



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 11. kesäkuuta 2024
(OR. en)

10824/24

Toimielinten välinen asia:
2024/0011(COD)

TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138

ILMOITUS

Lähtettäjä: Neuvoston pääsihteeristö

Vastaanottaja: Neuvosto

Kom:n asiak. nro: 6008/24

Asia: Ehdotus EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVIKSI yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä annetun direktiivin 2005/44/EY muuttamisesta
– Yleisnäkemys

I JOHDANTO

1. Komissio toimitti 31. tammikuuta 2024 edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Ehdotus koskee yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä 7 päivänä syyskuuta 2005 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2005/44/EY¹ muuttamista.

¹ EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152.

3. Direktiivissä 2005/44/EY vahvistetaan puitteet yhdenmukaistettujen, yhteentoimivien ja avointen jokitiedotuspalvelujen käyttöönotolle ja käytölle¹, jotta voidaan lisätä sisävesiliikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Siinä esitetään yleiset vaatimukset siitä, miten jokitiedotuspalvelut olisi organisoitava jäsenvaltioissa, ja aloista, joilla standardeja on kehitettävä, sekä noudatettavat periaatteet.
4. Komissio teki jälkiarvioinnin² kyseisestä direktiivistä vuonna 2021. Siinä todettiin, että jokitiedotuspalvelujen käyttöönotto on edelleen hidasta ja hajanaista, mikä haittaa alan kilpailukykyä ja turvallisuutta ja hidastaa sen osallistumista Euroopan vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamiseen.
5. Direktiivin uudelleentarkastelulla pyritään puuttumaan havaittuihin ongelmiin. Sillä on seuraavat kolme päätavoitetta:
 - varmistaa RIS-tietojen saatavuus ja yhdenmukaistetut standardit;
 - helpottaa sisävesiliikenteen sisällyttämistä multimodaaliseen ketjuun;
 - varmistaa digitaalisten ratkaisujen laajempi käyttöönotto ja yhteentoimivuus sekä käsitellä tietosuojaan liittyviä huolenaiheita.
6. Komissio hyväksyi ehdotuksen sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelmansa (REFIT) yhteydessä. Ehdotus perustuu ulkoisen taustaselvityksen pohjalta tehdyn vaikutustenenarvioinnin³ tuloksiin.

¹ Jokitiedotuspalvelut (RIS) ovat kehittyneitä palveluja ja toimintoja, jotka liittyvät ensisijaisesti joko liikenteeseen tai kuljetukseen sisävesiliikenteessä. Liikenteeseen liittyviä palveluja ovat väylätiedotuspalvelut, liikennetiedot, liikenteen hallinta sekä liikenteen seuranta ja pelastuspalvelu, kun taas kuljetukseen liittyviä palveluja ovat matkasuunnittelu, satamien ja terminaalien hallinta, lastin ja kaluston hallinta, tilastot ja väylämaksut.

² SWD(2021)0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

7. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimesi 17. huhtikuuta 2024 esittelijäksi Tom Berendsenin (EPP, Alankomaat).
8. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi lausuntonsa¹ ehdotuksesta 24. huhtikuuta 2024. Euroopan alueiden komitea päätti 9. helmikuuta 2024 olla antamatta lausuntoa.

III KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

9. Merenkulkutyöryhmä keskusteli ehdotuksesta kuudessa kokouksessa helmikuusta 2024 alkaen. Kaikki valtuuskunnat ilmaisivat yleisen tukensa komission ehdotuksen tavoitteille, joilla pyritään parantamaan sisävesiliikenteen turvallisuutta, tehokkuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Työryhmä tarkasteli ehdotusta yksityiskohtaisesti ja keskusteli useista puheenjohtajavaltion esittämistä kompromissiehdotuksista.
10. Pysyvien edustajien komitea vahvisti kokouksessaan 5. kesäkuuta kannattavansa viimeisintä kompromissia ja suositti, että neuvosto muodostaisi yleisnäkemyksen liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston (liikenne) istunnossa 18. kesäkuuta 2024.
11. Komission ehdotukseen on tehty useita muutoksia. Monilla näistä muutoksista pyritään varmistamaan henkilötietojen käsittelyn selkeys ja tekninen johdonmukaisuus. Lisäksi on tehty muita, jäljempänä esitettyjä sisältömuutoksia.
12. Komissio ehdotti direktiivin soveltamisalan laajentamista kaikkiin sisävesiväyliin, jotka ovat osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T). Näin ollen direktiiviä sovellettaisiin useisiin jäsenvaltioihin, jotka eivät ole tähän mennessä ottaneet käyttöön jokitiedotuspalveluja, koska ne eivät ole suoraan yhteydessä muiden jäsenvaltioiden sisävesiväyliin. Kyseisten jäsenvaltioiden tilanteessa sisävesiliikenne on pääasiassa kansallista liikennettä, eikä siihen liity rajat ylittävää ulottuvuutta. Nämä jäsenvaltiot kyseenalaistivat jokitiedotuspalvelujen käyttöönoton tuoman lisäarvon. Ne arvioivat, että siitä aiheutuisi merkittäviä kustannuksia ja hallinnollisia rasitteita ilman, että siitä olisi hyötyä sisämarkkinoille tai liikennejärjestelmän yleiselle toiminnalle. Usein sisävesiliikenne kuuluu jo meriliikennejärjestelmien piiriin näissä

¹ 10350/24.

maissa. Lisäksi on huomattava, että komission tekemässä vaikutustenarvioinnissa ei tarkasteltu tämän soveltamisalan laajentamisen taloudellisia ja hallinnollisia seurauksia.

13. Tästä syystä 2 artiklan sanamuotoa tarkistettiin siten, että direktiiviä sovellettaisiin edelleen sisävesiväyliin ja -satamiin, jotka ovat osa Euroopan laajuista liikenneverkkoa ja jotka ovat *suoraan yhteydessä* toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin ja -satamiin (jotka ovat myös osa TEN-T-verkkoa). Direktiivin 2 artiklan 2 kohdan nykyinen säännös, jonka mukaan jäsenvaltiot voivat halutessaan soveltaa direktiiviä sisävesiväylillä, jotka eivät kuulu sen soveltamisalaan, pysyy muuttumattomana.
14. Suora yhteys jokitiedotuspalvelujen ja muiden IT-järjestelmien, kuten EMSW:n ja eFTI:n, välillä poistettiin tekstistä useiden jäsenvaltioiden pyynnöstä. Tätä selvennettiin johdanto-osan kappaleessa.
15. Useimmat jäsenvaltiot pitivät komission ehdottamaa valitusten käsittelymekanismia (8 a artikla) liian ohjailevana. Tällaisia mekanismeja on jo olemassa kansallisella tasolla, ja monet valtuuskunnat ilmaisivat huolensa siitä, että tällainen säännös lisäisi hallinnollista taakkaa. Useat jäsenvaltiot jopa katsoivat, että ehdotettu teksti rikkoisi toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden soveltamista. Näin ollen artikla poistettiin.
16. Jäsenvaltiot eivät kannattaneet komission ehdotusta, jonka mukaan liitettä I olisi mahdollista päivittää delegoidulla säädöksellä. Tässä liitteessä esitetään luettelo merkityksellisistä tiedoista, jotka on toimitettava jokitiedotuspalvelujen käyttäjille, ja luettelon muutoksilla voi olla merkittäviä taloudellisia seurauksia. Tällaisen yksinkertaistetun menettelyn tarve ei todella ole perusteltu, koska alkuperäisen direktiivin antamista seuranneiden viimeisten 19 vuoden aikana kyseistä luetteloa ei ole ollut tarpeen saattaa ajan tasalle.
17. Lisäksi komission ehdottamaa määräaikaa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (vuosi muutosdirektiivin voimaantulosta) pidennettäisiin kolmeen vuoteen.

18. Ehdotukseen liittyy vaikutustenarviointi¹. Vaikutustenarviointi esiteltiin ja sitä käsiteltiin perusteellisesti yhdessä työryhmäkokouksessa. Esitetyt huomautukset liittyivät pääasiassa direktiivin soveltamisalan ehdotetun laajentamisen vaikutuksiin.
19. Menettelyn tässä vaiheessa komissio pitää voimassa menettelyvarauman kaikkiin sen ehdotukseen tehtyihin muutoksiin.

IV NEUVOSTOLTA PYYDETYT TOIMET

20. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan tämän ilmoituksen liitteessä olevan tekstin pohjalta *yleisnäkemys* ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä annetun direktiivin 2005/44/EY muuttamisesta.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI**yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä annetun direktiivin 2005/44/EY muuttamisesta**

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon¹,

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisyjärjestystä,

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/44/EY² vahvistetaan puitteet yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen (RIS) käyttöönotolle ja käytölle unionissa. Jokitiedotuspalvelujen käyttöönotto sisävesiväylillä tukee sisävesiliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta ja viime kädessä sen kestävyyttä tehostamalla sisävesiliikenteen toimintaa.

¹ EUVL C , , s. .

² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Direktiivin 2005/44/EY voimaantulon jälkeen sisävesiliikenteen alalle on tarjottu yhdenmukaistettuja jokitiedotuspalveluja. Yhdenmukaistamisen taso vaihtelee kuitenkin jäsenvaltioiden välillä, ja tarvittavien eritelmien käyttöönottoprosessi on osoittautunut pitkäksi. Samaan aikaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa³ kehoitetaan kehittämään edelleen automatisoitua ja verkottunutta multimodaaliliikennettä, ja jokitiedotuspalveluja olisi mukautettava näihin uusiin haasteisiin vastaamiseksi. Lisäksi kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa⁴ ehdotetaan muun muassa direktiivin 2005/44/EY tarkistamista, jotta saavutettaisiin tavoite edistää aidosti älykkään liikennejärjestelmän aikaansaamista, tehokasta kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja liikenteen hallintaa. NAIADES III -toimintasuunnitelmassa⁵ todetaan, että tavoitteen, jonka mukaan sisävesiväylät olisivat osa saumatonta yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen järjestelmää vuoteen 2030 mennessä, tukemiseksi jokitiedotuspalveluja koskevan lainsäädäntökehyksen tarkistuksilla pyrittäisiin korjaamaan nykyisiä puutteita, jotka koskevat yhdenmukaisuutta ja yhteentoimivuutta muiden liikennemuotojen kanssa, sekä parantamaan tietojen saatavuutta ja uudelleenkäyttöä ja digitaalisten järjestelmien yhteentoimivuutta Euroopan datastrategian⁶ mukaisesti. Nämä muutokset ja kehitys sekä direktiivin 2005/44/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon jokitiedotuspalvelujen mukauttamisessa.
- (3) Julkisen palvelualan yhteentoimivuutta koskevan johdonmukaisen lähestymistavan omaksumiseksi olisi eurooppalaista RIS-ympäristöä ja muita tämän säädöksen soveltamisalaan kuuluvia ratkaisuja toteutettaessa noudatettava periaatteita, jotka on vahvistettu viimeisimmissä eurooppalaisissa yhteentoimivuusperiaatteissa (EIR)⁷, kuten toimenpiteitä julkisen sektorin yhteentoimivuuden korkean tason saavuttamiseksi unionissa koskevan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen (Yhteentoimiva Eurooppa -säädös)⁸ 6 artiklassa edellytetään.

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) Asetuksessa (EU) N:o 1315/2013⁹ vahvistetaan vaatimukset Euroopan laajuisen liikenneverkon, jäljempänä 'TEN-T-verkko'¹⁰, kehittämiseksi sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi, ja sen tavoitteena on varmistaa, että verkon varrella on saatavilla yhtä laadukkaita palveluja, jotka ovat yhteensopivia muiden liikennemuotojen järjestelmien kanssa.
- (5) Koska suurin osa sisävesialusten matkoista on luonteeltaan kansainvälisiä, jokitiedotuspalveluissa olisi keskityttävä niihin sisävesiväyliin, jotka kuuluvat TEN-T-verkkoon ja jotka ovat suoraan yhteydessä toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin, jotka ovat myös osa TEN-T-verkkoa, ja joilla on siten suuri merkitys unionille. Jäsenvaltioiden olisi kansallisten erityispiirteiden huomioon ottamiseksi voitava edelleen vapaaehtoisesti laajentaa jokitiedotuspalveluja koskevat vaatimukset koskemaan myös muita kuin TEN-T-verkkoon kuuluvia sisävesiväyläverkkonsa osia. Jäsenvaltioiden olisi myös voitava tarjota jokitiedotuspalveluja rajatylittävissä yhteyksissä jommankumman asianomaisen jäsenvaltion aloitteesta. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on tehtävä yhteistyötä näiden jokitiedotuspalvelujen tarjoamiseksi rajatylittävillä sisävesiväylillä.
- (5 a) Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan vuoksi unionin ja Venäjän välinen yhteistyö jokitiedotuspalvelujen alalla ei ole asianmukaista eikä unionin edun mukaista. Näin ollen jokitiedotuspalveluja koskeva rajatylittävä yhteistyö Venäjän kanssa ei ole enää ensisijainen tavoite jäsenvaltioiden alueella.

⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ EU:n TEN-T-verkkoa koskeva politiikka on keskeinen väline johdonmukaisen, tehokkaan, multimodaalisen ja laadukkaan liikenneinfrastruktuurin kehittämiseksi kaikkialla EU:ssa. Se kattaa rautatiet, sisävesiväylät, lähimerenkulkureitit ja maantiet, ja yhdistää toisiinsa kaupunkisilmukohdat, meri- ja sisävesisatamat, lentoasemat ja terminaalit.

- (6) Direktiivin 2005/44/EY soveltamisesta saadut kokemukset ovat osoittaneet, että on tärkeää vahvistaa teknisiä eritelmiä, jotka koskevat liikennöintiä ja matkasuunnittelua koskevien tietojen toimittamista, jotta voidaan parantaa RIS-käyttäjille toimitettavien tietojen laatua ja ajantasaisuutta. Komission perustama ja toistaiseksi ylläpitämä eurooppalainen vertailutietojen hallintajärjestelmä, jäljempänä 'ERDMS', sisältää jokitiedotuspalvelujen moitteettoman toiminnan kannalta tarvittavat vertailutiedot ja koodiluettelot. ERDMS:n toiminta voitaisiin tulevaisuudessa siirtää kolmannelle osapuolelle.
- (7) Kun RIS-käyttäjillä on liikennöinnin aikana käytettävissään ajantasaista ja tarkkaa tietoa väylän ja erityisten kohteiden, kuten siltojen, sulkujen ja sisävesisatamien, kunnosta, sisävesiliikenteen yleisen tehokkuuden pitäisi parantua. Jokitiedotuspalveluihin olisi sen vuoksi sisällytettävä ajantasainen tietojenvaihto sulkujen ja avattavien siltojen infrastruktuurijärjestelmien puoli- ja täysautomaattisen hallinnan sekä sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien kanssa.
- (8) Jotta jokitiedotuspalvelut voidaan liittää yhteen logistiikkaketjun kanssa, on tärkeää, että tietoa jaetaan paitsi sisävesiliikenteen käyttäjien kesken (esim. sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien ja älykkäiden sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmien kautta), myös muiden liikennemuotojen järjestelmien ja sovellusten kanssa. Eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisessa palveluympäristössä, jäljempänä 'EMSWe',¹¹ olevien merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden olisi mahdollistettava alusten yhdenmukainen ilmoittautuminen koko unionissa meriliikenteessä. Liikenteeseen liittyvien tietojen, kuten saapumis- ja lähtöaikojen, vaihtamisella varmistettaisiin yhteentoimivuus, multimodaalisuus ja sisävesiliikenteen sujuva sisällyttäminen koko logistiikkaketjuun. Sähköisten kuljetustietojen, jäljempänä 'eFTI-tiedot', olisi tarvittaessa muodostettava perusta RIS-käyttäjien välillä tapahtuvalle vaarallisia aineita ja jätteitä koskevalle lastitietojen vaihdolle. Tarvittaessa jokitiedotuspalvelujen olisi helpotettava yhteyksiä muiden liikennemuotojen digitaalisten järjestelmien ja alustojen kanssa ja asetettava tietoja niiden käyttöön.

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdenmukaisen palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Sisävesialusten ja sisävesisatamien välinen tietojenvaihto esimerkiksi satamalaitteistojen saatavuudesta, toiminta-ajoista tai alus- ja lastitiedoista ei ole aina optimaalista, mikä vaikuttaa sisävesiliikenteen toiminnan tehokkuuteen. Tieto vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuudesta satamissa on erityisen tärkeää alan ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Tällaisten tietojen vaihdon yksinkertaistamiseksi ja sujuvoittamiseksi sekä alan yleisen tehokkuuden parantamiseksi on tärkeää, että tietojenvaihdosta tulee osa jokitiedotuspalveluja ja että laaditaan tarvittavat tekniset eritelvät.
- (10) Keskitetyn digitaalisen alustan käytön jokitiedotuspalveluissa olisi yksinkertaistettava jokitiedotuspalvelujen tarjoamista, tehostettava sisävesiliikenteen toimintaa ja vähennettävä jokitiedotuspalvelujen tarjoajien ja käyttäjien taakkaa. Kyseisen alustan, jäljempänä 'eurooppalainen RIS-ympäristö', olisi tuettava asiaankuuluvia palveluja, toimittava keskuksena RIS-tietojen vaihdolle sisävesiliikenteessä ja muiden liikennemuotojen kanssa ja siitä olisi näin ollen tultava pääasiallinen digitaalinen runko jokitiedotuspalvelujen tarjoamiselle unionissa. Jäsenvaltioiden olisi nimettävä yksi tai useampi eurooppalaisen RIS-ympäristön käytöstä vastaava toimivaltainen viranomainen. Nämä viranomaiset ovat rekisterinpitäjiä eurooppalaisen RIS-ympäristön käytön osalta.
- (11) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset eurooppalaisen RIS-ympäristön käyttöönotolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta alustan kehittämisen ja toiminnan puitteiden vahvistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹² mukaisesti.
- (11 a) Yhteistyö kolmansien maiden, erityisesti naapurimaiden, kanssa on tärkeää, jotta voidaan varmistaa yhteydet ja yhteentoimivuus eurooppalaisen RIS-ympäristön ja näiden kolmansien maiden kansallisten jokitiedotuspalvelujen välillä.

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11 b) Jäsenvaltioiden olisi tarpeen vaatiessa yhteistyössä unionin kanssa edistettävä sitä, että niiden sisävesiväylillä liikennöivien alusten päälliköt, liikenteenharjoittajat, asiamiehet tai omistajat sekä tällaisilla aluksilla kuljetettavan lastin rahtaajat tai omistajat hyödyntävät täysin tämän direktiivin mukaisesti saatavilla olevia palveluita.
- (12) Jäsenvaltioita kannustetaan ottamaan käyttöön tehokas menettely valitusten käsittelyä varten. Jäsenvaltioiden viranomaisia kannustetaan tekemään yhteistyötä käsitellessään valituksia, joihin liittyy rajatylittäviä tekijöitä (esimerkiksi alusten tietojen ilmoittamista koskevien vaatimusten yhteensopimattomuus), sillä sisävesiliikenteestä 75 prosenttia on kansainvälisiä matkoja. Tämän direktiivin mukainen valitusten käsittely ei saisi rajoittaa valvontaviranomaisten unionin ja jäsenvaltioiden lainsäädäntöön, mukaan lukien asetus (EU) 2016/679¹³ ja asetus (EU) 2018/1725¹⁴, perustuvaa toimivaltaa.
- (13) Teknisten eritelmien kehittämisessä olisi noudatettava tiettyjä periaatteita (erityisesti liitteessä II esitetyjä periaatteita), jotta varmistetaan direktiivin 2005/44/EY säännösten asianmukainen ja yhdenmukainen täytäntöönpano. Näissä periaatteissa olisi esitettävä keskeiset osatekijät, joiden olisi sisällyttävä kuhunkin RIS-komponenttiin.
- (14) Jokitiedotuspalveluja koskevilla vaatimuksilla ja teknisillä eritelmillä olisi erityisesti varmistettava, että RIS-tietoja, jotka ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 nojalla henkilötietoja, voidaan käsitellä ainoastaan sellaisen kattavan, oikeuksiin perustuvan pääsynvalvontajärjestelmän mukaisesti, joka tarjoaa määritellyt toiminnot, että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on välitön pääsy kyseisiin tietoihin sääntelyvaltuuksiensa mukaisesti, että toteutetaan asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että henkilötietojen sähköinen käsittely voidaan toteuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679¹⁵ ja Euroopan parlamentin ja

¹³ EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁴ EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39.

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725¹⁶ mukaisesti, mukaan lukien suojausneuvoston henkilötietojen tietoturvaloukkauksilta, ja että arkaluonteisten kaupallisten tietojen käsittely voidaan toteuttaa siten, että kyseisten tietojen luottamuksellisuutta kunnioitetaan.

- (15) Jotta voidaan varmistaa alusten turvallinen ja optimaalinen liikennöinti sisävesillä, jäsenvaltioiden olisi oltava tietoisia kaikkien sisävesialusten sijainnista muun muassa automaattisten tunnistusjärjestelmien (AIS) tietojen avulla. Jäsenvaltioiden olisi myös vaihdettava RIS-tietoja jokitiedotuspalvelujen tehokkuuden lisäämiseksi ja raportointivaatimusten vähentämiseksi. Jos jokitiedotuspalveluihin liittyvien tietojen toimittaminen ja vaihtaminen näitä tarkoituksia varten edellyttää henkilötietojen käsittelyä, kuten nimien käsittelyä tai sijaintitietojen käsittelyä kun se mahdollistaa henkilön suoran tai välillisen tunnistamisen, jäsenvaltioiden olisi varmistettava kyseisten henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuus tapauksen mukaan asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY mukaisesti.
- (16) [...]
- (17) Jos se on asianmukaisesti perusteltua tarkoituksenmukaisen analyysin perusteella ja jos vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ei ole olemassa asianmukaisia ja ajantasaisia kansainvälisiä standardeja tai jos sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean, jäljempänä 'CESNI', päätöksentekoprosessin muutokset tai tulokset vaarantaisivat unionin edut, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti direktiivin 2005/44/EY liitteen III muuttamiseksi, jotta voidaan laatia asianmukaiset tekniset eritelmät jokitiedotuspalveluja varten direktiivin 2005/44/EY liitteessä II vahvistettujen periaatteiden mukaisesti unionin etujen turvaamiseksi.

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukset (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Direktiivin 2005/44/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset osoittavat, että teknisten eritelmien käyttöönotto ja päivittäminen on kestänyt kauan, mikä on vaikuttanut alan tehokkuuteen. Siksi on tärkeää muuttaa teknisten eritelmien käyttöönottoprosessia.
- (19) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/1629¹⁷ otettiin käyttöön tällainen prosessi, joka perustuu CESNI:n kehittämiin teknisiin eritelmiin. Reinin navigaation keskuskomission, jäljempänä 'RNKK', alaisuudessa toimiva CESNI¹⁸, joka on avoin kaikkien jäsenvaltioiden asiantuntijoille, vastaa sisävesiliikenteen teknisten standardien laatimisesta. Kokemus on osoittanut, että CESNI on kehittänyt ja päivittänyt sisävesialusten teknisiä vaatimuksia järjestelmällisesti ja oikea-aikaisesti. Kun otetaan huomioon CESNI:n asiantuntemus ja direktiivin (EU) 2016/1629 täytäntöönpanosta saadut kokemukset, samanlaista lähestymistapaa olisi sovellettava direktiiviin 2005/44/EY.
- (20) Jotta voidaan varmistaa sisävesiliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden korkea taso, varmistaa jokitiedotuspalvelujen tarjonta sekä ottaa huomioon tieteen ja tekniikan kehitys ja alan muu kehitys, viittauksen jokitiedotuspalveluihin sovellettaviin teknisiin eritelmiin eli jokitiedotuspalveluja koskevaan eurooppalaiseen standardiin, jäljempänä 'ES-RIS-standardi', edellyttäen, että se on liitteessä II esitettyjen periaatteiden mukainen, olisi oltava erottamaton mutta ei olennainen osa direktiiviä 2005/44/EY ja tämä viittaus olisi pidettävä ajan tasalla. Sen vuoksi komissiolle olisi siirrettävä SEUT-sopimuksen 290 artiklan mukaisesti valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan direktiivin 2005/44/EY liitettä III viittauksen saattamiseksi ajan tasalle ES-RIS-standardin uusimpaan versioon ja sen soveltamispäivän vahvistamiseksi.

¹⁷ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ CESNI on perustettu RNKK:n päätöslauselmalla 2015-i-3.

- (21) Delegoituja säädöksiä annettaessa on erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa¹⁹ vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (22) Direktiivin 2005/44/EY 11 artiklassa tarkoitettu sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjä pätevyyskirjoja käsittelevä komitea on lakkautettu. Sen sijaan komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011²⁰ tarkoitettulla tavalla jokitiedotuspalvelujen osalta sisävesiliikennekomitea, jolla on asiantuntemusta sisävesiliikenteen standardeista ja teknisistä eritelmistä. Lisäksi tällä direktiivillä tehdään direktiivin 2005/44/EY 5 ja 12 artiklaan komiteamenettelyyn liittyviä muutoksia, jotka on otettava huomioon päivitettyssä artiklassa. Sen vuoksi direktiivin 2005/44/EY 11 artiklaa olisi muutettava näiden muutosten huomioon ottamiseksi.
- (23) Sääntelyn parantamiseksi ja yksinkertaistamiseksi direktiivissä 2005/44/EY pitäisi olla mahdollista viitata kansainvälisiin standardeihin ilman, että unionin oikeudellisiin puitteisiin luodaan päällekkäisyyksiä.
- (24) RIS-direktiivi on otettu käyttöön unionissa vuonna 2005, ja jäsenvaltioille on kertynyt paljon kokemusta sen kehittämisestä ja täytäntöönpanosta. Lisäksi jokitiedotuspalvelujen toiminnan edellyttämät tekniset eritelmät sisältyvät direktiivin 2005/44/EY liitteeseen III. Tältä osin direktiivin 2005/44/EY 12 artiklan 2 kohta olisi kumottava. Lisäksi muuttamalla direktiivin 2005/44/EY soveltamisalaa siten, että siinä keskitytään TEN-T-verkkoon, vaatimus jokitiedotuspalvelujen toteuttamisesta saadaan koskemaan tärkeimpiä vesiväyliä,

¹⁹ EUVL L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

mikä luo luotettavan liikenneverkon. Näin ollen direktiivin 2005/44/EY 12 artiklan 3 kohta olisi kumottava.

- (25) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti on tarpeen ja asianmukaista vahvistaa säännöt jokitiedotuspalvelujen perustamisesta, toiminnasta ja teknisistä eritelmistä, jotta voidaan saavuttaa perustavoite, joka on puitteiden luominen jokitiedotuspalvelujen tarjoamiselle unionissa. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdan mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen aiottujen tavoitteiden saavuttamiseksi.
- (26) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausuntonsa²¹ 20. maaliskuuta 2024.
- (27) Sen vuoksi direktiiviä 2005/44/EY olisi muutettava,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

²¹ EUVL C [...], [...], s. [...].

1 artikla

Direktiivin 2005/44/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2005/44/EY seuraavasti:

1) Korvataan 1 artikla seuraavasti:

”1 artikla

Kohde

1. Tässä direktiivissä luodaan puitteet yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen käyttöönotolle ja käytölle unionissa, jotta voidaan tukea sisävesiliikennettä parantamalla sen turvallisuutta, tehokkuutta ja kestävyyttä ja helpottaa sen yhdistämistä muihin liikennemuotoihin.
2. Tässä direktiivissä luodaan puitteet teknisten vaatimusten, eritelmien ja edellytysten laatimiselle ja kehittämiselle, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset, yhteentoimivat ja saatavilla olevat jokitiedotuspalvelut unionin sisävesiväylillä ja edistää standardisoituja liitöntöjä muiden liikennemuotojen hallintapalveluiden kanssa.”

2) Korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

- ”1. Tätä direktiiviä sovelletaan jokitiedotuspalvelujen toteuttamiseen ja toimintaan jäsenvaltioiden Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvilla sisävesillä ja siihen kuuluvissa sisävesisatamissa, jotka on määritelty ja lueteltu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013²² liitteissä I ja II ja jotka ovat suoraan yhteydessä toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin ja -satamiin, jotka ovat osa Euroopan laajuisia liikenneverkkoa, siten kuin ne on määritelty ja lueteltu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteissä I ja II.”

²² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1315/2013, annettu 11 päivänä joulukuuta 2013, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi ja päätöksen N:o 661/2010/EU kumoamisesta (EUVL L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) Lisätään 3 artiklaan alakohdat seuraavasti:

”ha) ’Euroopan laajuisella liikenneverkolla’ tai ’TEN-T-verkolla’
asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä I määritellyjä sisävesiväyliä;

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) ’eurooppalaisella vertailutietojen hallintajärjestelmällä’ tai ’ERDMS-järjestelmällä’
keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa tietokantaa (kirjastoa), joka sisältää
sisävesiliikenteen tietoteknisissä sovelluksissa käytettävät vertailutiedot ja
koodiluettelot. Se ei sisällä jäsenvaltion toimittamia liitteiden I ja III mukaisia
verkkotietoja;

hf) ’satamayhteisöjärjestelmällä’ sähköistä alustaa julkisten ja yksityisten sidosryhmien
väliselle tietojenvaihdolle, jolla varmistetaan sujuvat satama- ja logistiikkaprosessit;

hg) ’älykkäällä sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmällä’ sähköistä alustaa, jolla tuetaan
TEN-T-verkossa sijaitsevien sulkujen ja avattavien siltojen
sisävesiliikenneinfrastruktuurin puoli- ja täysautomaattista hallinnointia ja jota
ylläpitävät vesiväylien hallintoviranomaiset;

hh) ’eurooppalaisella RIS-ympäristöllä’ RIS-käyttäjille tarkoitettua sähköistä, keskitettynä
yhteyspisteenä toimivaa alustaa, jonka lähteenä ovat kansalliset RIS-tiedot ja joka
tarjoaa yhteydet sähköiseen ilmoittamiseen yhden kerran periaatteen mukaisesti;

hi) ’sisävesisatamilla’ asetuksen (EU) N:o 1315/2013 liitteessä II lueteltuja ja luokiteltuja
TEN-T-verkon ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon kuuluvia sisävesisatamia.”

- 4) Korvataan 4 artikla seuraavasti:

”4 artikla

Jokitiedotuspalvelujen (RIS) perustaminen

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien sisävesiväylien ja sisävesisatamien jokitiedotuspalvelujen (RIS) toteuttamiseksi.
2. Jäsenvaltioiden on kehitettävä jokitiedotuspalvelut siten, että RIS-sovellus on tehokas, laajennuskelpoinen ja yhteentoimiva muiden RIS-sovellusten ja muiden liikennemuotojen järjestelmien kanssa ja se voidaan liittää liikenteen hallintajärjestelmiin ja kaupallisiin toimiin.
3. Jokitiedotuspalvelujen perustamiseksi jäsenvaltioiden on
 - a) varmistettava, että RIS-käyttäjille toimitetaan kaikki sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua koskevat olennaiset tiedot. Näiden liitteessä I määriteltyjen verkkotietojen on oltava ajantasaisia, ja ne on toimitettava ainakin helppokäyttöisessä ja yleisessä elektronisessa muodossa liitteen III mukaisesti;
 - b) varmistettava, että niiden kaikilla TEN-T-verkkoon kuuluvilla sisävesiväylillä ja -satamissa RIS-käyttäjien saatavilla on a alakohdassa mainittujen tietojen lisäksi navigoinnin kannalta tarkoituksenmukaiset elektroniset merikartat;
 - c) varmistettava, että jos kansallisissa tai kansainvälisissä säännöissä edellytetään alusten ilmoittautumista, toimivaltaiset viranomaiset saavat elektroniset ilmoitukset kaikista aluksilta vaadittavista tiedoista. Rajatylittävässä liikenteessä näiden tietojen välittämisen kokonaisuudessaan naapurivaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä on oltava mahdollista ennen alusten saapumista rajalle;

- d) varmistettava, että laivureille toimitettavat ilmoitukset, mukaan luettuina jäsenvaltioiden sisävesiväylien veden korkeutta (tai suurinta sallittua syväystä) ja jäätilannetta koskevat ilmoitukset, toimitetaan vakiomuotoisina, koodattuina ja verkosta noudettavina viesteinä. Vakiomuotoisen viestin on sisällettävä ainakin turvalliseen liikennöintiin tarvittavat tiedot. Laivureille tarkoitettujen ilmoitusten on oltava ajantasaisia, ja ne on toimitettava ainakin helppokäyttöisessä ja yleisessä elektronisessa muodossa;
- e) [...];
- ea) varmistettava, että eurooppalaisen RIS-ympäristön verkkotiedot pidetään ajan tasalla toimittamalla viipymättä kaikki tarvittavat liitteissä I ja III määritellyt verkkotiedot;
- f) helpotettava sitä, että ainakin liikenteeseen liittyvät tiedot asetetaan tarvittaessa liitteessä II olevan 7 kohdan mukaisesti vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisten rajapintojen kautta saataville unionin lainsäädännöllä perustettuihin ja muissa liikennemuodoissa käytettäviin sähköisiin tietojenvaihtoympäristöihin;
- g) [...];
- h) varmistettava, että liitteiden II ja III mukaiset standardoidut rajapinnat asetetaan sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien käyttöön, mukaan lukien muun muassa tiedot vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuudesta ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804²³ 10 artiklan mukaisesti vaadittavista laitteistoista;
- i) varmistettava, että liitteiden II ja III mukaiset standardoidut rajapinnat asetetaan muiden älykkäiden sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmien käyttöön jokiliikenteen hallintaa varten.

²³ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Tässä kohdassa tarkoitettut veloitteet on täytettävä noudattaen liitteissä I ja II määritettyjä vaatimuksia ja periaatteita.

4. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on perustettava RIS-keskuksia alueellisten tarpeiden mukaisesti.
5. Jäsenvaltioiden on yhdessä luotava väylä-, infrastruktuuri-, liikenne- ja kuljetuspalveluja tarjoava eurooppalainen RIS-ympäristö ja hallinnoitava, käytettävä ja ylläpidettävä sitä sekä tarjottava tarvittavat tiedot. Eurooppalaisen RIS-ympäristön on oltava kaikkien RIS-käyttäjien käytettävissä, ja sen on oltava tärkein alusta jokitiedotuspalveluihin liittyvien tietojen vaihtoa varten. Sen on sisällettävä rajapinnat yhteyksiä varten muiden liikennemuotojen ja sisävesisatamien järjestelmiin. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi eurooppalaisesta RIS-ympäristöstä vastaava toimivaltainen viranomainen.
6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminnalliset ominaisuudet, tehtävät ja menettelyt sekä yksilöidään sen toimintayksikkö liitteessä II olevassa 7 kohdassa vahvistettujen jokitiedotuspalveluja koskevien teknisten eritelmien periaatteiden mukaisesti, jotta varmistetaan niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kaikkialla unionissa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.
7. Alusten automaattisissa tunnistusjärjestelmissä (AIS) sovelletaan Bukarestissa 12 päivänä huhtikuuta 2012 Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön puitteissa sovittua, sisävesien radioviestintäpalvelua koskevaa alueellista järjestelyä.
8. [...].
9. Komissio varmistaa asianmukaisin toimin jokitiedotuspalveluiden yhteensopivuuden, luotettavuuden, saatavuuden ja turvallisuuden.”

5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Tekniset eritelvät

1. Jokitiedotuspalvelujen tukemiseksi ja näiden palvelujen yhteentoimivuuden varmistamiseksi 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti sovelletaan liitteessä II esitettyjen periaatteiden mukaisia liitteessä III tarkoitettuja teknisiä eritelmiä, ja niiden on katettava erityisesti seuraavat seikat:
 - a) sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä (sisävesien ECDIS-järjestelmä);
 - b) elektroniset alusten ilmoittautumisjärjestelmät;
 - c) laivureille tarkoitetut ilmoitukset;
 - d) alusten paikannus- ja seurantajärjestelmät;
 - e) jokitiedotuspalvelujen käyttöön tarvittavien laitteiden yhteensopivuus;
 - f) eurooppalaisen RIS-ympäristön käyttöä koskevat tekniset eritelvät;
 - g) yhteenliittäminen ja tietojenvaihto unionin tietokantojen (ERDMS-järjestelmä) kanssa;
 - h) standardoitu rajapinta muiden liikennemuotojen IT-alustoja varten;
 - i) standardoitu rajapinta satamayhteisöjärjestelmiä ja älykkäitä sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmiä varten;
 - j) tiedot liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten.”

5 a) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Satelliittipaikannus

RIS-järjestelmässä, joissa tarvitaan tarkkaa paikannusta, suositellaan satelliittipaikannus- ja navigointijärjestelmien, kuten Galileon tarjoamien navigointipalvelujen, mukaan lukien huipputarkan palvelun ja avoimeen palveluun sisältyvän navigointiviestien todentamisen sekä Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS), käyttöä. Maanhavainnointitietoihin perustuvissa sovelluksissa ja palveluissa suositellaan Copernicus-datan, -tietojen tai -palvelujen käyttöä.”

- 6) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset RIS-sovellusta, kansainvälistä tietojenvaihtoa, eurooppalaisen RIS-ympäristön toimintaa ja RIS-käyttäjien valitusten käsittelyä varten. Komissiolle on annettavat tiedot näistä viranomaisista viimeistään ... [kahden vuoden kuluttua tämän direktiivin saattamisesta osaksi kansallista lainsäädäntöä].”

- 7) [...]:

- 8) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Yksityisyyttä, tietoturvaa ja henkilötietojen käsittelyä koskevat säännöt

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet sovellettavan unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti suojatakseen RIS-tiedot ja -rekisterit epäsuotuisilta tapahtumilta tai väärinkäytöksiltä, mukaan lukien asiaton pääsy tietoihin, tietojen muuttaminen tai häviäminen, ja varmistaakseen tämän direktiivin mukaisesti vaihdettujen kaupallisten ja muiden arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuuden.
2. Tietoja, jotka ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 4 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä henkilötietoja, voidaan käsitellä tämän direktiivin perusteella ainoastaan siinä määrin kuin se on tarpeen jokitiedotuspalvelujen sovelluksia varten, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset, yhteentoimivat ja saatavilla olevat jokitiedotuspalvelut unionin sisävesiväylillä ja edistää standardoituja rajapintoja muiden liikennemuotojen hallintapalvelujen kanssa.”

9) Korvataan 10 artikla seuraavasti:

”10 artikla

Muutosmenettely

1. [...]
2. Siirretään komissiolle valta antaa 10 a artiklan mukaisesti delegeoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III saattamalla ajan tasalle viittaus ES-RIS-standardin viimeisimpään versioon ja vahvistamalla sen soveltamispäivä, jos se on 3 kohdassa määriteltyjen perusteiden kannalta asianmukaista ja liitteessä II esitettyjen periaatteiden mukaista.
3. Siirretään komissiolle valta antaa 10 a artiklan mukaisesti delegeoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III siten, että siinä vahvistetaan asianmukaiset tekniset eritelmät, jotka perustuvat liitteessä II vahvistettuihin periaatteisiin, jos asiaankuuluvia ja ajantasaisia teknisiä eritelmiä ei ole, jos CESNI:n kehittämät tekniset eritelmät eivät ole liitteessä II vahvistettujen sovellettavien vaatimusten mukaisia tai jos CESNI:n päätöksentekoprosessin tai standardin muiden osatekijöiden muutokset vaarantaisivat unionin edut ja jos se on asianmukaisesti perusteltua asianmukaisen analyysin perusteella.”

10) Korvataan 10 a artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Siirretään komissiolle [voimaantulopäivästä] viiden vuoden ajaksi 10 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.”

11) Korvataan 10 a artiklan 6 kohta seuraavasti:

”6. Tämän artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille, ilmaissut vastustavansa sitä.”

12) Korvataan 11 artikla seuraavasti:

”11 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa sisävesiliikennekomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011²⁴ tarkoitettu komitea.
2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa. Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tuolloin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.”

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) Kumotaan 12 artiklan 2 ja 3 kohta.
- 14) Lisätään artikla seuraavasti:

”12 a artikla

Seuranta

Komissio seuraa jokitiedotuspalvelujen käyttöönottoa unionissa ja laatii kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään ... [viiden vuoden kuluttua voimaantulosta].”

- 15) Korvataan direktiivin 2005/44/EY liite I tämän direktiivin liitteessä I olevalla tekstillä.
- 16) Korvataan direktiivin 2005/44/EY liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä.
- 17) Lisätään tämän direktiivin liitteessä III oleva teksti liitteeksi III.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään ... [kolmen vuoden kuluttua voimaantulosta]. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.
2. Näissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
3. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille, joilla on direktiivin 2005/44/EY 2 artiklan soveltamisalaan kuuluvia sisävesiväyliä.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Neuvoston puolesta

Puhemies

Puheenjohtaja

TIETOJA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tämän direktiivin 4 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti on toimitettava erityisesti seuraavat tiedot:

- väylän linjaus kilometrimerkintöineen,
- aluksia tai alusryhmiä koskevat rajoitukset, jotka liittyvät pituuteen, leveyteen, syvyykseen ja aluksen suurimpaan korkeuteen merenpinnasta,
- rajoittavien rakenteiden, erityisesti kanavasulkujen ja siltojen käyttöajat,
- ennakoitua odotusajaa silloilla, suluissa ja sisävesisatamissa,
- satamien ja uudelleenlastauskeskusten sijainti,
- tiedot liikennöinnin kannalta olennaisista vedenkorkeusmittareista,
- vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sijainti.

Toimitettujen tietojen on oltava ajantasaisia.

JOKITIEDOTUSPALVELUJA KOSKEVIEN TEKNISTEN ERITELMIEN PERIAATTEET

1. Yleiset periaatteet

Jokitiedotuspalveluja koskevissa teknisissä eritelmissä on noudatettava yleisiä periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) ohjeissa on esitettävä palvelujen ja niihin liittyvien järjestelmien suunnittelua, toteutusta ja käyttöä koskevat tekniset vaatimukset;
- b) ohjeissa on esitettävä jokitiedotuspalvelujen arkkitehtuuri ja organisaatio;
- c) ohjeissa on esitettävä suosituksia, jotka koskevat alusten osallistumista jokitiedotuspalveluihin, yksittäisiä palveluja ja jokitiedotuspalvelujen vaiheittaista kehittämistä.

2. Sisävesien elektroninen merikarttajärjestelmä (ECDIS)

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisesti laadittavissa teknisissä eritelmissä on sisävesiliikenteen elektronisen merikarttajärjestelmän (sisävesien ECDIS) osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) yhteensopivuus meriliikenteen ECDIS-järjestelmän kanssa, jotta voidaan helpottaa sisävesialusten liikennöintiä jokisuistojen sekaliikenteessä sekä meri-joki-liikenteessä;
- b) sisävesien ECDIS-järjestelmän laitteita koskevien vähimmäisvaatimusten asettaminen ja elektronisten merikarttojen vähimmäissisällön määrittely siten, että varmistetaan liikennöinnin turvallisuus ja erityisesti
 - a) sisävesien ECDIS-järjestelmän laitteiden suuri luotettavuus ja saatavuus;
 - b) sisävesien ECDIS-laitteiden lujuus, jotta ne kestävät aluksilla vallitsevat tyypilliset ympäristöolosuhteet laitteiden laadun ja luotettavuuden heikkenemättä;
 - c) kaikkien liikennöinnin turvallisuuden kannalta tarpeellisten maantieteellisten kohteiden (esimerkiksi väylän rajojen, rantarakenteiden ja merimerkkien) merkitseminen elektronisiin merikarttoihin;

- d) elektronisen merikartan seuranta yhdessä tutkakuvan kanssa silloin, kun sitä käytetään aluksen ohjaamiseen;
- c) väylän ajantasaisten syvyystietojen näyttäminen elektronisessa merikartassa ja ennustetun tai tosiasiallisen vedenkorkeuden näyttö;
- d) lisätietojen (esimerkiksi muiden tahojen kuin toimivaltaisten viranomaisten antamien tietojen) lisääminen elektroniseen merikarttaan ja niiden näyttäminen sisävesien ECDIS-järjestelmässä siten, ettei se vaikuta turvalliseen liikennöintiin tarvittaviin tietoihin;
- e) jokitiedotuspalvelujen käyttäjien mahdollisuus saada elektronisia merikarttoja;
- f) kaikkien sovellusvalmistajien mahdollisuus saada merikarttoja varten tarvittavia tietoja, tarpeen vaatiessa kohtuullista kustannuksiin perustuvaa maksua vastaan;
- g) sulkujen, siltojen ja sisävesisatamien odotusaikoja koskevien ajantasaisten tietojen sisällyttäminen ja niiden näyttäminen sisävesien ECDIS-järjestelmässä siten, että se ei vaikuta turvallisessa liikennöinnissä tarvittaviin tietoihin.

3. Elektroniset alusten ilmoittautumisjärjestelmät

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä on alusten elektronisten ilmoittautumisjärjestelmien osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) elektronisen tiedonvaihdon helpottaminen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä sekä niiden välillä, jotka osallistuvat sekä sisävesi- että meriliikenteeseen ja multimodaaliliikenteeseen silloin, kun siihen liittyy sisävesiliikennettä;
- b) vakiomuotoiset liikenneilmoitusviestit alukselta viranomaisille ja viranomaisilta alukselle suuntautuvassa sekä viranomaisten välisessä viestinnässä, jotta saavutettaisiin yhteensopivuus meriliikenteen kanssa;
- c) kansainvälisesti hyväksytyt koodiluettelot ja -luokitukset, joita voidaan täydentää sisämaaliikenteen tarpeiden mukaan;
- d) aluksen yksilöllisen eurooppalaisen tunnistenumeron käyttö.

4. Laivureille tarkoitetut ilmoitukset

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä on laivureille tarkoitettujen ilmoitusten, erityisesti väylätietojen, liikennetiedotuksen ja liikenteen hallinnan sekä matkasuunnittelun, osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) standardoitu tietorakenne, jossa käytetään ennalta määriteltyjä tekstimoduuleita ja joka on koodattu pitkälle, jotta mahdollistetaan tärkeimmän sisällön automaattinen kääntäminen muille kielille ja helpotetaan laivureille tarkoitettujen ilmoitusten integrointia matkasuunnittelujärjestelmiin;
- b) standardoidun tietorakenteen yhteensopivuus sisävesien ECDIS-järjestelmän tietorakenteen kanssa, jotta helpotetaan laivureille tarkoitettujen ilmoitusten integrointia sisävesien ECDIS-järjestelmään;
- c) yhdenmukaisuus liikennöinnin ja matkasuunnittelun teknisten eritelmien kanssa, jotta varmistetaan toimitettujen tietojen johdonmukaisuus.

5. Alusten paikannus- ja seurantajärjestelmät

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä on alusten paikannus- ja seurantajärjestelmien osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) järjestelmiä koskevien vaatimusten ja vakiosanomien sekä menettelyjen määrittely, jotta sanomat voidaan toimittaa automatisoidusti;
- b) taktisen liikennetiedotuksen vaatimukseen sopivien järjestelmien ja strategisen liikennetiedotuksen vaatimukseen sopivien järjestelmien eriyttäminen sekä paikannustarkkuuden että päivitysasteen osalta;
- c) kuvaus alusten paikannuksen ja seurannan teknisistä järjestelmistä, kuten sisävesien AIS-järjestelmästä (automaattisesta tunnistusjärjestelmästä);
- d) tietomuotojen yhteensopivuus meriliikenteen AIS-järjestelmän kanssa.

6. Eurooppalaisen RIS-ympäristön periaatteet

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä on eurooppalaisen RIS-ympäristön osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) sisävesiliikenteen keskitettynä digitaalisena palvelupisteenä toimiminen;
- b) yhdenmukainen keskitetty yhteyspiste, josta saa ajantasaista ja mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaista tietoa väyläolosuhteista TEN-T-verkossa tapahtuvaa turvallista ja kestävää liikennöintiä, suunnittelua ja satamatoimintoja varten;
- c) multimodaalisten kuljetusketjujen mahdollistaminen ja samalla riittävän tietosuojan tason tarjoaminen;
- d) tietojen oikeellisuuden korkea taso, joka mahdollistaa saumattoman tietojenvaihdon TEN-T-verkossa toimivien asianomaisten RIS-käyttäjien välillä (unionissa ja sen ulkopuolella);
- e) käyttäjäystävällinen rajapinta, jossa on käyttökelpoisia, hyödyllisiä ja käytännöllisiä toimintoja, kuten mahdollisuus tallentaa ja säilyttää profiileja;
- f) yhdenmukainen, keskitetty piste ilmoittautumiseen yhden kerran periaatteen mukaisesti, myös kansainvälisten matkojen osalta;
- g) yhteys muihin tieto-, viestintä-, liikennöinti- tai paikannus-/lokalisointiteknologioita käyttäviin järjestelmiin, joilla infrastruktuuria, liikkumista ja liikennettä voidaan hallita tehokkaasti TEN-T-verkossa ja joilla kansalaisille ja liikenteenharjoittajille voidaan tarjota lisäarvopalveluja, mukaan lukien järjestelmät verkon turvallista, varmaa, ympäristöystävällistä ja resurssitehokasta käyttöä varten;
- h) sellaisten anonymisoitujen ja aggregoitujen käyttötietojen kerääminen ja ilmoittaminen, joita voidaan käyttää jokitiedotuspalvelujen toteuttamisen seurantaan, mukaan lukien ainakin RIS-käyttäjien määrä, tietojen saatavuus eurooppalaisessa RIS-ympäristössä sekä yhteydet ja vaihtojen määrä muiden digitaalisten järjestelmien tai alustojen kanssa;
- i) kyberturvallisuuden varmistaminen.

7. Tietojen saatavuus muita digitaalisia järjestelmiä tai alustoja varten

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä, jotka koskevat tietojen vaihtamista muiden digitaalisten järjestelmien tai alustojen kanssa, on noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) eurooppalaisen RIS-ympäristön tarjoamiin toimintoihin perustuminen;
- b) sähköisen tietojenvaihdon helpottaminen RIS-teknologioiden ja muiden liikennemuotojen käytössä olevien tietokantojen ja järjestelmien välillä asianmukaisten tietoyhteyksien ja -rajapintojen avulla;
- c) automaattisen tietojenvaihdon järjestelmiä ja menettelyjä koskevien vaatimusten määrittäminen;
- d) reaaliaikainen tietojenvaihto erityisesti aikakriittisten tietojen osalta;
- e) turvallisen tietojenvaihdon varmistaminen kattavan, oikeuksiin perustuvan pääsynvalvontajärjestelmän mukaisesti;
- f) järjestelmien välistä tietojenvaihtoa koskevien puitteiden laatiminen ennakoivasti niin, että ne mahdollistavat tulevan kehityksen ja yhteydet muihin järjestelmiin tarpeen mukaan, mukaan luettuna tietojenvaihto tulevan eurooppalaisen liikkumisdata-avaruuden ja minkä tahansa muun sellaisen järjestelmän kanssa, joka on suunniteltu edistämään multimodaaliliikenteen innovaatioita.

8. [...]

[...]

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

9. Tiedot liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten

Tämän direktiivin 5 artiklassa tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä, jotka koskevat tietoja liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten, on noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

- a) ajantasaisten tietojen toimittaminen säännöllisin väliajoin ja ainakin silloin, kun väylätilanteessa tapahtuu merkittäviä muutoksia, jotka voivat vaikuttaa liikennöintiin;
- b) vähintään seuraavien tietojen kattaminen:
 - a) ennakoitujen odotusajat suluissa, (avattavilla) silloilla ja sisävesisatamissa;
 - a 1) Euroopan vesiväyläverkostoa koskevat tiedot, joita tarvitaan liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten ja jotka kattavat vähintään liitteessä I esitetyt vähimmäisvaatimukset;
 - b) vedenkorkeus, matalin luodattu syvyys, alikulkukorkeus, avattavien patojen tilanne, jos liikennöinti on estynyt, vedenkorkeussuhteet, ennustettu vedenkorkeus, matalin luodattu ennustettu syvyys;
 - c) jäättilanne ja siihen liittyvä liikennöitävyys;
 - d) sulkujen, (avattavien) siltojen ja sisävesisatamien toiminta-ajat.
 - e) [...]
- c) tietojen toimittaminen tarvittaessa sisävesien ECDIS-järjestelmän, laivureille tarkoitettujen ilmoitusten ja eurooppalaisen RIS-ympäristön kautta.

JOKITIEDOTUSPALVELUJA KOSKEVAT TEKNISET ERITELMÄT

Jokitiedotuspalveluihin sovellettavat tekniset eritelmät ovat standardissa [ES-RIS 2023/1] esitetyt eritelmät.

