



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 11. juni 2024
(OR. en)

10824/24

Interinstitutionel sag:
2024/0011(COD)

TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138

NOTE

fra: Generalsekretariatet for Rådet

til: Rådet

Komm. dok. nr.: 6008/24

Vedr.: Forslag til EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV om
ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede
flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet.
– Generel indstilling

I. INDLEDNING

1. Kommissionen forelagde den 31. januar 2024 ovennævnte forslag for Europa-Parlamentet og Rådet.
2. Forslaget vedrører en ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet¹.

¹ EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152.

3. Ved direktiv 2005/44/EF fastsættes en ramme for udbredelse og anvendelse af harmoniserede, samvirkende og åbne flodinformationstjenester¹, som har til formål at øge sikkerheden, effektiviteten og miljøvenligheden af transport ad indre vandveje. Det fastsætter de generelle krav til, hvordan medlemsstaterne bør oprette RIS, på hvilke områder, der skal udvikles standarder, og hvilke principper, der skal følges.
4. Kommissionen foretog en efterfølgende evaluering² af direktivet i 2021. Den konkluderede, at udbredelsen af RIS stadig er langsom og fragmenteret, hvilket er til hinder for konkurrenceevnen og sikkerheden i sektoren og er en hindring for, at sektoren kan bidrage til at nå målene i den europæiske grønne pagt.
5. Revisionen af direktivet sigter mod at afhjælpe de konstaterede problemer. Den har tre hovedformål:
 - at sikre tilgængeligheden af RIS-data og harmoniserede standarder
 - at lette integrationen af transport ad indre vandveje i den multimodale kæde
 - at sikre større optag af og interoperabilitet mellem digitale løsninger og at afhjælpe betænkeligheder vedrørende databeskyttelse.
6. Kommissionen vedtog forslaget inden for rammerne af sit program for målrettet og effektiv regulering (Refitprogrammet). Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse³, som er baseret på en ekstern støtteundersøgelse.

¹ Flodinformationstjenester (RIS) er avancerede tjenester og funktioner, som primært refererer til enten trafikrelaterede eller transportrelaterede aspekter af sejlads ad indre vandveje. De trafikrelaterede tjenester er farvandsinformationstjeneste, trafikinformation, trafikregulering, trafikovervågning og katastrofehjælp. De transportrelaterede tjenester er ruteplanlægning, havne- og terminalledelse, ladningsregulering og flådeledelse, statistikker og infrastrukturafgifter for indre vandveje.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. BEHANDLING I DE ØVRIGE INSTITUTIONER

7. Den 17. april 2024 udpegede Europa-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg (TRAN) Tom Berendsen (EPP, Nederlandene) til ordfører.
8. Den 24. april 2024 vedtog Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg sin udtalelse om forslaget¹. Den 9. februar 2024 besluttede Det Europæiske Regionsudvalg at undlade at afgive udtalelse.

III. STATUS OVER ARBEJDET I RÅDET

9. Søtransportgruppen drøftede forslaget på seks møder, første gang i februar 2024. Alle delegationer gav udtryk for generel støtte til målene i Kommissionens forslag med henblik på at forbedre sikkerheden, effektiviteten og miljøvenligheden af transport ad indre vandveje. Gruppen gennemgik forslaget i detaljer og drøftede flere kompromisforslag fra formandskabet.
10. På mødet den 5. juni bekræftede De Faste Repræsentanternes Komité sin støtte til det seneste kompromis og henstillede til Rådet, at det når frem til en generel indstilling på samlingen i TTE-Rådet (transport) den 18. juni 2024.
11. Der er foretaget en række ændringer af Kommissionens forslag. Mange af disse ændringer har til formål at sikre klarhed med hensyn til behandlingen af personoplysninger og den tekniske sammenhæng. Der gøres også opmærksom på andre indholdsmæssige ændringer, jf. nedenfor.
12. Kommissionen foreslog at udvide direktivets anvendelsesområde til at omfatte alle indre vandveje, der indgår i det transeuropæiske transportnet TEN-T. Direktivet vil derfor finde anvendelse på flere medlemsstater, der endnu ikke har gennemført RIS, fordi de ikke er direkte forbundet med indre vandveje fra andre medlemsstater. I den særlige situation, der gør sig gældende for dem, er transport ad indre vandveje primært en national foranstaltning, som ikke har et grænseoverskridende element. Disse medlemsstater satte spørgsmålstegn ved merværdien af at gennemføre RIS; ifølge deres vurdering vil dette medføre betydelige omkostninger og administrative byrder uden fordele for det indre marked eller

¹ 10350/24.

transportsystemets overordnede funktion. Ofte er driften på de indre vandveje allerede omfattet af maritime systemer i disse lande. Det skal desuden bemærkes, at der i Kommissionens konsekvensanalyse ikke er taget hensyn til de finansielle og administrative konsekvenser af denne udvidelse af anvendelsesområdet.

13. Derfor er ordlyden af artikel 2 ændret: direktivet finder fortsat anvendelse på indre vandveje og indlandshavne, som er en del af det transeuropæiske transportnet, og som er *direkte forbundet* med indre vandveje og indlandshavne i en anden medlemsstat (og som også en del af TEN-T-nettet). Den eksisterende bestemmelse i artikel 2, stk. 2, der giver medlemsstaterne mulighed for på frivillig basis at anvende direktivet på indre vandveje, der ikke er omfattet af dets anvendelsesområde, forbliver uændret.
14. Den direkte forbindelse mellem RIS og andre transportformers IT-systemer såsom EMSW og eFTI blev slettet i teksten efter anmodning fra flere medlemsstater og præciseret i en betragtning.
15. Den af Kommissionen foreslåede klagebehandlingsmekanisme (artikel 8a) anså de fleste medlemsstater for at være for præskriptiv. Der findes allerede sådanne mekanismer på nationalt plan, og mange delegationer udtrykte bekymring over den øgede administrative byrde, som en sådan bestemmelse ville medføre; flere medlemsstater mente endda, at den foreslåede tekst ville være i strid med anvendelsen af nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet. Artiklen blev derfor slettet.
16. Medlemsstaterne støttede ikke Kommissionens forslag om at gøre det muligt at ajourføre bilag I ved hjælp af en delegeret retsakt. Dette bilag indeholder en liste over relevante data, der skal leveres til RIS-brugerne, og enhver ændring af denne liste kan få betydelige finansielle konsekvenser. Endvidere er behovet for en sådan forenklet procedure ikke virkelig berettiget, da det i de sidste 19 år efter vedtagelsen af det oprindelige direktiv ikke har været nødvendigt at ajourføre denne liste.
17. Endelig forlænges den af Kommissionen foreslåede gennemførelsesfrist (et år efter ændringsdirektivets ikrafttræden) til 3 år.

18. Forslaget var ledsaget af en konsekvensanalyse¹. Konsekvensanalysen blev forelagt og gennemgået grundigt på et arbejdsgruppemøde. Bemærkningerne vedrørte hovedsagelig konsekvenserne af den foreslåede udvidelse af direktivets anvendelsesområde.
19. På dette stadium af proceduren opretholder Kommissionen et proceduremæssigt forbehold med hensyn til alle ændringer af sit forslag.

IV. FORANSTALTNINGER, SOM RÅDET ANMODES OM

20. I lyset af ovenstående opfordres Rådet til at nå frem til en *generel indstilling* til forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet på grundlag af teksten i bilaget til denne note.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 91, stk. 1,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹,

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF² opstilles rammerne for udbredelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester ("RIS") i Unionen. Udbredelsen af RIS på indre vandveje er til støtte for sikkerheden og effektiviteten inden for transport ad indre vandveje og i sidste ende bæredygtigheden heraf ved at øge effektiviteten i driften på de indre vandveje.

¹ EUT C , , s. .

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Siden direktiv 2005/44/EF trådte i kraft, har sektoren for indre vandveje nydt godt af leveringen af harmoniseret RIS. Niveauet af harmonisering varierer medlemsstaterne imellem, mens processen til indførelse af de nødvendige specifikationer har vist sig at være langvarig. Samtidig opfordres der i den europæiske grønne pagt³ til yderligere udvikling af automatiseret og forbundet multimodal mobilitet, og RIS bør tilpasses til at håndtere disse nye udfordringer. Desuden indeholder strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁴ blandt sine foranstaltninger til at nå målet om at fremme skabelsen af et virkelig intelligent transportsystem og effektiv kapacitetsfordeling og trafikstyring et forslag om revision af direktiv 2005/44/EF. I NAIADES III-handlingsplanen⁵ peges der på, at for at støtte målet om, at indre vandveje skal være en del af et gnidningsløst system med harmoniseret RIS senest i 2030, vil revisioner af de retlige rammer for RIS få til formål at bidrage til at lukke disse huller i harmoniseringen og interoperabiliteten og bidrage til forbedret datatilgængelighed, -genbrug og -interoperabilitet i overensstemmelse med den europæiske datastrategi⁶. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF bør tages i betragtning i forbindelse med tilpasningen af RIS.
- (3) Ved gennemførelsen af det europæiske RIS-miljø og andre løsninger inden for denne retsakts anvendelsesområde, bør principperne i den seneste europæiske interoperabilitetsramme (EIF)⁷ følges, jf. artikel 6 i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger til sikring af et højt niveau af interoperabilitet i den offentlige sektor i hele Unionen ("forordningen om et interoperabelt Europa")⁸, med henblik på at vedtage en sammenhængende tilgang til interoperabilitet i den offentlige sektor.

³ COM/2019/640 final.

⁴ COM/2020/789 final.

⁵ COM/2021/324 final.

⁶ COM/2020/66 final.

⁷ COM/2017/134 final.

⁸ COM/2022/720 final.

- (4) Ved forordning (EU) nr. 1315/2013⁹ fastsættes kravene til udviklingen af det transeuropæiske transportnet ("TEN-T")¹⁰ for at opnå, at det indre marked fungerer gnidningsløst, og forordningen har til formål at sikre, at de samme tjenester af høj kvalitet er tilgængelige og kompatible med de systemer, der benyttes af andre transportformer langs nettet.
- (5) Da størstedelen af de sejlads, som fartøjer til sejlads ad indre vandveje foretager, er internationale sejlads, bør RIS have fokus på de indre vandveje, som er en del af TEN-T og direkte forbundet med en anden medlemsstats indre vandveje, der er en del af TEN-T, og således af stor betydning for Unionen. Medlemsstaterne bør kunne fortsætte med på frivillig basis at udvide RIS-kravene til dele af deres net af indre vandveje udover dem, der er omfattet af TEN-T, for at tage højde for særlige nationale forhold. Medlemsstaterne bør også kunne levere RIS-tjenester i en grænseoverskridende sammenhæng for så vidt angår en af de to berørte medlemsstater. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne samarbejder med henblik på levering af disse RIS-tjenester på grænseoverskridende indre vandveje.
- (5a) På grund af Ruslands angrebskrig mod Ukraine er samarbejde mellem Unionen og Rusland på RIS-området hverken hensigtsmæssigt eller i Unionens interesse. Som følge heraf er grænseoverskridende samarbejde om RIS med Rusland ikke længere en prioritet på medlemsstaternes område.

⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ EU's politik for de transeuropæiske transportnet, TEN-T-politikken, er et vigtigt instrument til udviklingen af en sammenhængende, effektiv, multimodal transportinfrastruktur af høj kvalitet i hele EU. Det omfatter jernbaner, indre vandveje, nærskibsruter og veje, der forbinder byer, søhavne og indlandshavne, lufthavne og terminaler.

- (6) Erfaringerne fra anvendelsen af direktiv 2005/44/EF har vist, at det er vigtigt at styrke de tekniske specifikationer, der vedrører leveringen af data om sejlads og ruteplanlægning, med henblik på at forbedre kvaliteten og rettidigheden af de oplysninger, der leveres til RIS-brugere. Det europæiske system til forvaltning af referencedata ("ERDMS") indeholder de referencedata og kodelister, der er nødvendige, for at RIS kan fungere korrekt, og etableres og drives i øjeblikket af Kommissionen. Driften af ERDMS kan i fremtiden overføres til en tredjepart.
- (7) RIS-brugernes adgang under sejladsen til opdaterede og nøjagtige oplysninger om farvandets tilstand og særlige punkter som f.eks. broer, sluser og indlandshavne bør forbedre effektiviteten i sektoren for transport ad indre vandveje. RIS bør derfor omfatte opdaterede udvekslinger af data med halv- og fuldautomatiseret styring af infrastruktursystemer for sluser og bevægelige broer, og med indlandshavnes havnefællesskabssystemer.
- (8) For at RIS kan muliggøre sammenkobling med logistikkæden, er det vigtigt, at oplysninger ikke kun deles med brugere af transport ad indre vandveje (f.eks. gennem havnefællesskabssystemer for indlandshavne og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje), men også med andre transportformers systemer og applikationer. De nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt ("MNSW") inden for rammerne af det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt ("EMSWe")¹¹ bør muliggøre harmoniseret skibsmelding i hele Unionen inden for søtransport. Udvekslingen af trafikrelaterede oplysninger som f.eks. ankomst- og afgangstider vil sikre interoperabilitet, multimodalitet og gnidningsløs integration af transport ad indre vandveje i den overordnede logistikkæde. Elektronisk godstransportinformation ("eFTI") bør udgøre grundlaget for udvekslingen af fragtoplysninger om farligt gods og affald mellem RIS-brugere, hvor det er påkrævet. Når det er nødvendigt, bør RIS lette forbindelser til og gøre oplysninger tilgængelige for andre transportformers digitale systemer og platforme.

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Udvekslingen af oplysninger mellem fartøjer til sejlads på indre vandveje og indlandshavne, f.eks. om havnefaciliteter, driftstider eller oplysninger om fartøjer og fragt, er ikke altid optimal, hvilket påvirker effektiviteten af driften inden for transport ad indre vandveje. Oplysninger om tilgængeligheden af infrastruktur for alternative drivmidler i havne er af særlig betydning, når det drejer sig om at fremme sektorens miljømæssige præstationer. For at forenkle og strømline udvekslingen af sådanne oplysninger og forbedre sektorens samlede effektivitet er det væsentligt, at sådanne udvekslinger bliver en del af RIS, og at de nødvendige tekniske specifikationer udarbejdes.
- (10) Brugen af en fælles digital platform for RIS bør strømline leveringen af RIS, forbedre effektiviteten i driften inden for transport ad indre vandveje og mindske den byrde, der påhviler RIS-leverandører og -brugere. Platformen ("det europæiske RIS-miljø") bør støtte relevante tjenester, være et centralt punkt for udveksling af RIS-oplysninger inden for sektoren for transport ad indre vandveje såvel som andre transportformer og bør derfor være det primære digitale grundlag for leveringen af RIS i Unionen. Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder med ansvar for at drive det europæiske RIS-miljø. Disse myndigheder er dataansvarlige med henblik på driften af det europæiske RIS-miljø.
- (11) For at sikre ensartede betingelser for indførelsen af det europæiske RIS-miljø bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere rammerne for platformens udvikling og funktion. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹².
- (11a) Samarbejde med tredjelande, navnlig nabolande, er relevant for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem det europæiske RIS-miljø og disse tredjelandes nationale RIS.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Medlemsstaterne bør, eventuelt i samarbejde med Unionen, opfordre førere og ejere af fartøjer, der sejler på deres indre vandveje, eller agenter for disse fartøjer eller speditører eller ejere af gods, som transporteres på dem, til at udnytte de tjenester, der stilles til rådighed i henhold til dette direktiv, fuldt ud.
- (12) Medlemsstaterne opfordres til at indføre en effektiv procedure for behandling af klager. Medlemsstaternes myndigheder opfordres til at samarbejde, når de håndterer klager, som omfatter grænseoverskridende elementer (f.eks. inkompatible standarder i forbindelse med melding af fartøjsoplysninger), da 75 % af driften på de indre vandveje omfatter internationale sejlads. Al behandling af klager i henhold til dette direktiv bør ske, uden at det berører tilsynsmyndighedernes kompetencer i henhold til EU-retten og medlemsstaternes love, herunder forordning (EU) 2016/679¹³ og forordning (EU) 2018/1725¹⁴.
- (13) Udarbejdelsen af tekniske specifikationer bør følge en række principper (særlig dem, der er omfattet af bilag II) med henblik på at sikre korrekt og harmoniseret gennemførelse af bestemmelserne i direktiv 2005/44/EF. Disse principper bør fastlægge de primære elementer, som hver RIS-komponent bør omfatte.
- (14) Kravene til og de tekniske specifikationer for RIS bør navnlig sikre, at RIS-data, der udgør personoplysninger i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679, kun kan behandles i overensstemmelse med en omfattende med et omfattende rettighedsbaseret adgangskontrolsystem, der leverer tildelte funktioner, at alle kompetente myndigheder kan få øjeblikkelig adgang til disse data i overensstemmelse med deres respektive lovgivningsmæssige håndhævelsesbeføjelser, at passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger gennemføres for at sikre, at elektronisk behandling af personoplysninger kan udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2016/679¹⁵ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU)

¹³ EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1.

¹⁴ EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39.

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

2018/1725¹⁶, herunder for at beskytte mod brud på persondatasikkerheden, og at behandlingen af forretningsmæssigt følsomme oplysninger kan udføres på en måde, der respekterer fortroligheden af disse oplysninger.

- (15) For at sikre sikker og optimal sejlads for fartøjer på indre vandveje bør medlemsstaterne kende positionen for alle fartøjer til sejlads på indre vandveje, herunder gennem anvendelse af data fra automatiske identifikationssystemer ("AIS"). Medlemsstaterne bør også udveksle RIS-relaterede oplysninger for at øge effektiviteten af RIS og mindske rapporteringskravene. Hvis overførsel og udveksling af RIS-relaterede oplysninger til disse formål indebærer behandling af personoplysninger, såsom behandling af navne eller behandling af lokaliseringsdata, som gør det muligt direkte eller indirekte at identificere en person, bør medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre lovligheden af behandlingen af disse personoplysninger i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og direktiv 2002/58/EF.
- (16) [...]
- (17) Når det er behørigt begrundet i en egnet analyse og i mangel af relevante og ajourførte internationale standarder til sikring af sejladssikkerheden, eller hvis ændringer i beslutningsprocessen i Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) kan kompromittere Unionens interesser, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på at ændre bilag III til direktiv 2005/44/EF for at fastlægge tilstrækkelige tekniske forskrifter for RIS, i overensstemmelse med bilag II i direktiv 2005/44/EF med henblik på at sikre Unionens interesser.

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF viser, at indførelsen og ajourføringen af tekniske specifikationer har været langvarig, hvilket har påvirket sektorens ydeevne. Derfor er det vigtigt at ændre proceduren til indførelse af tekniske specifikationer.
- (19) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629¹⁷ blev der indført en sådan procedure på grundlag af tekniske specifikationer udarbejdet af CESNI. CESNI¹⁸, som er under ledelse af CCNR og åbent for eksperter fra alle medlemsstater, er ansvarligt for udarbejdelsen af tekniske standarder for transport ad indre vandveje. Erfaringer har vist, at CESNI har udarbejdet og ajourført tekniske krav til fartøjer til sejlads ad indre vandveje på organiseret og rettidig vis. I betragtning af CESNI's ekspertise og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv (EU) 2016/1629 bør en tilsvarende tilgang anvendes for direktiv 2005/44/EF.
- (20) For at sikre et højt niveau af sikkerhed og effektivitet inden for sejlads ad indre vandveje, sikre leveringen af RIS og sikre, at de videnskabelige og tekniske fremskridt og anden udvikling i sektoren tages i betragtning, bør henvisningen til de gældende tekniske specifikationer for flodinformationstjenester, den europæiske standard for flodinformationstjenester (ES-RIS), som er fastsat i overensstemmelse med principperne i bilag II, udgøre en integreret, men ikke obligatorisk del af direktiv 2005/44/EF og holdes ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter om ændring af bilag III til direktiv 2005/44/EF, med henblik på at ajourføre henvisningen til den seneste version af ES-RIS-standard og at fastsætte dens anvendelsesdato, tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF.

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ CESNI blev oprettet ved CCNR resolution 2015-i-3.

- (21) I forbindelse med vedtagelsen af delegerede retsakter er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning¹⁹. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som eksperterne, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (22) Udvalget om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje, jf. artikel 11 i direktiv 2005/44/EF, er blevet opløst. I dets sted er Udvalget for Transport ad Indre Vandveje, som har ekspertise inden for standarder og tekniske specifikationer for sektoren for transport ad indre vandveje relevant, når det drejer sig om at bistå Kommissionen som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁰, for så vidt angår RIS. Desuden indføres der ved nærværende direktiv ændringer af artikel 5 og 12 i direktiv 2005/44/EF vedrørende den udvalgsprocedure, som skal afspejles i en ajourført artikel. Derfor bør artikel 11 i direktiv 2005/44/EF ændres for at afspejle disse ændringer.
- (23) Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling bør det være muligt for direktiv 2005/44/EF at henvise til internationale standarder uden at duplikere dem i EU-lovgivningen.
- (24) RIS har været etableret i Unionen siden 2005, og medlemsstaterne har høstet betragtelige erfaringer under udarbejdelsen og gennemførelsen heraf. Desuden er de tekniske specifikationer, der er nødvendige, for at RIS fungerer, omfattet af bilag III til direktiv 2005/44/EF. Med henblik herpå bør artikel 12, stk. 2, i direktiv 2005/44/EF udgå. Ved at ændre anvendelsesområdet for direktiv 2005/44/EF, således at det har fokus på TEN-T, finder kravet om gennemførelse af RIS desuden anvendelse på de vigtigste vandveje,

¹⁹ EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

hvorved der skabes et pålideligt transportnet. Derfor bør artikel 12, stk. 3, i direktiv 2005/44/EF udgå.

- (25) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er det, for at nå det grundlæggende mål om at oprette et net til levering af flodinformationstjenester (RIS) i Unionen, nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte bestemmelser om oprettelse og drift af og tekniske specifikationer for RIS. Dette direktiv går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union.
- (26) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 og afgav udtalelse den 20. marts 2024²¹.
- (27) Direktiv 2005/44/EF bør derfor ændres –

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

²¹ EUT C [...], [...], s. [...].

Artikel 1

Ændring af direktiv 2005/44/EF

Direktiv 2005/44/EF ændres således:

- 1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Formål

1. Dette direktiv opstiller rammerne for udnyttelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) i Unionen til støtte for transport ad indre vandveje for at øge dens sikkerhed, effektivitet og bæredygtighed og fremme dens tilknytning til andre transportformer.
2. Dette direktiv danner grundlag for etablering og videre udvikling af tekniske krav, specifikationer og betingelser, som skal sikre harmoniserede, samvirkende og tilgængelige RIS på Unionens indre vandveje og lette standardiserede grænseflader til andre trafikreguleringstjenester."

- 2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:

- "1. Dette direktiv gælder indførelse og anvendelse af RIS på alle indre vandveje og i alle indlandshavne i de medlemsstater, som er en del af det transeuropæiske transportnet, som specificeret og anført i bilag I og II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013²², og som er direkte forbundet med indre vandveje og indlandshavne i en anden medlemsstat, som er en del af det transeuropæiske transportnet, som specificeret og anført i bilag I og II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013."

²² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) I artikel 3 tilføjes følgende litraer:

"ha) "transeuropæisk transportnetværk" (TEN-T): indre vandveje som defineret i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013

hb) [...]

hc) [...]

hd) [...]

he) "europæisk system til forvaltning af referencedata" (ERDMS): et register (bibliotek) med ét adgangspunkt med referencedata og kodelister, som anvendes af IT-applikationer i transport ad indre vandveje. Det omfatter ikke netdata i henhold til bilag I og III, som medlemsstaten har leveret

hf) "havnefællesskabssystem": en elektronisk platform til udveksling af oplysninger mellem offentlige og private interessenter til sikring af gnidningsløse transport- og logistikprocesser

hg) "intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje": en elektronisk platform, som støtter halv- og fuldautomatiseret styring af infrastruktur til transport ad indre vandveje i sluser og ved bevægelige broer inden for TEN-T, som drives af de offentlige myndigheder, som forvalter vandvejene

hh) "europæisk RIS-miljø": en elektronisk platform med ét adgangspunkt, som forsynes med nationale RIS-oplysninger til RIS-brugere, og som indeholder links til elektronisk indberetning efter engangsprincippet

hi) "indlandshavn": en havn på en indre vandvej på TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net som opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013."

- 4) Artikel 4 affattes således:

"Artikel 4

Oprettelse af RIS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at indføre RIS på de indre vandveje og i de indlandshavne, der falder ind under anvendelsesområdet for dette direktiv.
2. Medlemsstaterne udvikler RIS, således at RIS-systemet er effektivt og kan udvides, er interoperabelt og kan indgå i et samspil med andre RIS-systemer og med systemer til andre transportformer, samtidig med at det også skal kunne knyttes til transportstyringssystemer og forretningsaktiviteter.
3. For at kunne oprette RIS skal medlemsstaterne:
 - a) sikre, at RIS-brugerne gives alle relevante oplysninger om sejladsen og ruteplanlægningen på indre vandveje. Disse netoplysninger, som defineret i bilag I, er ajourførte og gives som minimum i et tilgængeligt fælles elektronisk format i overensstemmelse med bilag III
 - b) sikre, at RIS-brugerne foruden oplysningerne i litra a) har adgang til anvendelige elektroniske søkort over alle deres indre vandveje og indlandshavne på TEN-T-nettet
 - c) sikre, at de kompetente myndigheder, når nationale eller internationale regler kræver skibsmelding, kan modtage elektroniske meldinger med alle de krævede oplysninger fra skibene. I forbindelse med grænseoverskridende transport skal det være muligt at foretage fuld overførsel af disse data mellem de kompetente myndigheder i nabolandene, inden fartøjerne ankommer til grænsen

- d) sikre, at efterretninger for skippere, herunder vandstands- og ismeldinger (eller meldinger om maksimalt tilladt dybgang) for de indre vandveje, udsendes som standardiserede, kodede og overførbare meddelelser. Den standardiserede meddelelse skal som mindstemål indeholde de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads. Efterretningerne for skippere skal være ajourførte og skal som mindstemål gives i et tilgængeligt elektronisk format
- e) [...]
- ea) sikre, at netdataene i det europæiske RIS-miljø holdes ajour ved uden ophold at levere alle de nødvendige netdata, jf. bilag I og III
- f) lette, at som minimum trafikrelaterede oplysninger gøres tilgængelige via grænseflader i overensstemmelse med de tekniske specifikationer, der er fastsat i overensstemmelse med bilag II, punkt 7, hvor det er relevant, for elektroniske informationsudvekslingsmiljøer, der er oprettet ved EU-retten og anvendes ved andre transportformer
- g) [...]
- h) sikre, at der stilles standardiserede grænseflader i overensstemmelse med bilag II og III til rådighed for havnefællesskabssystemerne i indlandshavne, herunder bl.a. tilgængeligheden af infrastruktur for alternative drivmidler, og navnlig de anlæg, der kræves i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804²³
- i) sikre, at der stilles standardiserede grænseflader i overensstemmelse med bilag II og III rådighed for andre intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje med henblik på regulering af flodtrafikken.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Forpligtelserne i dette stykke opfyldes i overensstemmelse med kravene og principperne i bilag I og II.

4. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne opretter RIS-centre efter regionalt behov.
5. Medlemsstaterne opretter, driver, anvender og vedligeholder i fællesskab et europæisk RIS-miljø, som leverer farvands-, infrastruktur, trafik- og transportrelaterede tjenester og leverer de nødvendige data. Det europæiske RIS-miljø er tilgængeligt for alle RIS-brugere og er den vigtigste platform til udveksling af RIS-relaterede oplysninger. Den omfatter grænseflader til forbindelser med andre transportformers og indlandshavnes systemer. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder med ansvar for det europæiske RIS-miljø.
6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, hvorved det europæiske RIS-miljøs operationelle karakteristika, roller og procedurer fastsættes og dets operative enhed anføres, på grundlag af principperne for de tekniske specifikationer for RIS i punkt 7 i bilag II, for at sikre, at de gennemføres på ensartet vis i hele Unionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.
7. Hvis der anvendes automatiske identifikationssystemer (AIS), gælder den regionale ordning vedrørende radiokommunikationstjeneste på indre vandveje (RAINWAT), som blev vedtaget i Bukarest den 12. april 2012 inden for rammerne af den internationale telekommunikationsunions (ITU) radioreglementer.
8. [...].
9. Kommissionen træffer relevante foranstaltninger til at sikre interoperabilitet, pålidelighed, tilgængelighed og sikkerhed i forbindelse med RIS."

5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Tekniske specifikationer

1. For at støtte RIS og sikre interoperabiliteten af disse tjenester som krævet i artikel 4, stk. 2, finder de tekniske specifikationer som omhandlet i bilag III, i overensstemmelse med principperne i bilag II anvendelse på og omfatter særlig følgende områder:
 - a) det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for sejlads ad indre vandveje (indlands-ECDIS)
 - b) elektronisk skibsmelding
 - c) efterretninger for skippere
 - d) fartøjssporingsystemer
 - e) kompatibilitet for det udstyr, der er nødvendigt for anvendelsen af RIS
 - f) tekniske specifikationer for driften af det europæiske RIS-miljø
 - g) sammenkobling og udveksling af oplysninger med Unionens databaser (ERDMS)
 - h) standardiseret grænseflade til andre transportformers IT-platforme
 - i) standardiseret grænseflade til havnefællesskabssystemer og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje
 - j) data vedrørende sejlads og ruteplanlægning."

5a) Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Satellit-positionsbestemmelse

Med henblik på RIS, som kræver nøjagtig positionsbestemmelse, anbefales det at anvende satellitbaserede positionsbestemmelses- og navigationssystemer såsom navigationstjenester, der leveres af Galileo, herunder højpræcisionstjenesten og Open Service Navigation Message Authentication og den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS). Med henblik på applikationer og tjenester, der er baseret på jordobservationsdata, anbefales det at anvende Copernicusdata, -oplysninger eller -tjenester."

- 6) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger kompetente myndigheder for RIS-systemet, international udveksling af data, driften af det europæiske RIS-miljø og behandling af klager fra RIS-brugerne. Kommissionen underrettes om disse myndigheder senest den ... [to år efter datoen for gennemførelsen af dette direktiv]."

- 7) [...]:

- 8) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Regler for fortrolighed, informationssikkerhed og behandling af personoplysninger

1. Medlemsstaterne træffer passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret for at beskytte RIS-oplysninger og -registre mod utilsigtede hændelser eller misbrug, herunder uberettiget adgang, ændring eller tab, og for at sikre fortroligheden af de kommercielle og andre følsomme oplysninger, der udveksles i henhold til dette direktiv.
2. Data, der udgør personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679, må kun behandles på grundlag af dette direktiv, i det omfang en sådan behandling er nødvendig for RIS-systemers ydeevne, med henblik på at sikre harmoniseret, interoperabel og tilgængelig RIS på Unionens indre vandveje og lette standardiserede grænseflader til andre trafikreguleringstjenester."

9) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Ændringsprocedure

1. [...]
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag III ved, hvis det er hensigtsmæssigt i betragtning af de kriterier, der er defineret i stk. 3, og i overensstemmelse med principperne i bilag II, at ajourføre henvisningen til den seneste version af ES-RIS og fastsætte datoen for dens anvendelse.
3. I mangel af relevante og ajourførte tekniske specifikationer eller når de tekniske specifikationer, der er udarbejdet af CESNI, ikke opfylder de gældende krav i bilag II, eller når ændringer af CESNI's beslutningsproces eller ændringer af andre elementer i standarden kan kompromittere Unionens interesser, og når det er behørigt begrundet af en passende analyse, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag III for at tilvejebringe hensigtsmæssige tekniske specifikationer på grundlag af principperne i bilag II."

10) Artikel 10a, stk. 2, affattes således:

"2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 10, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra [ikrafttrædelsesdatoen]. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.

11) Artikel 10a, stk. 6, affattes således:

"6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne artikel træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet."

12) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Transport og Indre Vandveje. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁴.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse."

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) Artikel 12, stk. 2 og 3, udgår.
- 14) Følgende artikel indsættes:

"Artikel 12a

Overvågning

Kommissionen overvåger oprettelsen af RIS i Unionen og aflægger beretning for Europa-Parlamentet og Rådet senest den ... [fem år efter ikrafttrædelsesdatoen]."

- 15) Bilag I til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag I til nærværende direktiv.
- 16) Bilag II til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag II til nærværende direktiv.
- 17) Teksten i bilag III til nærværende direktiv tilføjes som bilag III.

Artikel 2

Gennemførelse

- 1. Medlemsstater, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [tre år efter ikrafttrædelsen]. De underretter straks Kommissionen herom.
- 2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
- 3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsforskrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Adressater

Dette direktiv er rettet til de medlemsstater, der har indre vandveje, som falder ind under anvendelsesområdet for artikel 2 i direktiv 2005/44/EF.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne

På Rådets vegne

Formand

Formand

MINIMALE DATAKRAV

I henhold til artikel 4, stk. 3, litra a), skal navnlig følgende data leveres:

- vandvejsakse med kilometerangivelse
- restriktioner for fartøjer eller konvojer med hensyn til længde, bredde, dybgang og højde over vandlinjen
- driftstider for hæmmende anlæg, især sluser og broer
- forventede ventetider ved broer, sluser og indlandshavne
- havnes og omladningssteders beliggenhed
- referencedata for vandstandsmålere, som har betydning for sejladsen.
- beliggenhed af en infrastruktur for alternative drivmidler.

De leverede oplysninger skal være opdaterede.

PRINCIPPER FOR DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR RIS

1. Generelle principper

De tekniske specifikationer for RIS udarbejdes efter følgende principper:

- a) angivelse af de tekniske krav til planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af tjenesterne og de dertil knyttede systemer
- b) RIS's arkitektur og tilrettelæggelse
- c) henstillinger til fartøjerne om at deltage i RIS, henstillinger vedrørende de enkelte tjenester og henstillinger vedrørende gradvis udvikling af RIS.

2. Indlands-ECDIS

De tekniske specifikationer, som ifølge artikel 5 skal opstilles for et elektronisk kortvisnings- og informationssystem (indlands-ECDIS), udarbejdes efter følgende principper:

- a) kompatibilitet med søfartens ECDIS for at lette indlandsfartøjers sejlads i blandede trafikzoner som flodmundinger og hav-flodsejlads
- b) fastlæggelse af minimumskrav til indlands-ECDIS-udstyr og af de elektroniske søkorts indhold for at sikre sejladsen, navnlig:
 - a) stor pålidelighed af og bred adgang til det benyttede indlands-ECDIS-udstyr
 - b) indlands-ECDIS-udstyrets holdbarhed, så det kan modstå de normale forhold om bord på et skib, uden at dets kvalitet og pålidelighed forringes
 - c) afsætning på de elektroniske søkort af alle geografiske forhold (f.eks. sejløbets grænser, anlæg langs kystlinjen, afmærkninger), som har betydning for sejladsens sikkerhed

- d) kontrol med det elektroniske søkort ved hjælp af et overlejret radarbillede, når det benyttes til styring af fartøjet
- c) indarbejdelse af opdaterede oplysninger om farvandsdybde på det elektroniske søkort og angivelse af den forventede eller faktiske vandstand
- d) indarbejdelse af yderligere oplysninger (f.eks. fra andre end de kompetente myndigheder) i det elektroniske søkort og visning af dem på indlands-ECDIS, uden at det påvirker de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads
- e) RIS-brugeres adgang til de elektroniske søkort
- f) alle systemfabrikanters adgang til de data, der benyttes til elektroniske søkort, eventuelt mod betaling af en rimelig omkostningsrelateret afgift
- g) indarbejdelse af opdaterede oplysninger om ventetiderne ved sluser, broer og indlandshavne og visning af dem på indlands-ECDIS, uden at det påvirker de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads.

3. Elektronisk skibsmelding

De tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding i indlandssejladser i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) fremme af elektronisk dataudveksling mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, mellem de forskellige deltagere i både indlands- og havsejladser og i kombineret transport, som omfatter indlandssejladser
- b) benyttelse af en standardiseret transportanmeldelse ved meddelelser fra skib til myndighed, fra myndighed til skib og fra myndighed til myndighed, så der opnås kompatibilitet med søfarten
- c) benyttelse af internationalt accepterede kodelister og klassifikationer eventuelt med yderligere suppleringer af hensyn til indlandssejladserens behov
- d) benyttelse af et enkelt europæisk fartøjsidentifikationsnummer.

4. Efterretninger for skippere

De tekniske specifikationer for efterretninger for skippere i henhold til artikel 5, især farvandsefterretninger, trafikinformation og trafikregulering samt rejseplanlægning, udarbejdes efter følgende principper:

- a) en standardiseret datastruktur, som benytter forudfastsatte tekstmoduler og i vid udstrækning er kodet for at muliggøre automatisk oversættelse af det vigtigste indhold til andre sprog og for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i rejseplanlægningssystemerne
- b) den standardiserede datastrukturens kompatibilitet med indlands-ECDIS's datastruktur for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i indlands-ECDIS
- c) en tilpasning til de tekniske specifikationer for sejlads og ruteplanlægning for at sikre, at de leverede oplysninger er sammenhængende.

5. Fartøjssporingssystemer

De tekniske specifikationer for fartøjssporingssystemer i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) fastlæggelse af kravene til systemer og standardmeddelelser og til procedurer, så de kan udføres automatisk
- b) sondring mellem systemer, der opfylder den taktiske trafikinformations krav, og systemer, der opfylder den strategiske trafikinformations krav, både når det gælder positionsbestemmelsesnøjagtighed og den nødvendige ajourføringshyppighed
- c) beskrivelse af de relevante tekniske systemer til fartøjssporing som indlands-AIS (automatisk identifikationssystem til indlandssejlads)
- d) dataformatet skal være kompatibelt med søfartens AIS-system.

6. Principper for det europæiske RIS-miljø

De tekniske specifikationer for det europæiske RIS-miljø i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) fungerer som digital kvikskranke for sejlads ad indre vandveje
- b) et harmoniseret fælles adgangspunkt for opdaterede oplysninger, om muligt i realtid, om farvandsforhold med henblik på sikker og bæredygtig sejlads, planlægning og havneoperationer langs TEN-T-nettet
- c) muliggør multimodale transportkæder, samtidig med at der leveres et passende niveau af databeskyttelse
- d) højt niveau af nøjagtighed for data med henblik på gnidningsløs dataudveksling mellem relevante RIS-brugere langs TEN-T-nettet (i og uden for Unionen)
- e) brugervenlig grænseflade med driftsklare, nyttige og praktiske funktioner som f.eks. muligheden for at gemme og opbevare profiler
- f) harmoniseret fælles punkt for meldinger i overensstemmelse med engangsprincippet, også for internationale sejladser
- g) forbindelse til andre systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- eller positionsbestemmelses-/lokaliseringsteknologier til at forvalte infrastruktur, mobilitet og trafik på TEN-T-nettet effektivt og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder systemer til sikker, miljømæssigt fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af nettet
- h) indsamler og indberetter anonymiserede og aggregerede brugsdata, som kan anvendes til at overvåge gennemførelsen af RIS, herunder som mindstemål antallet af RIS-brugere, datatilgængelighed i det europæiske RIS-miljø samt forbindelser og antal udvekslinger med andre digitale systemer eller platforme.
- i) garantere cybersikkerhed.

7. Tilgængelighed af data for andre digitale systemer eller platforme

De tekniske specifikationer for udveksling af data med andre digitale systemer eller platforme i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) bygger på de funktioner, som det europæiske RIS-miljø leverer
- b) letter udvekslingen af elektroniske data mellem RIS-teknologier og de databaser og systemer, som andre transportformer anvender, ved hjælp af passende dataforbindelser og grænseflader
- c) fastlæggelse af kravene til systemer og procedurer for automatisk dataudveksling
- d) udveksling af oplysninger i realtid, særlig for så vidt angår tidskritiske data
- e) sikrer sikker udveksling af oplysninger i overensstemmelse med et omfattende rettighedsbaseret adgangskontrolsystem
- f) forbereder en ramme for systemudveksling, som efter behov muliggør fremtidig udvikling og fremtidige forbindelser med yderligere systemer, herunder udvekslinger med det fremtidige europæiske mobilitetsdataområde og ethvert andet system, som er udformet til at fremme innovationer i multimodal transport.

8. [...]

[...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]

9. Data vedrørende sejlads og ruteplanlægning

De tekniske specifikationer for data vedrørende sejlads og ruteplanlægning i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) levering af opdaterede oplysninger med regelmæssige intervaller og som mindstemål når væsentlige ændringer af farvandssituationen, som kan påvirke sejladsen, finder sted
- b) omfatter som mindstemål følgende områder:
 - a) ventetider ved sluser, (bevægelige) broer og indlandshavne
 - a1) data om det europæiske vandvejsnet, der er nødvendigt for sejlads og ruteplanlægning, og som mindst omfatter minimumskraverne i bilag I
 - b) vandstand, mindste loddede dybde, fri sejlhøjde under bro, dæmningsstatus ved blokering af sejlads, vandregime, prognosticeret vandstand, prognose for mindste loddede dybde
 - c) issituation og den dertil knyttede sejlbarhed
 - d) driftstider for sluser, (bevægelige) broer og indlandshavne
 - e) [...]
- c) levering af oplysninger via indlands-ECDIS, efterretninger for skippere og det europæiske RIS-miljø, alt efter hvad der er relevant.

TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR RIS

De tekniske specifikationer, der finder anvendelse på RIS, fastsættes i [ES-RIS 2023/1].
