



Europeiska
unionens råd

Bryssel den 11 juni 2024
(OR. en)

10824/24

**Interinstitutionellt ärende:
2024/0011(COD)**

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

NOT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Komm. dok. nr:	6008/24
Ärende:	Förslag till EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen – Allmän riktlinje

I. INLEDNING

1. Den 31 januari 2024 översände kommissionen det ovannämnda förslaget till Europaparlamentet och rådet.
2. Förslaget avser en ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen¹.

¹ EUT L 255, 30.9.2005, s. 152.

3. I direktiv 2005/44/EG fastställs ett ramverk för införande och användning av harmoniserade, driftskompatibla och öppna flodinformationstjänster¹ med målet att göra transporter på inre vattenvägar säkrare, effektivare och miljövänligare. I det fastställs de allmänna kraven för hur RIS ska inrättas av medlemsstaterna, de områden där standarder behöver utvecklas och de principer som ska följas.
4. Kommissionen genomförde en efterhandsutvärdering² av direktivet år 2021. Man drog slutsatsen att införandet av RIS fortfarande är långsamt och splittrat, vilket hämmar sektorns konkurrenskraft och säkerhet och gör att den inte kan bidra fullt ut till målen i den europeiska gröna given.
5. Översynen av direktivet syftar till att ta itu med de problem som identifierats. Den har tre huvudsakliga mål, nämligen att
 - säkerställa tillgång till RIS-data samt harmoniserade standarder,
 - underlätta integreringen av transport på inre vattenvägar i den multimodala kedjan,
 - säkerställa ökad användning av och driftskompatibilitet mellan digitala lösningar samt ta itu med dataskyddsfrågor.
6. Kommissionen antog förslaget inom ramen för programmet om lagstiftningens ändamålsenlighet och resultat (*Refit-programmet*). Förslaget bygger på resultaten av en konsekvensbedömning³ som baserades på en extern kompletterande studie.

¹ Flodinformationstjänster (RIS) är avancerade tjänster och funktioner som främst avser antingen trafikrelaterade eller transportrelaterade aspekter av inlandssjöfarten. Trafikrelaterade tjänster är tjänster som farledsinformation, trafikinformation, trafikstyrning, trafikövervakning och stöd till katastrofförebyggande åtgärder. Transportrelaterade tjänster är ruttplanering, hamn- och terminalförvaltning, gods- och flottförvaltning, statistik och infrastrukturavgifter för inre vattenvägar.

² SWD(2021)0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. BEHANDLING VID ÖVRIGA INSTITUTIONER

7. Den 17 april 2024 utnämnde Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) Tom Berendsen (EPP, Nederländerna) till föredragande.
8. Den 24 april 2024 antog Europeiska ekonomiska och sociala kommittén sitt yttrande om förslaget¹. Den 9 februari 2024 beslutade Europeiska regionkommittén att inte avge något yttrande.

III. LÄGESRAPPORT OM RÅDETS ARBETE

9. Arbetsgruppen om sjöfart diskuterade förslaget vid sex möten, med början i februari 2024. Alla delegationer framförde sitt allmänna stöd för målen i kommissionens förslag för att förbättra säkerheten, effektiviteten och miljövänligheten hos transporter på inre vattenvägar. Arbetsgruppen granskade förslaget i detalj och diskuterade ett flertal kompromissförslag som ordförandeskapet lagt fram.
10. Vid sitt möte den 5 juni bekräftade Coreper sitt stöd för det senaste kompromissförslaget och rekommenderade rådet att nå en allmän riktlinje vid mötet i rådet (transport) den 18 juni 2024.
11. Det har gjorts ett antal ändringar i kommissionens förslag. Många av dessa ändringar syftar till att säkerställa tydlighet när det gäller behandling av personuppgifter samt teknisk enhetlighet. Man bör även notera andra substantiella ändringar, vilka anges nedan.
12. Kommissionen föreslog att man ska utvidga direktivets tillämpningsområde till att gälla alla de inre vattenvägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet TEN-T. Följaktligen blir direktivet tillämpligt på flera medlemsstater som inte har genomfört RIS förrän nu, eftersom de inte är direkt anslutna till inre vattenvägar från andra medlemsstater. I deras särskilda situation är transporterna på inre vattenvägar väsentligen nationella transporter som inte har gränsöverskridande inslag. Dessa medlemsstater ifrågasatte mervärdet av att genomföra RIS. Enligt deras utvärdering skulle detta medföra betydande kostnader och administrativa bördor, utan att det skulle medföra någon fördel för den inre marknaden eller för transportsystemets övergripande funktion. Transporterna på inre vattenvägar omfattas ofta redan av

¹ 10350/24.

sjöfartssystem i dessa länder. Dessutom bör noteras att man i den konsekvensbedömning som kommissionen genomförde inte tog hänsyn till de ekonomiska och administrativa konsekvenserna av denna utvidgning av tillämpningsområdet.

13. Av dessa skäl ändrades ordalydelsen i artikel 2: direktivet ska fortsätta att tillämpas på inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet och som är *direkt anslutna* till en annan medlemsstats inre vattenvägar och inlandshamnar (och som också ingår i TEN-T-nätet). Den befintliga bestämmelsen i artikel 2.2, genom vilken medlemsstaterna kan tillämpa direktivet på frivillig basis på inre vattenvägar som är utanför dess tillämpningsområde, förblir oförändrad.
14. Den direkta kopplingen mellan RIS och it-system för andra transportsätt, såsom EMSWe och eFTI, ströks från texten på begäran av flera medlemsstater, och förtydligades i skälen.
15. Den mekanism för hantering av klagomål som föreslogs av kommissionen (artikel 8a) ansåg de flesta medlemsstaterna vara alltför föreskrivande. Sådana mekanismer finns redan på nationell nivå och många delegationer uttryckte oro över den ökade administrativa börda som en sådan bestämmelse skulle medföra. Flera medlemsstater ansåg till och med att den föreslagna texten skulle inkräkta på tillämpningen av subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Därför ströks artikeln.
16. Medlemsstaterna stödde inte kommissionens förslag att göra det möjligt att uppdatera bilaga I genom en delegerad akt. Denna bilaga innehåller en förteckning över relevanta data som måste ges till RIS-användare, och eventuella ändringar av denna förteckning kan få betydande ekonomiska konsekvenser. För det andra är behovet av ett sådant förenklat förfarande egentligen inte rättfärdigat, eftersom det inte funnits något behov av att uppdatera förteckningen under de senaste 19 åren från och med antagandet av det ursprungliga direktivet.
17. Slutligen skulle den tidsfrist för införlivande som kommissionen föreslår (ett år efter det att ändringsdirektivet trätt i kraft) förlängas till 3 år.

18. Förslaget åtföljdes av en konsekvensbedömning¹. Konsekvensbedömningen lades fram och granskades grundligt vid ett arbetsgruppsmöte. De synpunkter som framfördes gällde främst konsekvenserna av den föreslagna utvidgningen av direktivets tillämpningsområde.
19. I detta skede av förfarandet vidhåller kommissionen en reservation på förfarandegrunder mot alla ändringar av förslaget.

IV. ÅTGÄRD SOM BEGÄRS AV RÅDET

20. Mot bakgrund av det ovanstående uppmanas rådet att nå en *allmän riktlinje* om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen, på grundval av texten i bilagan till denna not.

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV**om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen**

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 91.1,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG² inrättas ett ramverk för införande och användning av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) i unionen. Införandet av RIS på inre vattenvägar främjar säkerheten och effektiviteten i transporterna på dessa vägar, och i slutändan deras hållbarhet, genom att verksamheten på de inre vattenvägarna effektiviseras.

¹ EUT C , , s. .

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Sedan direktiv 2005/44/EG trädde i kraft har sektorn för inre vattenvägar gynnats av tillhandahållandet av harmoniserade RIS-tjänster. Harmoniseringen har dock kommit olika långt i medlemsstaterna, och införandet av nödvändiga specifikationer har visat sig vara ta tid. Samtidigt efterlyses i den europeiska gröna given³ ytterligare utveckling av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet, och därför bör RIS anpassas till dessa nya krav. I strategin för hållbar och smart mobilitet⁴ föreslås dessutom en översyn av direktiv 2005/44/EG som en av direktivets åtgärder för att uppnå målet att främja skapandet av ett verkligt smart transportsystem, effektiv kapacitetstilldelning och trafikledning. I handlingsplanen Naiades III⁵ anges att för att stödja målet att inre vattenvägar ska vara en del av ett smidigt system för harmoniserade RIS-tjänster senast 2030 skulle en översyn av den rättsliga ramen för RIS syfta till att överbrygga befintliga luckor i fråga om harmonisering och driftskompatibilitet med andra transportsätt och bidra till förbättrad tillgång till uppgifter, återanvändning och driftskompatibilitet i fråga om digitala system, i linje med EU-strategin för data⁶. Dessa förändringar och denna utveckling samt erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2005/44/EG bör beaktas vid anpassningen av RIS.
- (3) För att använda ett enhetligt tillvägagångssätt i fråga om driftskompatibilitet i den offentliga tjänstesektorn bör man, vid genomförandet av den europeiska RIS-miljön och andra lösningar som omfattas av det här direktivet, följa principerna i den senaste Europeiska interoperabilitetsramen (EIF)⁷, i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (akten om ett interoperabelt Europa)⁸.

³ SWD(2019)640 final.

⁴ SWD(2020)789 final.

⁵ SWD(2021)324 final.

⁶ SWD(2020)66 final.

⁷ SWD(2017)134 final.

⁸ SWD(2022)720 final.

- (4) I förordning (EU) nr 1315/2013⁹ fastställs krav för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)¹⁰ för att den inre marknaden ska fungera smidigt, och vidare syftar förordningen till att säkerställa att samma högkvalitativa tjänster är tillgängliga och driftskompatibla med systemen för andra transportsätt längs detta transportnät.
- (5) Med tanke på att de flesta resor med fartyg i inlandssjöfart är av internationell karaktär bör RIS inriktas på de inre vattenvägar som ingår i TEN-T och är direkt anslutna till en annan medlemsstats inre vattenvägar som ingår i TEN-T och därför är av stor betydelse för unionen. För att ta hänsyn till nationella särdrag bör medlemsstaterna kunna fortsätta att på frivillig basis utvidga RIS-kraven till andra delar av sina nät av inre vattenvägar som inte ingår i TEN-T. Medlemsstaterna bör också kunna tillhandahålla RIS-tjänster i ett gränsöverskridande sammanhang via någon av de två berörda medlemsstaterna. Medlemsstaternas behöriga myndigheter ska samarbeta för tillhandahållandet av dessa RIS-tjänster på gränsöverskridande inre vattenvägar.
- (5a) Med anledning av Rysslands anfallskrig mot Ukraina är samarbete mellan unionen och Ryssland på RIS-området varken lämpligt eller i unionens intresse. Som en följd av detta är gränsöverskridande samarbete med Ryssland i fråga om RIS inte längre en prioritet på medlemsstaternas territorier.

⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ EU:s politik för det transeuropeiska transportnätet, TEN-T-politiken, är ett viktigt instrument för utvecklingen av en sammanhängande, effektiv, multimodal och högkvalitativ transportinfrastruktur i hela EU. Nätet omfattar järnvägar, inre vattenvägar, närsjöfartsleder och vägar som kopplar samman städer, kusthamnar och inlandshamnar samt flygplatser och terminaler.

- (6) Erfarenheterna från tillämpningen av direktiv 2005/44/EG visade att det är viktigt att stärka de tekniska specifikationerna för tillhandahållandet av uppgifter om navigering och ruttplanering, för att förbättra kvaliteten på och punktligheten hos den information som lämnas till RIS-användarna. Det europeiska systemet för hantering av referensuppgifter (*European Reference Data Management System*, ERDMS), som inrättats och för närvarande drivs av kommissionen, innehåller referensuppgifter och kodlistor som är nödvändiga för att RIS ska fungera väl. I framtiden kan driften av ERDMS överföras till en tredje part.
- (7) RIS-användarnas tillgång under navigering till aktuell och korrekt information om farledsförhållandena och specifika punkter som broar, slussar och inlandshamnar bör totalt sett göra sektorn för inre vattenvägar effektivare. RIS bör därför omfatta uppdaterat utbyte av uppgifter med halv- och helautomatisk förvaltning av infrastruktursystem i fråga om slussar och rörliga broar samt med system för hamnsamverkan i inlandshamnar.
- (8) För att RIS ska kunna kopplas samman med logistikkedjan är det viktigt att informationen utbyts inte bara mellan inlandssjöfartens användare (såsom genom system för hamnsamverkan i inlandshamnar och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar) utan även med system och tillämpningar för andra transportsätt. De nationella kontaktpunkterna för sjötransport (MNSW) inom ramen för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSW¹¹) bör möjliggöra harmoniserad fartygsrapportering inom sjötransport i hela unionen. Utbyte av trafikrelaterad information, såsom ankomst- och avgångstider, skulle säkerställa driftskompatibilitet, multimodalitet och smidig integrering av transporter på inre vattenvägar i den övergripande logistikkedjan. Den elektroniska godstransportinformationen (eFTI) bör vid behov ligga till grund för utbytet av lastinformation om farligt gods och avfall mellan RIS-användare. Vid behov bör RIS underlätta kopplingar med och göra information tillgänglig för digitala system och plattformar för andra transportsätt.

¹¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 av den 20 juni 2019 om inrättande av en europeisk kontaktpunkt för sjöfart och om upphävande av direktiv 2010/65/EU (EUT L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Informationsutbytet mellan fartyg i inlandssjöfart och inlandshamnar, till exempel om tillgång till hamnanläggningar, driftstider eller information om fartyg och last, är inte alltid optimalt, vilket gör transporter på inre vattenvägar mindre effektiva. Information om tillgången till infrastruktur för alternativa bränslen i hamnar är särskilt viktig för att främja sektorns miljöprestanda. För att förenkla och rationalisera utbytet av sådan information, och förbättra sektorns övergripande effektivitet, är det viktigt att sådana utbyten blir en del av RIS och att nödvändiga tekniska specifikationer utarbetas.
- (10) Användningen av en gemensam digital plattform för RIS bör rationalisera tillhandahållandet av RIS, effektivisera driften av transporter på inre vattenvägar och minska arbetsinsatserna för leverantörer och användare av RIS. Denna plattform (*den europeiska RIS-miljön*) bör stödja relevanta tjänster, vara en central punkt för utbyte av RIS-information inom sektorn för inre vattenvägar och med andra transportsätt, och därför bli den huvudsakliga digitala stommen för tillhandahållandet av RIS i unionen. Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter med ansvar för driften av den europeiska RIS-miljön. Dessa myndigheter är personuppgiftsansvariga vad gäller driften av den europeiska RIS-miljön.
- (11) För att säkerställa enhetliga villkor för införandet av den europeiska RIS-miljön bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ramen för plattformens utveckling och funktion. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011.¹²
- (11a) Samarbete med tredjeländer, särskilt grannländer, är relevant för att säkerställa anslutning och driftskompatibilitet mellan den europeiska RIS-miljön och dessa tredjeländers nationella RIS.

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Medlemsstaterna bör, om lämpligt i samarbete med unionen, uppmuntra befäl på båtar, driftsansvariga, agenter för eller ägare av fartyg som navigerar på medlemsstatens inre vattenvägar och speditörer eller ägare till gods som fraktas på sådana fartyg, att till fullo utnyttja de tjänster som tillhandahålls inom ramen för detta direktiv.
- (12) Medlemsstaterna uppmanas att upprätta ett effektivt förfarande för hantering av klagomål. Medlemsstaternas myndigheter uppmanas att samarbeta när de hanterar klagomål som rör gränsöverskridande inslag (t.ex. oförenliga standarder för rapportering av fartygsinformation), eftersom 75 % av transporterna på inre vattenvägar passerar landsgränser. Hantering av klagomål enligt detta direktiv bör inte påverka tillsynsmyndigheternas behörighet enligt unionslagstiftningen och medlemsstaternas lagstiftning, inbegripet förordning (EU) 2016/679¹³ och förordning (EU) 2018/1725¹⁴.
- (13) Utarbetandet av tekniska specifikationer bör följa en uppsättning principer (framförallt de som ingår i bilaga II) för att säkerställa ett korrekt och harmoniserat genomförande av bestämmelserna i direktiv 2005/44/EG. Dessa principer bör beskriva de viktigaste delarna som varje RIS-komponent bör innehålla.
- (14) Kraven och de tekniska specifikationerna för RIS bör särskilt säkerställa att de RIS-uppgifter som utgör personuppgifter enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 endast kan behandlas i enlighet med ett heltäckande, rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem som tillhandahåller tilldelade funktioner, att alla behöriga myndigheter kan få omedelbar tillgång till dessa uppgifter i enlighet med sina respektive regleringsbefogenheter, att lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder vidtas för att säkerställa att elektronisk behandling av personuppgifter kan utföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679¹⁵ och Europaparlamentets och

¹³ EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁴ EUT L 295, 21.11.2018, s. 39.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 av den 27 april 2016 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter och om upphävande av direktiv 95/46/EG (EUT L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

rådets förordning (EU) 2018/1725¹⁶, inbegripet för att skydda mot personuppgiftsincidenter och säkerställa att behandlingen av känslig kommersiell information kan utföras på ett sätt som respekterar informationens konfidentialitet.

- (15) För att säkerställa säker och optimal navigering för fartyg på inre vattenvägar bör medlemsstaterna känna till lokaliseringen för alla fartyg i inlandssjöfart, till exempel genom användning av data från automatiska identifieringssystem (AIS). Medlemsstaterna bör också utbyta RIS-relaterad information för att göra RIS effektivare och minska rapporteringskraven. Om överföring och utbyte av RIS-relaterad information för dessa ändamål innebär behandling av personuppgifter, såsom behandling av namn eller behandling av lokaliseringssuppgifter som gör det möjligt att direkt eller indirekt identifiera en person bör medlemsstaterna, när så är lämpligt, säkerställa att behandlingen av dessa personuppgifter är laglig i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och direktiv 2002/58/EG.
- (16) [...]
- (17) Om en lämplig analys visar att det är vederbörligen motiverat och det inte finns relevanta och aktuella internationella standarder för att säkerställa navigationssäkerhet, eller om ändringar i eller resultatet av beslutsprocessen i den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) skulle äventyra unionens intressen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen i fråga om ändring av bilaga III till direktiv 2005/44/EG i syfte att tillhandahålla lämpliga tekniska specifikationer för RIS, i enlighet med principerna i bilaga II till direktiv 2005/44/EG i syfte att skydda unionens intressen.

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 av den 23 oktober 2018 om skydd för fysiska personer med avseende på behandling av personuppgifter som utförs av unionens institutioner, organ och byråer och om det fria flödet av sådana uppgifter samt om upphävande av förordning (EG) nr 45/2001 och beslut nr 1247/2002/EG (EUT L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2005/44/EG visar att det har tagit för lång tid att införa och uppdatera de tekniska specifikationerna, vilket har påverkat sektorns resultat. Det är därför viktigt att ändra processen för att införa tekniska specifikationer.
- (19) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629¹⁷ infördes en sådan process baserad på tekniska specifikationer som Cesni utarbetat. Cesni¹⁸, som agerar under överinseende av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och som är öppen för experter från alla medlemsstater, ansvarar för att utarbeta tekniska standarder för transport på inre vattenvägar. Erfarenheten har visat att Cesni har utarbetat och uppdaterat tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart på ett organiserat sätt och i rätt tid. Med beaktande av Cesnis sakkunskap och erfarenheterna från genomförandet av direktiv (EU) 2016/1629 bör ett liknande tillvägagångssätt tillämpas för direktiv 2005/44/EG.
- (20) För att säkerställa en hög säkerhetsnivå och effektivitet inom inlandssjöfarten, säkerställa tillhandahållandet av RIS, och ta hänsyn till vetenskapliga och tekniska framsteg och annan utveckling inom sektorn, bör hänvisningen till de tillämpliga tekniska specifikationerna för flodinformationstjänster, den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS), förutsatt att den överensstämmer med principerna i bilaga II, utgöra en integrerad men inte grundläggande del av direktiv 2005/44/EG och hållas uppdaterad. Därför bör befogenheten att anta akter om ändring av bilaga III till direktiv 2005/44/EG i syfte att uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-RIS-standard, och fastställa dess tillämpningsdag, delegeras till kommissionen i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget.

¹⁷ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ Cesni inrättades inom ramen för CCNR:s resolution 2015-I-3.

- (21) Vid antagande av delegerade akter är det särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning¹⁹. För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som experterna, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.
- (22) Den kommitté för båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar som avses i artikel 11 i direktiv 2005/44/EG har avskaffats. Med avseende på RIS är i stället kommittén för transport på inre vattenvägar, som har sakkunskap om standarder och tekniska specifikationer inom sektorn för inre vattenvägar, relevant för att bistå kommissionen i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁰. Genom detta direktiv införs dessutom ändringar av artikel 5 och artikel 12 i direktiv 2005/44/EG avseende kommittéförfarandet, vilket måste återspeglas i en uppdaterad artikel. Artikel 11 i direktiv 2005/44/EG bör därför ändras för att återspegla dessa ändringar.
- (23) För att förbättra och förenkla lagstiftningen bör det vara möjligt att i direktiv 2005/44/EG hänvisa till internationella normer utan att upprepa dem i unionens lagstiftning.
- (24) RIS-tjänster har varit etablerade i unionen sedan 2005 och medlemsstaterna har samlat stor erfarenhet av deras utveckling och genomförande. Dessutom ingår de tekniska specifikationer som krävs för att RIS ska fungera i bilaga III till direktiv 2005/44/EG. I detta avseende bör artikel 12.2 i direktiv 2005/44/EG utgå. Genom att ändra tillämpningsområdet för direktiv 2005/44/EG för att fokusera på TEN-T är dessutom kravet att genomföra RIS tillämpligt på de viktigaste vattenvägarna, vilket skapar ett tillförlitligt transportnät. Artikel 12.3 i direktiv 2005/44/EG bör därför utgå.

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

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) För att uppnå det grundläggande målet att upprätta en ram för tillhandahållande av flodinformationstjänster (RIS) i unionen är det i enlighet med proportionalitetsprincipen nödvändigt och lämpligt att fastställa regler för inrättande, drift och tekniska specifikationer för RIS. Detta direktiv går inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträlvade målen, i enlighet med artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen.
- (26) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den 20 mars 2024²¹.
- (27) Direktiv 2005/44/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

²¹ EUT C [...], [...], s. [...].

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2005/44/EG

Direktiv 2005/44/EG ska ändras på följande sätt:

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

”Artikel 1

Innehåll

1. Genom detta direktiv fastställs ett ramverk för införande och användning av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) inom unionen för att främja transporter på inre vattenvägar, vilket ska leda till ökad säkerhet, effektivitet och hållbarhet samt underlätta samverkan med andra transportsätt.
2. Genom detta direktiv inrättas ett ramverk för fastställandet och utvecklingen av tekniska krav, specifikationer och villkor som är nödvändiga för att säkerställa ett harmoniserat, driftskompatibelt och tillgängligt RIS-system på inre vattenvägar i unionen och möjliggöra standardiserade gränssnitt mot förvaltningen av andra trafikslag.”.

2. I artikel 2 ska punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Detta direktiv ska tillämpas på genomförandet och driften av RIS på alla inre vattenvägar och inlandshamnar i medlemsstaterna som ingår i det transeuropeiska transportnätet, enligt vad som anges och förtecknas i bilagorna I och II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013²² och som är direkt anslutna till andra medlemsstaters inre vattenvägar och inlandshamnar som ingår i det transeuropeiska transportnätet, enligt vad som anges och förtecknas i bilagorna I och II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013.”.

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1 ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. I artikel 3 ska följande led läggas till:

”ha) *transeuropeiskt transportnät (TEN-T)*: inre vattenvägar enligt definitionen i bilaga I till förordning (EU) nr 1315/2013.

hb) [...].

hc) [...].

hd) [...].

he) *europiska systemet för hantering av referensuppgifter (ERDMS)*: en gemensam åtkomstpunkt (bibliotek) med referensuppgifter och kodlistor som används av it-applikationer vid transport på inre vattenvägar; det innefattar inte de nätverksuppgifter medlemsstaten tillhandahåller i enlighet med bilagorna I och III.

hf) *system för hamnsamverkan*: en elektronisk plattform för utbyte av information mellan offentliga och privata aktörer för att uppnå smidiga hamnförfaranden och logistikprocesser.

hg) *smart infrastruktursystem för inre vattenvägar*: en elektronisk plattform som stöder halv- och helautomatisk förvaltning av infrastruktur för transport på inre vattenvägar i slussar och rörliga broar i TEN-T, som drivs av myndigheterna för förvaltning av offentliga vattenvägar.

hh) *europisk RIS-miljö*: en elektronisk plattform med en enda åtkomstpunkt som hämtar uppgifter från nationell RIS-information för RIS-användare och tillhandahåller länkar till elektronisk rapportering enligt engångsprincipen.

hi) *inlandshamnar*: en inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller TEN-T:s övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) nr 1315/2013.”.

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”Artikel 4

Inrättande av RIS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att införa RIS på inre vattenvägar som omfattas av detta direktiv.
2. Medlemsstaterna ska utveckla RIS på ett sådant sätt att RIS-tillämpningen är effektiv, utbyggbar och driftskompatibel så att den kan drivas med andra RIS-tillämpningar och med system för andra transportsätt, samtidigt som den ska erbjuda gränssnitt till system för transportförvaltning och affärsmässig verksamhet.
3. Medlemsstaterna ska göra följande för att inrätta RIS:
 - a) Säkerställa att alla relevanta uppgifter om navigering och ruttplanering på inre vattenvägar lämnas till RIS-användare. Dessa nätverksuppgifter, som anges i bilaga I, ska vara aktuella och tillhandahållas åtminstone i ett lättillgängligt gemensamt elektroniskt format i enlighet med bilaga III.
 - b) Säkerställa att RIS-användare, utöver de uppgifter som anges i led a, har tillgång till elektroniska sjökort för navigering för medlemsstaternas samtliga inre vattenvägar och inlandshamnar i TEN-T.
 - c) Göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att ta emot elektroniska rapporter med alla uppgifter som krävs från fartyg i de fall fartygsrapportering krävs enligt nationella eller internationella regler. Om transporten sker över en landsgräns ska full överföring av dessa uppgifter mellan de behöriga myndigheterna i grannstaterna möjliggöras innan fartyget når fram till gränsen.

- d) Säkerställa att ”meddelanden till befälhavare”, som också ska omfatta rapporter om vattennivåer (eller högsta tillåtna djupgående) och isförhållanden på de inre vattenvägarna, utformas som standardiserade, kodade meddelanden som kan laddas ned. Sådana meddelanden ska minst innehålla den information som är nödvändig för säker navigering. Vidare ska de som minimikrav vara uppdaterade och tillhandahållas i ett gemensamt och lättillgängligt elektroniskt format.
- e) [...].
- ea) Säkerställa att nätverksuppgifterna i den europeiska RIS-miljön hålls uppdaterade genom att alla nödvändiga nätverksuppgifter som anges i bilagorna I och III ska tillhandahållas utan dröjsmål.
- f) Underlätta så att åtminstone trafikrelaterad information i tillämpliga fall görs tillgänglig genom gränssnitt i linje med de tekniska specifikationer som anges i enlighet med punkt 7 i bilaga II för miljöer för elektroniskt informationsutbyte som inrättats genom unionslagstiftningen och som används inom andra transportsätt.
- g) [...].
- h) Säkerställa att standardiserade gränssnitt i enlighet med bilagorna II och III tillgängliggörs för system för hamnsamverkan i inlandshamnar, inbegripet bland annat tillgång till infrastruktur för alternativa bränslen, och särskilt de anläggningar som krävs enligt artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804²³.
- i) Säkerställa att standardiserade gränssnitt i enlighet med bilagorna II och III tillgängliggörs för andra smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar i syfte att styra flodtrafiken.

²³ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 av den 13 september 2023 om utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel och om upphävande av direktiv 2014/94/EU (EUT L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

De krav som anges i detta stycke ska uppfyllas i enlighet med kraven och principerna i bilagorna I och II.

4. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska inrätta RIS-centra efter regionala behov.
5. Medlemsstaterna ska gemensamt skapa, styra, driva, använda och underhålla en europeisk RIS-miljö som tillhandahåller flygvägs-, infrastruktur-, trafik- och transportrelaterade tjänster och tillhandahålla de nödvändiga uppgifterna. Den europeiska RIS-miljön ska vara tillgänglig för alla RIS-användare och ska vara den huvudsakliga plattformen för utbyte av RIS-relaterad information. Den ska innehålla gränssnitt för anslutningar till system för andra transportsätt och inlandshamnar. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter med ansvar för den europeiska RIS-miljön.
6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa egenskaperna, rollerna och förfarandena i fråga om driften av den europeiska RIS-miljön och identifiera dess driftsansvariga enhet, på grundval av de principer för tekniska specifikationer för RIS som anges i punkt 7 i bilaga II, för att säkerställa att de genomförs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.
7. Vid användning av det automatiska identifieringssystemet (AIS) ska den regionala ordningen för radiokommunikationstjänster på inre vattenvägar som antogs i Bukarest den 12 april 2012 inom ramen för internationella teleunionens radioreglemente tillämpas.
8. [...]
9. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder för att kontrollera att RIS-systemet är driftskompatibelt, tillgängligt, tillförlitligt och säkert.”.

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Tekniska specifikationer

1. Som stöd för RIS och för att garantera driftskompatibiliteten för dessa tjänster i enlighet med kraven i artikel 4.2, ska de tekniska specifikationer som avses i bilaga III i linje med principerna i bilaga II tillämpas, och främst omfatta följande områden:
 - a) Elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS för inre vattenvägar).
 - b) Elektronisk fartygsrapportering.
 - c) Meddelanden till befälhavare.
 - d) Spårningssystem för fartyg.
 - e) Driftskompatibilitet hos den utrustning som är nödvändig för användningen av RIS.
 - f) Tekniska specifikationer för drift av den europeiska RIS-miljön.
 - g) Sammankoppling och utbyte av information med unionens databaser (ERDMS).
 - h) Standardiserat gränssnitt för it-plattformar för andra transportsätt.
 - i) Standardiserat gränssnitt för system för hamnsamverkan och med smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar.
 - j) Data för sjöfart och ruttplanering.”.

5a. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Satellitpositionering

Vid tillämpningen av RIS, när exakt positionsbestämning krävs, rekommenderas satellitbaserade positionsbestämnings- och navigeringssystem, såsom navigationstjänster som tillhandahålls av Galileo, inbegripet högpprecisionstjänsten, autentiseringsmekanismen (*Open Service Navigation Message Authentication*) och Egnos (*European Geostationary Navigation Overlay Service*). Vid tillämpningen av applikationer och tjänster som är beroende av jordobservationsdata rekommenderas data, information eller tjänster från Copernicus.”.

6. Artikel 8 ska ersättas med följande:

”Artikel 8

Behöriga myndigheter

Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter för RIS-applikationen, för internationellt datautbyte, för driften av den europeiska RIS-miljön och för hantering av klagomål från RIS-användare. Dessa myndigheter ska anmälas till kommissionen senast den... [två år efter dagen för detta direktivs införlivande].”.

7. [...]

8. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Regler om personlig integritet, informationssäkerhet och behandling av personuppgifter

1. Medlemsstaterna ska vidta lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder i enlighet med tillämplig unionsrätt och nationell rätt för att skydda RIS-information och RIS-register mot oförutsedda händelser och felaktig behandling, till exempel otillåten åtkomst, ändring eller förlust, och för att säkerställa konfidentialiteten för kommersiell och annan känslig information som utbyts i enlighet med detta direktiv.
 2. Uppgifter som är personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 får behandlas på grundval av detta direktiv endast i den mån sådan behandling är nödvändig för RIS-applikationers prestanda, i syfte att säkerställa harmoniserade, driftskompatibla och tillgängliga RIS-tjänster på unionens inre vattenvägar och möjliggöra standardiserade gränssnitt mot förvaltningen av andra trafikslag.”.
9. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Ändringsförfarande

1. [...]
2. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för att ändra bilaga III genom att, om så är lämpligt mot bakgrund av kriterierna i punkt 3 och i enlighet med principerna i bilaga II, uppdatera hänvisningen till den senaste versionen av ES-RIS och fastställa dess tillämpningsdatum.
3. Om det saknas relevanta och aktuella tekniska specifikationer, eller om tekniska specifikationer som utarbetats av Cesni inte uppfyller tillämpliga krav som anges i bilaga II, eller om ändringar i Cesnis beslutsprocess eller andra delar av standarden skulle äventyra unionens intressen, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för att ändra bilaga III i syfte att tillhandahålla lämpliga tekniska specifikationer på grundval av principerna i bilaga II, om detta är vederbörligen motiverat genom en lämplig analys.”.

10. I artikel 10a ska punkt 2 ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den [dagen för ikraftträdandet]. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före femårsperiodens utgång. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”.

11. I artikel 10a ska punkt 6 ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas i enlighet med denna artikel ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet.”.

12. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”Artikel 11

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för transporter på inre vattenvägar. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011²⁴.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas. Om kommittén inte avger något yttrande, ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.”.

²⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

13. I artikel 12 ska punkterna 2 och 3 utgå.
14. Följande artikel ska införas:

”Artikel 12a

Övervakning

Kommissionen ska övervaka inrättandet av RIS i unionen och rapportera till Europaparlamentet och rådet senast den ... [5 år efter dagen för ikraftträdandet].”.

15. Bilaga I till direktiv 2005/44/EG ska ersättas med texten i bilaga I till det här direktivet.
16. Bilaga II till direktiv 2005/44/EG ska ersättas med texten i bilaga II till det här direktivet.
17. Texten i bilaga III till detta direktiv ska läggas till som bilaga III.

Artikel 2

Införlivande

1. De medlemsstater som omfattas av detta direktiv ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den... [tre år efter ikraftträdandet]. De ska genast underrätta kommissionen om detta.
2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.
3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

Detta direktiv träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 4

Adressater

Detta direktiv riktar sig till de medlemsstater som har inre vattenvägar som omfattas av artikel 2 i direktiv 2005/44/EG.

Utfärdat i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

På rådets vägnar

Ordförande

Ordförande

MINIMIKRAV AVSEENDE UPPGIFTER

I enlighet med artikel 4.3 a ska framför allt följande uppgifter lämnas:

- Vattenvägsaxlar med kilometerindikering.
- Restriktioner för fartyg eller fartygskonvojer i fråga om längd, bredd, djupgående och höjd över vattenytan.
- Öppettider för anläggningar som kan utgöra hinder, främst slussar och broar.
- Förutsedda väntetider vid broar, slussar och inlandshamnar.
- Hamnars och omlastningsanläggningars lokalisering.
- Referensuppgifter för vattennivåmätare som är av betydelse för navigering.
- Lokalisering av infrastruktur för alternativa drivmedel.

Den information som tillhandahålls ska vara uppdaterad.

PRINCIPER FÖR TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR RIS

1. Allmänna principer

De tekniska specifikationerna för RIS ska överensstämma med följande allmänna principer:

- a) Tekniska krav för planering, genomförande och drift av tjänsterna och därtill knutna system.
- b) RIS-strukturen och RIS-organisationen.
- c) Rekommendationer om att fartyg ska delta i RIS-systemet samt för enskilda tjänster och för en stegvis utveckling av RIS.

2. ECDIS för inre vattenvägar

De tekniska specifikationerna för elektroniska sjökort och informationssystem (ECDIS för inre vattenvägar) som ska fastställas i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) Driftskompatibilitet med ECDIS för havssjöfart i syfte att underlätta trafiken på inre vattenvägar i blandade trafikzoner i flodmynningar och i havs-flodtrafik.
- b) Fastställande av minimikrav för utrustning för ECDIS för inre vattenvägar samt minimiinhållet i elektroniska sjökort i syfte att öka navigeringssäkerheten. I synnerhet ska följande krav uppnås:
 - a) Den utrustning som används för ECDIS för inre vattenvägar ska ha en hög grad av tillförlitlighet och tillgänglighet.
 - b) Utrustningen för ECDIS för inre vattenvägar ska vara så robust konstruerad att den klarar de förhållanden som är typiska ombord på ett fartyg utan att dess kvalitet och tillförlitlighet påverkas.
 - c) Det elektroniska sjökortet ska omfatta alla typer av geografiska objekt (t.ex. farledens avgränsningar, kustanläggningar, fyrar) som är nödvändiga för säker navigering.

- d) Övervakning av det elektroniska sjökortet med överlappande radarbild när den används för att styra fartyget.
- c) Uppdaterad information om vattendjupet på farleden ska integreras i det elektroniska sjökortet och dessutom ska aktuell och förväntad vattennivå visas.
- d) I ECDIS för inre vattenvägar ska ytterligare information (t.ex. från andra aktörer än behöriga myndigheter) kunna integreras och visas på det elektroniska sjökortet utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.
- e) Alla RIS-användare ska ha tillgång till elektroniska sjökort.
- f) Alla tillverkare av tillämpningar ska ha tillgång till uppgifter för elektroniska sjökort, när så är lämpligt till en rimlig kostnad.
- g) I ECDIS för inre vattenvägar ska uppdaterad information om väntetider i slussar och inlandshamnar integreras och visas i ECDIS för inre vattenvägar utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.

3. Elektronisk fartygsrapportering.

De tekniska specifikationerna för elektronisk fartygsrapportering inom inlandssjöfart i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) Främjande av elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och mellan parter som bedriver sjöfart på inre vattenvägar och till havs samt inom multimodala transporter som omfattar inlandssjöfart.
- b) Användning av ett standardiserat system för transportmeddelanden från fartyg till myndigheter, myndigheter till fartyg och myndigheter till myndigheter i syfte att uppnå driftskompatibilitet med havssjöfart.
- c) Användning av internationellt godkända kodlistor och klassificeringar, eventuellt kompletterade för att ta hänsyn till ytterligare behov inom inlandssjöfarten.
- d) Användning av ett unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg.

4. Meddelanden till befälhavare.

De tekniska specifikationerna för ”meddelanden till befälhavare” i enlighet med artikel 5, i synnerhet i fråga om farledsinformation, trafikinformation, trafikstyrning och ruttplanering, ska överensstämma med följande principer:

- a) En standardiserad datastruktur som använder fördefinierade textmoduler som i stor omfattning är kodade i syfte att möjliggöra automatisk översättning av det viktigaste innehållet till andra språk och att underlätta en integrering av meddelanden till befälhavare i systemen för ruttplanering.
- b) Den standardiserade datastrukturen ska vara driftskompatibel med datastrukturen för ECDIS för inre vattenvägar i syfte att underlätta att meddelanden till befälhavare integreras i ECDIS för inre vattenvägar.
- c) En anpassning till de tekniska specifikationerna för sjöfart och ruttplanering för att säkerställa att den information som tillhandahålls är enhetlig.

5. Spårningssystem för fartyg.

De tekniska specifikationerna för spårningssystem för fartyg i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) Fastställande av systemkrav och krav på standardiserade meddelanden och förfaranden så att meddelandehantering kan ske automatiskt.
- b) Åtskillnad mellan system som är anpassade till kraven på taktisk trafikinformation och system som är anpassade till kraven på strategisk trafikinformation, både i fråga om exaktheten hos systemet för positionsbestämning och kraven på uppdateringshastighet.
- c) Beskrivning av de tekniska system som ska användas för fartygsspårning, exempelvis automatiska identifieringssystem (AIS) för inre vattenvägar.
- d) Dataformatens driftskompatibilitet med AIS-system.

6. Principer för den europeiska RIS-miljön

De tekniska specifikationerna för den europeiska RIS-miljön i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) Fungera som gemensam digital kontaktpunkt för inlandssjöfart.
- b) Fungera som en harmoniserad gemensam åtkomstpunkt för uppdaterad information, om möjligt i realtid, om farledsförhållanden för säker och hållbar sjöfart, planering och hamnverksamhet längs TEN-T.
- c) Främja multimodala transportkedjor och samtidigt tillhandahålla en lämplig nivå av dataskydd.
- d) Säkerställa en hög nivå av exakthet för data, för ett sömlöst datautbyte mellan berörda RIS-användare längs TEN-T (inom och utanför unionen).
- e) Säkerställa ett användarvänligt gränssnitt med funktionsdugliga, användbara, och praktiska funktioner såsom möjligheten att spara och lagra profiler.
- f) Säkerställa en harmoniserad gemensam rapporteringspunkt enligt engångsprincipen, även för internationella resor.
- g) Säkerställa sammankopplingar med andra system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att förvalta infrastruktur, mobilitet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av nätet.
- h) Samla in och rapportera anonymiserade och aggregerade användningsdata som kan användas för övervakningen av genomförandet av RIS, inbegripet åtminstone antalet RIS-användare, datatillgång i den europeiska RIS-miljön, sammankoppling och antal utbyten med andra digitala system eller plattformar.
- i) Säkerställa cybersäkerhet.

7. Datatillgång för andra digitala system eller plattformar

De tekniska specifikationerna för utbyte av data med andra digitala system eller plattformar i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) Bygga på de funktioner som tillhandahålls av den europeiska RIS-miljön.
- b) Främja elektroniskt datautbyte mellan RIS-teknik och de databaser och system som används av andra transportsätt, genom lämpliga datalänkar och gränssnitt.
- c) Fastställa systemkrav och förfaranden för automatiserat datautbyte.
- d) Utbyte av information i realtid för i synnerhet tidskritiska data.
- e) Säkerställa ett säkert informationsutbyte i enlighet med ett heltäckande rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem.
- f) Förbereda en ram för systemutbyte som möjliggör framtida utveckling och kopplingar till ytterligare system vid behov, inbegripet utbyten med det framtida europeiska dataområdet för mobilitet och eventuella andra system som utformas för att främja innovation inom multimodala transporter.

8. [...]

[...]

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

9. Data för sjöfart och ruttplanering

De tekniska specifikationerna för data för sjöfart och ruttplanering i enlighet med artikel 5 ska överensstämma med följande principer:

- a) De ska tillhandahålla uppdaterad information regelbundet och åtminstone när det sker betydande förändringar av farledssituationen som kan påverka sjöfarten.
- b) De ska omfatta åtminstone följande information:
 - a) Förutsedd väntetid vid slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.
 - a1) Data om det europeiska nätet av inre vattenvägar som krävs för sjöfart och ruttplanering och som omfattar minst de minimikrav som anges i bilaga I.
 - b) Vattennivå, minsta lodade djup, vertikal fri höjd, fördämningsstatus vid blockering av sjöfart, vattenregim, förutsedd vattennivå, minsta lodade förutsedda djup.
 - c) Issituation och därmed sammanhängande farbarhet.
 - d) Öppettider för slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.
 - e) [...]
- c) Tillhandahållande av information via ECDIS för inre vattenvägar, meddelanden till befälhavare och den europeiska RIS-miljön, såsom lämpligt.

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR RIS

De tekniska specifikationer som är tillämpliga på RIS ska vara de som anges i [ES-RIS 2023/1].
