

Brussel, 11 juni 2024
(OR. en)

10824/24

**Interinstitutioneel dossier:
2024/0011(COD)**

**TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138**

NOTA

van:	het secretariaat-generaal van de Raad
aan:	Raad
nr. Comdoc.:	6008/24
Betreft:	Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD tot wijziging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap – Algemene oriëntatie

I. INLEIDING

1. De Commissie heeft het in hoofde genoemde voorstel op 31 januari 2024 aan de Raad en het Europees Parlement toegezonden.
2. Het voorstel betreft een wijziging van Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (rivierinformatiediensten - RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap¹.

¹ PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152.

3. In Richtlijn 2005/44/EG is een kader bepaald voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde, interoperabele en open RIS² met als doel de veiligheid, de efficiëntie en de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart te verbeteren. De richtlijn bevat de algemene voorschriften voor de invoering van RIS door de lidstaten, de gebieden waarvoor standaarden moeten worden opgesteld en de beginselen die moeten worden gevolgd.
4. De Commissie heeft in 2021 een ex post evaluatie³ van de richtlijn uitgevoerd. De conclusie was dat de invoering van RIS nog steeds op een trage en versnipperde manier verloopt, waardoor het concurrentievermogen en de veiligheid van de sector worden belemmerd en er niet wordt bijgedragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal.
5. De herziening van de richtlijn heeft tot doel de vastgestelde problemen aan te pakken. Er worden drie hoofddoelstellingen nagestreefd:
 - de beschikbaarheid van RIS-gegevens en geharmoniseerde standaarden waarborgen;
 - de integratie van de binnenvaart in de multimodale keten bevorderen;
 - een ruimere toepassing en betere interoperabiliteit van digitale oplossingen verzekeren en problemen op het gebied van gegevensbescherming oplossen.
6. De Commissie heeft het voorstel aangenomen in het kader van haar programma voor gezonde en resultaatgerichte regelgeving (Refit). Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling⁴, die voortbouwt op een externe ondersteunende studie.

² RIS zijn geavanceerde diensten en functies die in de eerste plaats betrekking hebben op verkeer of vervoer over de binnenwateren. Tot de verkeersdiensten behoren de Fairway Information Service (vaarweginformatie), Traffic Information (verkeersinformatie), Traffic Management (verkeersmanagement), Traffic Monitoring (verkeersmonitoring) en Calamity Abatement (calamiteitenbestrijding); tot de vervoersdiensten behoren reisplanning, haven- en terminalbeheer, vracht- en vlootbeheer, statistieken en infrastructuurheffingen voor de binnenvaart.

³ SWD(2021) 50 final.

⁴ Doc. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. BEOORDELING DOOR ANDERE INSTELLINGEN

7. Op 17 april 2024 heeft de Commissie vervoer en toerisme (TRAN) van het Europees Parlement de heer Tom Berendsen (PPE, Nederland) als rapporteur aangewezen.
8. Op 24 april 2024 heeft het Europees Economisch en Sociaal Comité advies over het voorstel uitgebracht⁵. Het Europees Comité van de Regio's heeft op 9 februari 2024 besloten geen advies uit te brengen.

III. STAND VAN ZAKEN IN DE RAAD

9. De Groep zeescheepvaart heeft het voorstel vanaf februari 2024 tijdens zes vergaderingen besproken. Alle delegaties spraken hun algemene steun uit voor de doelstellingen van het Commissievoorstel om de veiligheid, efficiëntie en milieuvriendelijkheid van de binnenvaart te verbeteren. De groep heeft het voorstel uitvoerig behandeld en verscheidene compromisvoorstellen van het voorzitterschap besproken.
10. Het Comité van permanente vertegenwoordigers heeft tijdens zijn vergadering van 5 juni zijn steun voor het meest recente compromisvoorstel bevestigd en de Raad aanbevolen tijdens de zitting van de Raad TTE (Vervoer) op 18 juni 2024 tot een algemene oriëntatie te komen.
11. Het voorstel van de Commissie is op een aantal punten gewijzigd. Veel van deze wijzigingen zijn bedoeld om duidelijkheid te scheppen over de verwerking van persoonsgegevens en om te zorgen voor technische samenhang. Daarnaast zijn er nog andere inhoudelijke wijzigingen aangebracht, die hieronder worden uiteengezet.
12. De Commissie heeft voorgesteld het toepassingsgebied van de richtlijn uit te breiden tot alle binnenwateren die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T). De richtlijn zou dan ook van toepassing worden op verschillende lidstaten die tot nu toe geen RIS hebben ingevoerd omdat zij niet rechtstreeks verbonden zijn met binnenwateren uit andere lidstaten. In hun specifieke geval zijn de binnenvaartactiviteiten in wezen nationale activiteiten zonder grensoverschrijdende component. Deze lidstaten hebben vraagtekens geplaatst bij de meerwaarde van de invoering van RIS; naar hun oordeel zou dit aanzienlijke

⁵ Doc. 10350/24.

kosten en administratieve lasten met zich meebrengen zonder voordelen op te leveren voor de interne markt of de algemene werking van het vervoerssysteem. De binnenvaartactiviteiten vallen vaak al onder de maritieme systemen in deze landen. Bovendien moet worden opgemerkt dat in de effectbeoordeling van de Commissie geen rekening is gehouden met de financiële en administratieve gevolgen van deze uitbreiding van het toepassingsgebied.

13. Om deze redenen is de formulering van artikel 2 herzien: de richtlijn zou van toepassing blijven op binnenwateren en binnenhavens die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk en die *rechtstreeks verbonden* zijn met binnenwateren en binnenhavens van een andere lidstaat (en die ook deel uitmaken van het TEN-T). De huidige bepaling in artikel 2, lid 2, op grond waarvan de lidstaten de richtlijn vrijwillig kunnen toepassen op binnenwateren die buiten het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, blijft ongewijzigd.
14. De directe link tussen RIS en IT-systemen van andere vervoerswijzen, zoals EMSW en eFTI, is op verzoek van verschillende lidstaten geschrapt uit de tekst en verduidelijkt in een overweging.
15. Het door de Commissie voorgestelde klachtafhandelingsmechanisme (artikel 8 bis) werd door de meeste lidstaten als te prescriptief beschouwd. Dergelijke mechanismen bestaan reeds op nationaal niveau en veel delegaties hebben hun bezorgdheid geuit over de toegenomen administratieve lasten die een dergelijke bepaling met zich mee zou brengen; verscheidene lidstaten waren zelfs van mening dat de voorgestelde tekst in strijd zou zijn met de toepassing van de beginselen van subsidiariteit en evenredigheid. Het artikel is daarom geschrapt.
16. De lidstaten waren geen voorstander van het voorstel van de Commissie om bijlage I te laten bijwerken door middel van een gedelegeerde handeling. Deze bijlage bevat de lijst met relevante gegevens die aan RIS-gebruikers moeten worden verstrekt, en elke wijziging in deze lijst kan aanzienlijke financiële gevolgen hebben. Bovendien is een dergelijke vereenvoudigde procedure niet echt nodig, aangezien de lijst in de 19 jaar sinds de vaststelling van de oorspronkelijke richtlijn niet moest worden bijgewerkt.
17. Tot slot zou de door de Commissie voorgestelde omzettingstermijn (één jaar na de inwerkingtreding van de wijzigingsrichtlijn) worden verlengd tot 3 jaar.

18. Bij het voorstel is een effectbeoordeling⁶ gevoegd. Deze werd tijdens een vergadering van de groep voorgesteld en uitvoerig besproken. De opmerkingen hadden voornamelijk betrekking op de gevolgen van de voorgestelde uitbreiding van het toepassingsgebied van de richtlijn.
19. In dit stadium van de procedure handhaaft de Commissie een procedureel voorbehoud bij alle wijzigingen van haar voorstel.

IV. VERZOEK AAN DE RAAD

20. In het licht van het bovenstaande wordt de Raad verzocht om, op basis van de tekst in bijlage bij deze nota, tot een *algemene oriëntatie* te komen over het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap.

⁶ Doc. 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité¹,

Na raadpleging van het Comité van de Regio's,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad² is een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Information Services (RIS) in de Unie. De invoering van RIS op de binnenwateren ondersteunt de veiligheid en de efficiëntie van het vervoer over de binnenwateren, en uiteindelijk de duurzaamheid ervan, door binnenvaartactiviteiten efficiënter te maken.

¹ PB C van , blz. .

² Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2005/44/EG heeft de binnenvaartsector voordeel gehaald uit de invoering van geharmoniseerde RIS. De mate van harmonisatie verschilt echter van lidstaat tot lidstaat en de invoering van de nodige specificaties is een langdurig proces gebleken. Tegelijk wordt in de Europese Green Deal³ aangedrongen op de verdere ontwikkeling van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit; RIS moeten worden aangepast om op die nieuwe uitdagingen te kunnen inspelen. Voorts wordt in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit⁴ de herziening van Richtlijn 2005/44/EG voorgesteld als een van de maatregelen om de totstandbrenging van een echt slim vervoerssysteem, efficiënte capaciteitstoewijzing en verkeersbeheer te bevorderen. Ter ondersteuning van de doelstelling dat de binnenwateren tegen 2030 deel moeten uitmaken van een naadloos systeem van geharmoniseerde RIS, wordt in het actieplan NAIADES III⁵ aangegeven dat de herzieningen van het rechtskader voor RIS tot doel zouden hebben de bestaande hiaten in de harmonisatie en de interoperabiliteit met andere vervoerswijzen te helpen vullen en bij te dragen tot een betere beschikbaarheid en een beter hergebruik van gegevens en een betere interoperabiliteit van digitale systemen, conform de Europese datastrategie⁶. Die veranderingen en ontwikkelingen en de ervaring die is opgedaan bij de uitvoering van Richtlijn 2005/44/EG, moeten in aanmerking worden genomen bij de aanpassing van RIS.
- (3) In het belang van de vaststelling van een consequente aanpak van interoperabiliteit in de sector openbare diensten moeten bij de invoering van de Europese RIS-omgeving en andere oplossingen die onder het toepassingsgebied van deze handeling vallen, de beginselen worden gevolgd die zijn neergelegd in het recentste Europees interoperabiliteitskader⁷, zoals opgedragen in artikel 6 van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van maatregelen voor een hoog niveau van interoperabiliteit van de overheidssector in de Unie (verordening Interoperabel Europa)⁸.

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) Verordening (EU) nr. 1315/2013⁹ bevat voorschriften voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)¹⁰ met het oog op de goede werking van de interne markt, en heeft tot doel te waarborgen dat dezelfde hoogwaardige diensten beschikbaar zijn en compatibel zijn met de systemen van andere vervoerswijzen op dat netwerk.
- (5) Aangezien binnenschepen meestal internationale reizen maken, moeten RIS gericht zijn op de binnenwateren die deel uitmaken van het TEN-T en die rechtstreeks verbonden zijn met binnenwateren van een andere lidstaat die deel uitmaken van het TEN-T, en dus van groot belang zijn voor de Unie. Om rekening te kunnen houden met specifieke nationale kenmerken moeten de lidstaten de RIS-voorschriften vrijwillig kunnen blijven uitbreiden tot andere delen van hun netwerk van binnenwateren dan die welke in het TEN-T zijn opgenomen. De lidstaten moeten ook RIS-diensten in een grensoverschrijdende context kunnen aanbieden, en wel door één van de twee betrokken lidstaten. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten moeten samenwerken met het oog op de verlening van deze RIS-diensten op grensoverschrijdende binnenwateren.
- (5 bis) Gezien de Russische aanvalsoorlog tegen Oekraïne is samenwerking tussen de Unie en Rusland op het gebied van RIS noch passend, noch in het belang van de Unie. Grensoverschrijdende samenwerking met Rusland op het gebied van RIS is bijgevolg niet langer een prioriteit op het grondgebied van de lidstaten.

⁹ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Het TEN-T-beleid (het beleid van de EU voor het trans-Europees vervoersnetwerk) is een belangrijk instrument voor de ontwikkeling van een samenhangende, efficiënte, multimodale en hoogwaardige vervoersinfrastructuur in de hele EU. Het TEN-T bestaat uit spoorwegen, binnenwateren, kustvaartroutes en wegen die stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, luchthavens en terminals met elkaar verbinden.

- (6) Uit de ervaring die is opgedaan met de toepassing van Richtlijn 2005/44/EG bleek dat het belangrijk is om de technische specificaties voor de verstrekking van gegevens over navigatie en reisplanning aan te scherpen zodat de kwaliteit en de tijdigheid van de aan RIS-gebruikers verstrekte informatie wordt verbeterd. Het Europees beheersysteem voor referentiegegevens (ERDMS) bevat de referentiegegevens en codelijsten die nodig zijn voor de goede werking van RIS, is opgezet door de Commissie en wordt momenteel door haar beheerd. Het beheer van het ERDMS zou in de toekomst aan een derde kunnen worden overgedragen.
- (7) De beschikbaarheid van actuele en nauwkeurige gegevens over de toestand van de vaarweg en specifieke punten zoals bruggen, sluisen en binnenhavens voor RIS-gebruikers tijdens het varen, moet de algehele efficiëntie van de binnenvaartsector verbeteren. RIS moeten daarom een actuele gegevensuitwisseling bevatten met semiautomatisch en volledig automatisch beheer van infrastructuursystemen voor sluisen en beweegbare bruggen en met de havengemeenschapssystemen van binnenhavens.
- (8) Opdat RIS interconnectie met de logistieke keten mogelijk zou maken, is het belangrijk dat informatie niet alleen wordt gedeeld met binnenvaartgebruikers (bv. door middel van havengemeenschapssystemen van binnenhavens en slimme binnenvaartinfrastructuursystemen) maar ook met systemen en toepassingen van andere vervoerswijzen. De nationale maritieme éénloketsystemen (MNSW's) binnen het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe)¹¹ moeten geharmoniseerde scheepsmelding in de hele Unie mogelijk maken voor zeevervoer. De uitwisseling van verkeersinformatie zoals aankomst- en vertrektijden zou interoperabiliteit, multimodaliteit en een vlotte integratie van de binnenvaart in de gehele logistieke keten verzekeren. Elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI) moet waar nodig de basis vormen voor de uitwisseling van vrachtinformatie op het vlak van gevaarlijke goederen en afvalstoffen tussen RIS-gebruikers. Waar nodig moeten via RIS koppelingen worden bevorderd en gegevens toegankelijk worden gemaakt voor digitale systemen en platforms van andere vervoerswijzen.

¹¹ Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) De uitwisseling van informatie tussen binnenschepen en binnenhavens, bijvoorbeeld over de beschikbaarheid van haveninstallaties, over werktijden of over schepen en vracht, verloopt niet altijd optimaal en beïnvloedt de efficiëntie van binnenvaartactiviteiten. Informatie over de beschikbaarheid van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in havens is van bijzonder belang om de milieuprestaties van de sector te verbeteren. Om de uitwisseling van dergelijke informatie te vereenvoudigen en te stroomlijnen en de algehele efficiëntie van de sector te verbeteren, is het belangrijk dat die uitwisseling een onderdeel van RIS wordt en dat de nodige technische specificaties worden ontwikkeld.
- (10) Het gebruik van één enkel digitaal platform voor RIS moet de verlening van RIS stroomlijnen, de efficiëntie van binnenvaartactiviteiten verbeteren en de lasten voor aanbieders en gebruikers van RIS verlagen. Dat platform (“de Europese RIS-omgeving”) moet relevante diensten ondersteunen en een centraal punt vormen voor de uitwisseling van RIS-informatie binnen de binnenvaartsector en met andere vervoerswijzen, en moet derhalve de belangrijkste digitale backbone worden voor de verlening van RIS in de Unie. De lidstaten moeten een of meer bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de werking van de Europese RIS-omgeving. Die autoriteiten zijn verwerkingsverantwoordelijken met het oog op de werking van de Europese RIS-omgeving.
- (11) Om uniforme voorwaarden voor de invoering van de Europese RIS-omgeving te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om het kader voor de ontwikkeling en de werking van het platform vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad¹².
- (11 bis) Samenwerking met derde landen, met name buurlanden, is van belang om ervoor te zorgen dat de Europese RIS-omgeving en de nationale RIS van deze derde landen op elkaar aansluiten en interoperabel zijn.

¹² Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitvoering van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11 ter) De lidstaten moeten, zo nodig in samenwerking met de Europese Unie, de schippers, exploitanten, reders of eigenaren van de schepen die op hun binnenwateren varen, en de verscheppers of eigenaren van de vracht die aan boord van die schepen wordt vervoerd, stimuleren om ten volle gebruik te maken van de bij deze richtlijn beschikbaar gestelde diensten.
- (12) De lidstaten worden aangemoedigd een doeltreffende klachtafhandelingprocedure op te zetten. De autoriteiten van de lidstaten worden aangemoedigd samen te werken bij de afhandeling van klachten over grensoverschrijdende aspecten (bijvoorbeeld onverenigbare standaarden voor het melden van scheepsinformatie), aangezien 75 % van de binnenvaart-activiteiten internationale reizen omvat. De afhandeling van klachten in het kader van deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van toezichhoudende autoriteiten uit hoofde van het recht van de Unie en de lidstaten, met inbegrip van Verordening (EU) 2016/679¹³ en Verordening (EU) 2018/1725¹⁴.
- (13) Bij de ontwikkeling van technische specificaties moet een reeks beginselen worden gevolgd (met name die welke zijn opgenomen in bijlage II) om een correcte en geharmoniseerde uitvoering van de bepalingen van Richtlijn 2005/44/EG te verzekeren. In die beginselen moeten de belangrijkste elementen van elke RIS-component worden samengevat.
- (14) De vereisten en technische specificaties voor RIS moeten met name waarborgen dat RIS-gegevens die persoonsgegevens zijn overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad alleen kunnen worden verwerkt volgens een alomvattend, op rechten gebaseerd toegangscontrolesysteem met toegewezen functies, dat alle bevoegde autoriteiten overeenkomstig hun respectieve regelgevende bevoegdheden onmiddellijk toegang tot die gegevens kunnen krijgen, dat passende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen om te verzekeren dat persoonsgegevens op elektronische wijze kunnen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad¹⁵ en Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees

¹³ PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1.

¹⁴ PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39.

¹⁵ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van

Parlement en de Raad¹⁶, onder meer om bescherming te bieden tegen inbreuken in verband met persoonsgegevens, en dat gevoelige handelsinformatie kan worden verwerkt op een wijze die de vertrouwelijkheid van die informatie eerbiedigt.

- (15) Om een veilige en optimale navigatie van schepen op de binnenwateren te waarborgen, moeten de lidstaten de locatie van alle binnenschepen kennen, onder meer door gegevens van automatische identificatiesystemen (AIS) te gebruiken. De lidstaten moeten ook RIS-gerelateerde informatie uitwisselen om de efficiëntie van RIS te vergroten en de meldingsverplichtingen te beperken. Als de overdracht en uitwisseling van RIS-gerelateerde informatie voor deze doeleinden gepaard gaat met de verwerking van persoonsgegevens, zoals de verwerking van namen of locatiegegevens die het mogelijk maken een persoon rechtstreeks of onrechtstreeks te identificeren, moeten de lidstaten waarborgen dat die persoonsgegevens in voorkomend geval rechtmatig worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 en Richtlijn 2002/58/EG.
- (16) [...]
- (17) Als dit op grond van een passende analyse naar behoren gerechtvaardigd is en er geen relevante en actuele internationale standaarden bestaan om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen, of als wijzigingen in of het resultaat van het besluitvormingsproces van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni) de belangen van de Unie in gevaar zouden brengen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG teneinde passende technische specificaties voor RIS te bepalen, overeenkomstig de beginselen van bijlage II bij Richtlijn 2005/44/EG, met de bedoeling de belangen van de Unie te beschermen.

Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

¹⁶ Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39, ELI:
<http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Uit de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van Richtlijn 2005/44/EG blijkt dat de invoering en actualisering van technische specificaties een langdurig proces is, wat een invloed heeft gehad op de prestaties van de sector. Het is daarom belangrijk dat het proces voor de invoering van technische specificaties wordt gewijzigd.
- (19) Bij Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad¹⁷ is een dergelijk proces ingevoerd op basis van door het Cesni opgestelde technische specificaties. Het Cesni¹⁸ werkt onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en staat open voor deskundigen uit alle lidstaten; het is verantwoordelijk voor het opstellen van de technische standaarden voor de binnenvaart. De ervaring heeft geleerd dat het Cesni op georganiseerde en tijdige wijze technische voorschriften voor binnenschepen heeft opgesteld en bijgewerkt. Rekening houdend met de deskundigheid van het Cesni en de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van Richtlijn (EU) 2016/1629, moet voor Richtlijn 2005/44/EG een soortgelijke aanpak worden toegepast.
- (20) Om een hoog niveau van veiligheid en efficiëntie in de binnenvaart te waarborgen, de verlening van RIS te garanderen en rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang en andere ontwikkelingen in de sector, moet de verwijzing naar de toepasselijke technische specificaties voor rivierinformatiediensten, de Europese standaard voor rivierinformatiediensten (ES-RIS), mits die in overeenstemming is met de beginselen van bijlage II, een integrerend maar niet-essentieel deel vormen van Richtlijn 2005/44/EG en up-to-date worden gehouden. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG, teneinde de verwijzing naar de recentste versie van de ES-RIS-standaard bij te werken en de toepassingsdatum ervan vast te stellen.

¹⁷ Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ Het Cesni is opgericht bij besluit 2015-I-3 van de CCR.

- (21) Als de Commissie gedelegeerde handelingen vaststelt, is het van bijzonder belang dat zij bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven¹⁹. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.
- (22) Het in artikel 11 van Richtlijn 2005/44/EG bedoelde Comité inzake vaarbewijzen voor het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren is afgeschaft. In plaats daarvan is het Binnenvaartcomité, dat deskundig is op het gebied van standaarden en technische specificaties voor de binnenvaart, van belang om de Commissie met betrekking tot RIS bij te staan in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁰. Voorts worden bij deze richtlijn wijzigingen aangebracht in artikel 5 en artikel 12 van Richtlijn 2005/44/EG met betrekking tot de comitéprocedure, die in een geactualiseerd artikel moeten worden verwerkt. Artikel 11 van Richtlijn 2005/44/EG moet worden gewijzigd om met die wijzigingen rekening te houden.
- (23) Met het oog op betere regelgeving en vereenvoudiging moet het mogelijk zijn in Richtlijn 2005/44/EG naar internationale standaarden te verwijzen zonder die in het rechtskader van de Unie te kopiëren.
- (24) RIS worden sinds 2005 in de Unie ingevoerd en de lidstaten hebben aanzienlijke ervaring opgedaan met de ontwikkeling en toepassing. Voorts zijn de nodige technische specificaties voor de werking van RIS opgenomen in bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG. In dat opzicht moet artikel 12, lid 2, van Richtlijn 2005/44/EG worden geschrapt. Door het toepassingsgebied van Richtlijn 2005/44/EG zodanig te wijzigen dat de nadruk wordt gelegd op het

¹⁹ PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

²⁰ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

TEN-T, is de verplichting om RIS in te voeren bovendien van toepassing op de belangrijkste waterwegen, waardoor een betrouwbaar vervoersnetwerk tot stand wordt gebracht. Als zodanig moet artikel 12, lid 3, van Richtlijn 2005/44/EG worden geschrapt.

- (25) Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel is het voor de verwezenlijking van de fundamentele doelstelling van de totstandbrenging van een kader voor de verlening van RIS in de Unie noodzakelijk en passend regels vast te stellen voor de opzet, het gebruik en de technische specificaties van RIS. Deze richtlijn gaat overeenkomstig artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken.
- (26) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad en heeft op 20 maart 2024 een advies uitgebracht²¹.
- (27) Richtlijn 2005/44/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

²¹ PB C [...] van [...], blz. [...].

Artikel 1

Wijzigingen van Richtlijn 2005/44/EG

Richtlijn 2005/44/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

Onderwerp

1. Bij deze richtlijn wordt een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Information Services (RIS) in de Unie, dat tot doel heeft het vervoer over de binnenwateren te ondersteunen om de veiligheid, doeltreffendheid en duurzaamheid van deze vervoerswijze te verbeteren en de koppeling met andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.
2. Deze richtlijn biedt een kader voor de vaststelling en verdere ontwikkeling van technische voorschriften, specificaties en voorwaarden om te zorgen voor geharmoniseerde, interoperabele en toegankelijke RIS op de binnenwateren van de Unie en om de totstandbrenging van gestandaardiseerde interfaces met de verkeersbeheerdiensten van andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.”.

2) Artikel 2, lid 1, wordt vervangen door:

- “1. Deze richtlijn is van toepassing op de invoering en het gebruik van RIS op alle binnenwateren en in alle binnenhavens van de lidstaten die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals gespecificeerd en vermeld in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad²², en die rechtstreeks verbonden zijn met binnenwateren en binnenhavens van een andere lidstaat die deel uitmaken van het TEN-T-netwerk, zoals gespecificeerd en vermeld in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad.”.

²² Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) Aan artikel 3 worden de volgende punten toegevoegd:

“h bis) “trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)”: binnenwateren zoals gedefinieerd in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013;

h ter) [...];

h quater) [...];

h quinquies) [...];

h sexies) “Europees beheersysteem voor referentiegegevens (ERDMS)”: een centraal toegangspunt (bibliotheek) van referentiegegevens en codelijsten die worden gebruikt door IT-toepassingen in de binnenvaart. Dit omvat niet de door de lidstaat verstrekte netgegevens in overeenstemming met de bijlagen I en III;

h septies) “havengemeenschapssysteem”: een elektronisch platform voor de uitwisseling van informatie tussen publieke en particuliere belanghebbenden om vlotte haven- en logistieke processen te waarborgen;

h octies) “slim binnenvaartinfrastructuursysteem”: een elektronisch platform ter ondersteuning van semiautomatisch en volledig automatisch beheer van binnenvaartinfrastructuur in sluizen en beweegbare bruggen op het TEN-T, dat wordt beheerd door de overheidsdiensten voor het beheer van waterwegen;

h nonies) “Europese RIS-omgeving”: een elektronisch platform met centrale toegang dat nationale RIS-informatie bevat voor RIS-gebruikers, alsook links naar elektronische melding volgens het eenmaligheidsbeginsel;

h decies) “binnenhaven”: haven op de binnenwateren van het TEN-T-kernnetwerk of het uitgebreide TEN-T-netwerk, zoals vermeld en ingedeeld in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013.”.

- 4) Artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

Opzetten van RIS

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om RIS toe te passen op de binnenwateren en in de binnenhavens die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.
2. De lidstaten ontwikkelen RIS op zodanige wijze dat de RIS-toepassing efficiënt, uitbreidbaar en interoperabel is, zodat er interactie is met andere RIS-toepassingen en met systemen voor andere vervoerswijzen en er ook interfaces zijn met vervoersbeheersystemen en commerciële activiteiten.
3. Voor het opzetten van RIS moeten de lidstaten:
 - a) ervoor zorgen dat alle relevante gegevens over navigatie en reisplanning op binnenwateren aan RIS-gebruikers worden verstrekt. Die netgegevens, zoals gedefinieerd in bijlage I, moeten actueel zijn en ten minste in een toegankelijk gemeenschappelijk elektronisch formaat worden verstrekt, in overeenstemming met bijlage III;
 - b) ervoor zorgen dat voor al hun binnenwateren en binnenhavens van het TEN-T, naast de in punt a) vermelde gegevens, ook voor navigatiedoeleinden geschikte elektronische navigatiekaarten beschikbaar zijn voor RIS-gebruikers;
 - c) de bevoegde instanties in staat stellen om elektronische scheepsrapporten over alle vereiste gegevens van schepen te ontvangen, voor zover scheepsrapportering krachtens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt de overdracht van de integrale informatie tussen de bevoegde instanties van buurlanden mogelijk gemaakt vóór de schepen de grens bereiken;

- d) ervoor zorgen dat berichten aan de scheepvaart, onder meer over de waterstand (of maximaal toegestane diepgang) en over ijsvorming op hun binnenwateren, worden doorgegeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de nodige informatie voor veilige navigatie bevatten. De berichten aan de scheepvaart moeten actueel zijn en minstens in een toegankelijk gemeenschappelijk elektronisch formaat worden meegedeeld;
- e) [...];
- e bis) ervoor zorgen dat de netgegevens in de Europese RIS-omgeving actueel worden gehouden door onverwijld alle nodige netgegevens als omschreven in de bijlagen I en III te verstrekken;
- f) bevorderen dat ten minste verkeersinformatie beschikbaar wordt gesteld voor de in het Unierecht vastgelegde omgevingen voor elektronische informatie-uitwisseling die in andere vervoerswijzen worden gebruikt, via interfaces die voldoen aan de technische specificaties die zijn vastgesteld overeenkomstig bijlage II, punt 7, in voorkomend geval;
- g) [...];
- h) ervoor zorgen dat gestandaardiseerde interfaces als omschreven in de bijlagen II en III beschikbaar zijn voor de havengemeenschapssystemen van binnenhavens, waaronder de beschikbaarheid van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en in het bijzonder de installaties die vereist zijn uit hoofde van artikel 10 van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad²³;
- i) ervoor zorgen dat gestandaardiseerde interfaces als omschreven in de bijlagen II en III beschikbaar zijn voor de andere slimme binnenvaartinfrastructuur-systemen met het oog op het beheer van het rivierverkeer.

²³ Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Aan de in dit lid vermelde verplichtingen moet worden voldaan overeenkomstig de voorschriften en beginselen in de bijlagen I en II.

4. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten richten RIS-centra op, op basis van regionale behoeften.
5. De lidstaten ontwerpen, beheren, bedienen, gebruiken en onderhouden samen één enkele Europese RIS-omgeving die diensten met betrekking tot de vaarweg, infrastructuur, verkeer en vervoer levert, en stellen de nodige gegevens ter beschikking. De Europese RIS-omgeving is toegankelijk voor alle RIS-gebruikers en is het belangrijkste platform voor de uitwisseling van RIS-gerelateerde informatie. De omgeving bevat interfaces voor verbindingen met systemen van andere vervoerswijzen en binnenhavens. De lidstaten moeten een of meer bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de Europese RIS-omgeving.
6. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de operationele kenmerken, rollen en procedures van de Europese RIS-omgeving en tot vaststelling van de exploiterende entiteit, op basis van de in bijlage II, punt 7, beschreven beginselen voor technische RIS-specificaties, teneinde de uniforme toepassing ervan in de hele Unie te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
7. Bij het gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) geldt de regionale regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways, RAINWAT), die op 12 april 2012 in Boekarest is afgesloten in het kader van de radioreglementen van de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU).
8. [...].
9. De Commissie neemt passende maatregelen om de interoperabiliteit, de betrouwbaarheid, de beschikbaarheid en de veiligheid van RIS te controleren.”.

5) Artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

Technische specificaties

1. Om RIS te ondersteunen en de interoperabiliteit van deze diensten te garanderen, zoals vereist bij artikel 4, lid 2, zijn de in bijlage III vermelde technische specificaties overeenkomstig de beginselen van bijlage II van toepassing en hebben ze met name betrekking op de volgende gebieden:
 - a) Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (Inland ECDIS);
 - b) elektronische scheepsrapportering;
 - c) berichten aan de scheepvaart;
 - d) tracking- en tracingsystemen voor schepen;
 - e) compatibiliteit van de voor het gebruik van RIS noodzakelijke apparatuur;
 - f) technische specificaties voor de werking van de Europese RIS-omgeving;
 - g) verbinding en uitwisseling van informatie met databanken van de Unie (ERDMS);
 - h) gestandaardiseerde interface voor IT-platforms van andere vervoerswijzen;
 - i) gestandaardiseerde interface voor havengemeenschapssystemen en met slimme binnenvaartinfrastructuursystemen;
 - j) gegevens inzake navigatie en reisplanning.”.

5 bis) Artikel 6 wordt vervangen door:

“Artikel 6

Plaatsbepaling per satelliet

Voor RIS, in het kader waarvan een nauwkeurige plaatsbepaling vereist is, wordt het gebruik van systemen voor plaatsbepaling en navigatie per satelliet aanbevolen, zoals door Galileo verleende navigatiediensten, waaronder de hogeprecisiedienst, de Open Service Navigation Message Authentication en de European Geostationary Navigation Overlay Service (Egnos). Voor toepassingen en diensten die gebaseerd zijn op aardobservatiegegevens, wordt het gebruik van gegevens, informatie of diensten van Copernicus aanbevolen.”.

- 6) Artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

Bevoegde autoriteiten

De lidstaten wijzen bevoegde autoriteiten aan voor de RIS-toepassing, de internationale uitwisseling van gegevens, de exploitatie van de Europese RIS-omgeving en de afhandeling van klachten van RIS-gebruikers. Die autoriteiten worden uiterlijk ... [twee jaar na de datum van omzetting van deze richtlijn] aan de Commissie meegedeeld.”.

- 7) [...]:

- 8) Artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

Regels inzake privacy, informatiebeveiliging en verwerking van persoonsgegevens

1. De lidstaten nemen overeenkomstig het toepasselijke Unierecht en nationale recht de passende technische en organisatorische maatregelen om RIS-informatie en RIS-registers te beschermen tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, waaronder ongeoorloofde toegang, wijziging of verlies, en om de vertrouwelijkheid van handelsinformatie en andere gevoelige informatie die op grond van deze richtlijn wordt uitgewisseld, te verzekeren.
2. Gegevens die persoonsgegevens zijn zoals gedefinieerd in artikel 4, punt 1, van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad, worden overeenkomstig deze richtlijn slechts verwerkt voor zover die verwerking noodzakelijk is voor de werking van RIS-toepassingen, om te zorgen voor geharmoniseerde, interoperabele en toegankelijke RIS op de binnenwateren van de Unie en om de totstandbrenging van gestandaardiseerde interfaces met de verkeersbeheerdiensten van andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.”.

9) Artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

Wijzigingsprocedure

1. [...]
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage III vast te stellen teneinde, indien nodig in het licht van de in lid 3 vastgelegde criteria en overeenkomstig de beginselen van bijlage II, de verwijzing naar de recentste versie van ES-RIS te actualiseren en de datum van toepassing ervan vast te stellen.
3. Bij gebrek aan relevante en actuele technische specificaties, of als de door het Cesni opgestelde technische specificaties niet voldoen aan de toepasselijke vereisten van bijlage II, of als wijzigingen in het besluitvormingsproces van het Cesni of in andere elementen van de standaard de belangen van de Unie in gevaar zouden brengen, en als dat op basis van een passende analyse naar behoren gerechtvaardigd is, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage III vast te stellen teneinde passende technische specificaties te bepalen op basis van de beginselen van bijlage II.”.

10) Artikel 10 bis, lid 2, wordt vervangen door:

“2. De in artikel 10 vermelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt vanaf [datum van inwerkingtreding] voor een periode van vijf jaar aan de Commissie toegekend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen deze verlenging verzet.”.

11) Artikel 10 bis, lid 6, wordt vervangen door:

“6. Een overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking indien het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement bezwaar heeft gemaakt.”.

12) Artikel 11 wordt vervangen door:

“Artikel 11

Comitéprocedure

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Binnenvaartcomité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad²⁴.

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing. Indien door het comité geen advies wordt uitgebracht, neemt de Commissie de ontwerpuitvoeringshandeling niet aan en is artikel 5, lid 4, derde alinea, van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.”.

²⁴ Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) In artikel 12 worden de leden 2 en 3 geschrapt.
- 14) Het volgende artikel wordt ingevoegd:

“Artikel 12 bis

Toezicht

De Commissie ziet toe op de invoering van RIS in de Unie en legt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk ... [vijf jaar na de inwerkingtreding] een verslag ter zake voor.”.

- 15) Bijlage I bij Richtlijn 2005/44/EG wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.
- 16) Bijlage II bij Richtlijn 2005/44/EG wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.
- 17) De tekst in bijlage III bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage III.

Artikel 2

Omzetting

1. De lidstaten die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ... [drie jaar na de datum van inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten met binnenwateren die onder het toepassingsgebied van artikel 2 van Richtlijn 2005/44/EG vallen.

Gedaan te Brussel,

Voor het Europees Parlement

Voor de Raad

De voorzitter

De voorzitter

MINIMUMVEREISTEN VOOR DE GEGEVENS

Zoals vermeld in artikel 4, lid 3, punt a), worden met name de volgende gegevens verstrekt:

- as van de waterweg, met kilometeraanduiding;
- beperkingen met betrekking tot de lengte, breedte, diepgang en hoogte boven de waterlijn van schepen en konvoeien;
- bedieningstijd van structuren die de binnenvaart belemmeren, met name sluizen en bruggen;
- voorspelde wachttijden bij bruggen, sluizen en binnenhavens;
- plaats van havens en overslaginstallaties;
- referentiegegevens voor waterpeilmeters die relevant zijn voor de navigatie;
- locatie van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen.

De verstrekte informatie is actueel.

BEGINSELEN VOOR TECHNISCHE SPECIFICATIES VOOR RIS**1. Algemene beginselen**

De technische specificaties voor RIS moeten voldoen aan de volgende algemene beginselen:

- (a) de aanduiding van technische voorschriften voor de planning, de toepassing en het operationele gebruik van diensten en aanverwante systemen;
- (b) de architectuur en de organisatie van RIS;
- (c) aanbevelingen voor vaartuigen om aan RIS deel te nemen, met het oog op individuele diensten en de stapsgewijze ontwikkeling van RIS.

2. Inland ECDIS

Bij het opstellen van de technische specificaties, overeenkomstig artikel 5, voor een Electronic Chart Display and Information System (Inland ECDIS) moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) compatibiliteit met maritieme ECDIS om het verkeer van binnenschepen in gemengde verkeerszones zoals riviermondingen en het zee-binnenwaterverkeer te vergemakkelijken;
- (b) de vaststelling van minimale voorschriften voor Inland ECDIS-apparatuur en de minimale inhoud van elektronische navigatiekaarten met het oog op de veiligheid van de navigatie, met name:
 - (a) een hoog niveau van betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de gebruikte Inland ECDIS-apparatuur;
 - (b) de mate waarin Inland ECDIS-apparatuur bestand is tegen de omstandigheden die gewoonlijk aan boord van een schip heersen, zonder dat de kwaliteit of de betrouwbaarheid achteruitgaat;
 - (c) de opname in de elektronische navigatiekaarten van diverse soorten geografische objecten (bv. vaarweggrenzen, walconstructies, bakens) die nodig zijn om de veiligheid van de navigatie te verzekeren;

- (d) de controle van de elektronische kaart aan de hand van radarbeeld-overlay, wanneer het schip op basis van deze kaart wordt bestuurd;
- (c) de integratie van actuele informatie over de diepte van de vaarweg in de elektronische navigatiekaart en de weergave tot een vooraf bepaald of werkelijk waterpeil;
- (d) de integratie van aanvullende informatie (bv. van andere partijen dan de bevoegde autoriteiten) in de elektronische navigatiekaart en de weergave op Inland ECDIS, zonder dat dit ten koste gaat van de nodige informatie om de veiligheid van de navigatie te verzekeren;
- (e) de beschikbaarheid van elektronische navigatiekaarten voor RIS-gebruikers;
- (f) de beschikbaarheid van de gegevens voor elektronische navigatiekaarten voor alle fabrikanten van toepassingen, indien passend en tegen een redelijke, aan de kosten gerelateerde prijs;
- (g) de integratie van actuele informatie over de wachttijden bij sluisen, bruggen en binnenhavens en de weergave op Inland ECDIS, zonder dat dit ten koste gaat van de nodige informatie om de veiligheid van de navigatie te verzekeren.

3. Elektronische scheepsrapportering

Bij het opstellen van de technische specificaties voor elektronische scheepsrapportering in de binnenvaart, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) de bevordering van de elektronische uitwisseling van gegevens tussen de bevoegde autoriteiten van de lidstaten, tussen deelnemers aan de binnenvaart en de zeevaart, en in het multimodaal vervoer voor zover de binnenvaart daar deel van uitmaakt;
- (b) het gebruik van gestandaardiseerde berichten om informatie over het vervoer door te sturen van schip naar autoriteit, van autoriteit naar schip en van autoriteit naar autoriteit, om voor compatibiliteit met de zeevaart te zorgen;
- (c) het gebruik van internationaal aanvaarde codelijsten en classificaties, eventueel aangevuld voor specifieke behoeften van de binnenvaart;
- (d) het gebruik van een uniek Europees scheepsidentificatienummer.

4. Berichten aan de scheepvaart

Bij het opstellen van de technische specificaties voor berichten aan de scheepvaart, overeenkomstig artikel 5, met name wat vaarweginformatie, verkeersinformatie, verkeersbeheer en reisplanning betreft, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) een gestandaardiseerde gegevensstructuur die gebruikmaakt van vooraf gedefinieerde tekstmodules en die in grote mate is gecodeerd, zodat de belangrijkste inhoud automatisch in andere talen kan worden vertaald en de berichten aan de scheepvaart gemakkelijk in reisplanningssystemen kunnen worden geïntegreerd;
- (b) de compatibiliteit van de gestandaardiseerde gegevensstructuur met de gegevensstructuur van Inland ECDIS, om de integratie van de berichten aan de scheepvaart in Inland ECDIS te vergemakkelijken;
- (c) afstemming op de technische specificaties voor navigatie en reisplanning om de samenhang van de verstrekte informatie te waarborgen.

5. Tracking- en tracingsystemen voor schepen

Bij het opstellen van de technische specificaties voor tracking- en tracingsystemen voor schepen, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) de vaststelling van de vereisten voor systemen en van standaardberichten en -procedures, zodat die automatisch kunnen worden doorgegeven;
- (b) het onderscheid tussen systemen die aan de vereisten van tactische verkeersinformatie voldoen en systemen die aan de vereisten van strategische verkeersinformatie voldoen, zowel wat de nauwkeurigheid van de plaatsbepaling als de vereiste bijwerkingssnelheid betreft;
- (c) de beschrijving van de relevante technische systemen voor tracking en tracing van schepen, zoals Inland AIS (automatisch identificatiesysteem);
- (d) de compatibiliteit van dataformaten met het AIS-systeem voor de zeevaart.

6. Beginselen van de Europese RIS-omgeving

Bij het opstellen van de technische specificaties voor de Europese RIS-omgeving, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) fungeren als één enkel digitaal loket voor de binnenvaart;
- (b) een geharmoniseerd centraal toegangspunt voor actuele informatie, indien mogelijk in realtime, over vaarwegomstandigheden met het oog op veilige en duurzame navigatie, planning en havenbedrijvigheid op het TEN-T;
- (c) multimodale vervoerketens mogelijk maken en tegelijk een passend niveau van gegevensbescherming bieden;
- (d) een hoog niveau van gegevensnauwkeurigheid voor naadloze gegevensuitwisseling tussen relevante RIS-gebruikers op het TEN-T (binnen en buiten de Unie);
- (e) gebruikersvriendelijke interface met bruikbare, nuttige en praktische functies, zoals de mogelijkheid om profielen op te slaan en te bewaren;
- (f) geharmoniseerd, centraal meldingspunt volgens het eenmaligheidsbeginsel, ook voor internationale reizen;
- (g) verbinding met andere systemen die gebruikmaken van informatie-, communicatie-, navigatie- of plaatsbepalings-/lokalisatietechnologie om de infrastructuur, de mobiliteit en het verkeer op het TEN-T doeltreffend te beheren en om burgers en exploitanten diensten met een meerwaarde te verlenen, met inbegrip van systemen voor een veilig, betrouwbaar, milieuvriendelijk en capaciteitsefficiënt gebruik van het netwerk;
- (h) verzamelen en melden van geanonimiseerde en geaggregeerde gebruiksgegevens die kunnen worden gebruikt voor het toezicht op de invoering van RIS, met inbegrip van ten minste het aantal RIS-gebruikers, de beschikbaarheid van gegevens in de Europese RIS-omgeving, en de verbinding en het aantal uitwisselingen met andere digitale systemen of platforms;
- (i) zorgen voor cyberbeveiliging.

7. Beschikbaarheid van gegevens voor andere digitale systemen of platforms

Bij het opstellen van de technische specificaties voor gegevensuitwisseling met andere digitale systemen of platforms, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) voortbouwen op de functies van de Europese RIS-omgeving;
- (b) faciliteren van de elektronische gegevensuitwisseling tussen RIS-technologieën en de databanken en systemen die door andere vervoerswijzen worden gebruikt, via passende datalinks en interfaces;
- (c) vaststelling van de voorschriften voor systemen en procedures voor automatische gegevensuitwisseling;
- (d) uitwisseling van informatie in realtime, met name wat tijdkritieke gegevens betreft;
- (e) zorgen voor de veilige uitwisseling van informatie overeenkomstig een uitgebreid, op rechten gebaseerd toegangscontrolesysteem;
- (f) anticiperen op een systeemuitwisselingskader dat de nodige toekomstige ontwikkelingen en koppelingen met aanvullende systemen mogelijk maakt, met inbegrip van uitwisselingen met de toekomstige Europese dataruimte voor mobiliteit en elk ander systeem dat is ontworpen om innovaties op het gebied van multimodaal vervoer te bevorderen.

8. [...]

[...]

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

9. Gegevens betreffende navigatie en reisplanning

Bij het opstellen van de technische specificaties voor gegevens betreffende navigatie- en reisplanning, overeenkomstig artikel 5, moeten de volgende beginselen in acht worden genomen:

- (a) verstrekken van actuele informatie met regelmatige tussenpozen en ten minste wanneer zich belangrijke veranderingen in de vaarwegsituatie voordoen die een invloed kunnen hebben op de scheepvaart;
- (b) ten minste de volgende informatie bevatten:
 - (a) voorspelde wachttijden bij sluizen, (beweegbare) bruggen en binnenhavens;
 - (a bis) gegevens over het Europees waterwegennet die nodig zijn voor navigatie en reisplanning en die ten minste voldoen aan de minimumvereisten van bijlage I;
 - (b) waterpeil, minst gepeilde diepte, doorvaarthoogte, stuwstand indien de navigatie hierdoor wordt belemmerd, waterregime, voorspeld waterpeil en minst gepeilde voorspelde diepte;
 - (c) ijsgang en de bijbehorende bevaarbaarheid;
 - (d) bedieningstijden van sluizen, (beweegbare) bruggen, binnenhavens;
 - (e) [...]
- (c) verstrekken van informatie via Inland ECDIS, berichten aan de scheepvaart en de Europese RIS-omgeving, naargelang het geval.

TECHNISCHE SPECIFICATIES VOOR RIS

De op RIS toepasselijke technische specificaties zijn de specificaties in [ES-RIS 2023/1].
