis* afin de modifier l'annexe III en mettant à jour, le cas échéant compte tenu des critères définis au paragraphe 3, et conformément aux principes énoncés à l'annexe II, la référence à la version la plus récente de l'ES-RIS et de fixer la date de son application.

3. En l'absence de spécifications techniques applicables et actualisées, ou lorsque des spécifications techniques élaborées par le CESNI ne sont conformes à aucune des exigences applicables énoncées à l'annexe II, ou lorsque des modifications du processus décisionnel du CESNI ou d'autres éléments de la norme compromettraient les intérêts de l'Union, et lorsque cela est dûment justifié par une analyse appropriée, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 10 *bis* en vue de modifier l'annexe III afin de fournir des spécifications techniques appropriées fondées sur les principes énoncés à l'annexe II.».

(10) À l'article 10 *bis*, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 10 *bis* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.».

(11) À l'article 10 *bis*, le paragraphe 6 est remplacé par le texte suivant:

«6. Un acte délégué adopté en vertu du présent article n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen.».

(12) L'article 11 est remplacé par le texte suivant:

«Article 11

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité de navigation intérieure. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil[41].

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.».

(13) À l'article 12, les paragraphes 2 et 3 sont supprimés.

(14) L'article 12 *bis* suivant est inséré:

[41] Règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

«Article 12 bis

Suivi

La Commission suit la mise en place des SIF dans l'Union et fait rapport au Parlement européen et au Conseil au plus tard le [5 ans après la date d'entrée en vigueur].».

(15) L'annexe I de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe I de la présente directive.

(16) L'annexe II de la directive 2005/44/CE est remplacée par le texte figurant à l'annexe II de la présente directive.

(17) Le texte figurant à l'annexe III de la présente directive est ajouté en tant qu'annexe III.

Article 2

Transposition

1. Les États membres relevant du champ d'application de la présente directive mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le... [un an après l'entrée en vigueur]. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres possédant des voies navigables intérieures relevant des dispositions de l'article 2 de la directive 2005/44/CE sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
La présidente	*Le président*