



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 26.1.2024
COM(2024) 33 final

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**

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

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

EU:s inre vattenvägar sträcker sig över 42 286 kilometer och är en viktig förbindelselänk mellan kusthamnar, städer och industricentrum¹. Det sammanlänkade vattenvägsnätet på 13 000 km omfattar 13 medlemsstater² och betjänar över 250 TEN-T-inlandshamnar i TEN-T-nätet. I fråga om transportvolymen på EU-nivå spelar transporter på inre vattenvägar en viktig roll i hela det europeiska transportsystemet, trots att de volymmässigt inte är speciellt stora. Under 2020 transporterades 131,7 miljarder tonkilometer (tkm) gods på inre vattenvägar, vilket motsvarar 4,1 % av fördelningen mellan olika transportsätt (där 54,9 % transporteras på vägar, 29,1 % till sjöss och 11,9 % på järnväg)³. Torrlast (jordbruksprodukter, malm, metaller, byggnadsmaterial, kol osv.) stod för 59,8 % av volymen transport på inre vattenvägar under 2020, medan flytande gods (kemikalier och petroleumprodukter) stod för 28,1 % och containrar för 12,1 %⁴.

Av den totala importen och exporten räknad i vikt i EU transporteras 0,9 % på inre vattenvägar. Transporter på inre vattenvägar är till sin natur ett geografiskt begränsat och specialiserat nät, men det erbjuder ändå ett viktigt alternativ till väg- eller järnvägstransporter för de regioner i det europeiska inlandet som ligger närmast inre vattenvägar. Transporter på inre vattenvägar konkurrerar därför huvudsakligen med – och klassificeras ofta tillsammans med – landtransporter⁵, och omfattar endast 6 % av godstrafiken som transporteras landvägen och 0,01 % av passagerartrafiken på inre landvägar. Utvecklingen av verksamheten på de inre vattenvägarna beror i hög grad på i) geografi (flodernas läge), ii) de typer av varor som transporteras eller kan transporteras, iii) produktions- och förbrukningsanläggningars lokalisering i förhållande till nätet av inre vattenvägar, och iv) tillgången till omlastningsinfrastruktur.

Flodinformationstjänster (RIS) är avancerade tjänster och funktioner som främst avser antingen trafikrelaterade eller transportrelaterade aspekter. 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.

RIS stöder trafik- och transportförvaltning inom inlandssjöfarten. RIS syftar till att bidra till i) säkra och effektiva transporter, och ii) fullt utnyttjande av inre vattenvägar. Lagstiftningsprocessen för att reglera RIS på EU-nivå inleddes 2005 i och med antagandet av RIS-direktivet (direktiv 2005/44/EG). I direktivet fastställs en ram för införande och användning av harmoniserade, driftskompatibla och öppna flodinformationstjänster som syftar till att göra transporter på inre vattenvägar säkrare, effektivare och miljövänligare. Direktivet syftade också till att underlätta samverkan mellan transport på inre vattenvägar och

¹ Källa: Statistical pocketbook 2022 (europa.eu) (inte översatt till svenska).

² Österrike, Belgien, Bulgarien, Tjeckien, Tyskland, Frankrike, Kroatien, Ungern, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Rumänien och Slovakien.

³ Källa: EU-transporter i siffror. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en

⁴ CCNR (2022). Tematisk rapport om en bedömning av nya marknadsmöjligheter för transporter på inre vattenvägar. Rapporten finns här: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf.

⁵ Europeiska kommissionen (2016), arbetsdokument från kommissionens avdelningar Refit Ex-Post Evaluation of Combined Transport direktiv 92/106/EEG Final Report, SWD (2016) 140 final.

andra transportsätt (dvs. multimodala transporter). Inom EU:s ram fastställs i direktivet i) de allmänna kraven för hur RIS ska inrättas av medlemsstaterna, ii) de områden där standarder behöver utvecklas, och iii) de principer som ska följas. De faktiska tekniska riktlinjerna och specifikationerna utarbetas av kommissionen och antas genom sekundärlagstiftning.

Kommissionen har genomfört en efterhandsutvärdering av direktivet⁶, som visade att det gynnade harmoniseringen av RIS. Utvärderingen visade dock också att det fortfarande finns utrymme för förbättringar, eftersom bedömningen av genomförandet av direktivet visade i) att inte alla typer av RIS-teknik har nått samma genomförandenivå och mognadsgrad, och ii) att RIS-teknik inte utnyttjats fullt ut i samma utsträckning i alla länder och flodkorridorer. Dessutom har den långsamma uppdateringen av standarder i hög grad påverkat den långsamma utvecklingen av RIS. Anledningen till det är att utvecklingen av standarder i det nuvarande sammanhanget bygger på bidrag från medlemsstaternas experter som samlas in på ett oorganiserat och tidskrävande sätt innan en ny version är färdig att antas genom en genomförandeakt. Erfarenheterna har visat att det tar mellan fem och tolv år för standarder att utarbetas och införas i sektorn. Detta försämrar i sin tur effektiviteten hos RIS-operatörer på inre vattenvägar som i stället använder gamla standarder och tekniker. I DINA-rapporten (2017) undersöktes faktorer som rör digitalisering och hur de kan påverka sektorns konkurrenskraft jämfört med andra transportsätt. I rapporten identifierades RIS som potentiellt viktiga för transport på inre vattenvägar. Om RIS-tjänster inte används på rätt sätt kan de således hämma konkurrenskraften inom sektorn för transport på inre vattenvägar.

Den europeiska gröna given innehåller dessutom krav på att alla transportsätt, även transport på inre vattenvägar, ska bidra till EU:s mål att bli en klimatneutral ekonomi och skydda miljön. När det gäller transporter på inre vattenvägar innebär detta också att olika transportsätt integreras bättre till en sammanhängande intermodal logistikkedja. Andra delar av transportsektorn har redan genomgått en utveckling. Antagandet av rättsliga bestämmelser för digitala verktyg för gods infördes till exempel 2019 för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSW) och 2020 för elektronisk godstransportinformation (eFTI). RIS-direktivet har dock hittills varit inriktat på navigationssäkerhet och inte främjat integreringen av transport på inre vattenvägar i multimodala leveranskedjor. Ett effektivt informationsutbyte mellan myndigheter över gränserna är också viktigt för att transportsystemet ska bli effektivt. Trots att medlemsstaternas samarbete förbättrats, digitaliseras inte alla rapporter som används inom transporter på inre vattenvägar. Och även när de digitaliseras använder medlemsstaterna olika rapporteringssystem som inte är kompatibla med varandra. Detta innebär att man inte kunnat se någon betydande minskning av antalet nya elektroniska fartygsrapporter vid gränserna under de senaste åren. I RIS-direktivet föreskrivs heller ingen skyldighet att utbyta personuppgifter genom RIS. Vissa berörda parter, särskilt fartygsoperatörer, har ändå uttryckt oro över sekretessen när det gäller information om fartygens position, vilket har gjort medlemsstaterna ovilliga att dela med sig av RIS-information. Detta exempel visar att både medlemsstater och berörda parter verkar vara omedvetna om i vilken utsträckning – och för vilka ändamål – personuppgifter lagligen utbyts, eller kan utbytas, via RIS. Slutligen kunde utvärderingen (som delvis påverkades av en betydande brist på tillgängliga uppgifter) inte fastställa att RIS påverkade sektorns hållbarhet eller en trafikomställning inom den.

Det största problemet är alltså att RIS införs långsamt och på ett splittrat sätt. Detta hämmar sektorns konkurrenskraft och säkerhet och gör att den inte kan bidra fullt ut till målen i den europeiska gröna given.

Eftersom transporter på inre vattenvägar är koncentrerade till farbara vattenvägar uppstår de problem som anges i föregående stycken endast på de vattenvägar där RIS införs och

⁶ SWD(2021)0050 final.

tillämpas. Dessa problem är därför geografiskt sett kraftigt avgränsade och av en specialiserad art. Med tanke på sektorns storlek kommer problemens omfattning av naturliga skäl att vara begränsad jämfört med resten av transportsektorn.

Initiativet syftar därför till att ta itu med de problem som identifierats. Det allmänna målet med att ändra direktivet är att tillhandahålla en effektiv ram för införande och användning av RIS. De specifika målen är 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.

• **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Motivet till översynen av RIS-direktivet är kopplat till de viktigaste målen för EU:s nuvarande politik, i enlighet med den europeiska gröna given⁷. Som ett resultat av strategin för hållbar och smart mobilitet, som omfattar målet att öka transportererna på inre vattenvägar och närsjöfart med 25 % fram till 2030 och med 50 % senast 2050, lade Europeiska kommissionen i juni 2021 fram handlingsplanen Naiades III som innehöll 35 punkter för att stärka rollen för transporter på inre vattenvägar i våra mobilitets- och logistiksystem. De viktigaste målen är att i) transportera mer gods på Europas floder och kanaler, och ii) främja en övergång till utsläppsfria pråmar senast 2050. Detta är i linje med den europeiska gröna given, där det förespråkas att en betydande del av den inre godstrafik som i dag transporteras på väg bör flyttas över till järnväg och inre vattenvägar. I meddelandet Naiades III anges att RIS bör spela en viktig roll i denna politik som en datakälla som integreras i det framtida europeiska dataområdet för mobilitet, och därigenom underlätta integreringen av transport på inre vattenvägar i multimodala mobilitets- och logistikkedjor.

• **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta förslag är förenligt med – och kompletterar – befintliga rättsakter på området transport på inre vattenvägar samt med rättsakter om transport i allmänhet. På strategisk nivå är det förenligt med TEN-T-förordningen⁸, som bland annat handlar om i) informations- och kommunikationsteknik (t.ex. införande av it-tillämpningar, inklusive RIS), och ii) multimodala aspekter, såsom anslutning av infrastruktur i inlandshamnar till infrastruktur för godstransporter på järnväg och väg. Dessutom tillhandahåller Fonden för ett sammanlänkat Europa, inom ramen för TEN-T, finansiering för att utveckla RIS. Den strategi som användes i alla politiska alternativ i detta avseende är inte att duplicera eller utveckla överlappande digitala verktyg för transportsätt och transportfunktioner, utan att i stället möjliggöra och förbättra kopplingarna till befintliga verktyg (genom utbyte av lämplig information) och på så sätt utnyttja befintliga system på bästa sätt.

I förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)⁹ fastställs en rättslig ram som gör det möjligt för företag att utbyta information i elektroniskt format med tillsynsmyndigheter (dvs. för godstransporter på väg, järnväg, inre vattenvägar och flyg i Europeiska unionen). Operatörerna är inte skyldiga att göra föreskriven information tillgänglig elektroniskt för en behörig myndighet. När de väljer att göra denna information

⁷ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?qid=1588580774040&uri=CELEX%3A52019DC0640>.

⁸ Förordning (EU) 1315/2013.

⁹ Förordning (EU) 2020/1056.

tillgänglig elektroniskt måste de dock följa de krav som fastställs i eFTI-förordningen. Samverkan mellan RIS och eFTI är för närvarande begränsad, även om det finns potentiella synergier som skulle kunna uppnås genom att man använder eFTI-plattformar för att utbyta den godsinformation som krävs enligt RIS.

Genom den nya förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel¹⁰ införs mål för landströmsförsörjning i inlandshamnar. Enligt direktivet ska medlemsstaterna också utarbeta nationella handlingsprogram som innehåller planerade initiativ för utbyggnad av infrastruktur för alternativa drivmedel för transport på inre vattenvägar, t.ex. för vätgas och el. RIS kan komplettera förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel genom att underlätta informationsutbytet i) mellan fartyg i inlandssjöfart och hamnar som är utrustade för sådana alternativa drivmedel, och särskilt ii) om infrastrukturens tillgänglighet i realtid. Detta kan i sin tur stödja användningen av dessa drivmedel inom sektorn för transport på inre vattenvägar.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

• Rättslig grund

Artikel 91.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) utgör den rättsliga grunden för antagandet av EU-lagstiftning om en gemensam transportpolitik. Inom denna rättsliga ram föreskriver EU ett samordnat och harmoniserat införande av informations- och kommunikationsteknik på inre vattenvägar som ska bidra till att öka säkerheten och effektiviteten i transporter på inre vattenvägar i stället för att man bara förlitar sig på enskilda medlemsstaters icke samordnade åtgärder.

• Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Behovet av EU-åtgärder erkändes när RIS-direktivet antogs, då RIS utvecklades i olika takt, med olika teknik och tillämpningar i hela Europa, vilket skapade hinder för resor mellan länder. Utan EU-åtgärder skulle det därför sannolikt finnas skillnader i nivån på och arten av tillhandahållandet av RIS mellan medlemsstaterna, eller i strategierna för initiativ på regional nivå eller flodnivå (dvs. flodkommissionsnivå). Detta skulle i sin tur sannolikt leda till regional fragmentering, eftersom varje flodkommission skulle inrikta sig på att tillämpa sina egna lösningar och därmed skapa hinder för den gemensamma marknaden, vilket skulle utgöra ett steg tillbaka i fråga om harmonisering på korridornivå.

De medlemsstater som påverkas direkt är de som omfattas av direktivets tillämpningsområde, närmare bestämt medlemsstater med farbara vattenvägar av betydelse för TEN-T.

• Proportionalitet

Förslaget har utarbetats till följd av resultaten av den utvärdering som nämns nedan. Kommissionen har också gjort en konsekvensbedömning för att identifiera, bedöma och utvärdera alternativa åtgärder för att uppnå samma mål.

Syftet med förslaget är att uppdatera ramen för tillhandahållandet av RIS. Detta kommer att uppnås genom att man i) förbättrar harmoniseringen och införandet av tekniska specifikationer, ii) underlättar och utvidgar utbytet av RIS-information mellan användare, och iii) fokuserar direktivets tillämpningsområde på farbara vattenvägar av betydelse för TEN-T.

¹⁰ Förordning (EU) 2020/1056.

Förslaget innebär inga kostnader för företagen, medan merkostnaderna för de nationella förvaltningarna verkar begränsade, särskilt i jämförelse med fördelarna med minskade bördor för fartygsoperatörerna och de positiva effekterna av den förväntade trafikomställningen.

- **Val av instrument**

Eftersom förslaget endast kräver flera ändringar av direktiv 2004/44/EG är ett ändringsdirektiv det lämpligaste rättsliga instrumentet.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Femton år efter antagandet av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade RIS-tjänster på inre vattenvägar i unionen genomförde kommissionen en efterhandsutvärdering. Syftet med efterhandsutvärderingen var att stödja eventuella ytterligare beslut i samband med utvecklingen av den rättsliga ramen på detta politikområde, inbegripet en eventuell översyn av det nuvarande direktivet. De viktigaste resultaten av utvärderingen gällde graden av harmonisering, som skiljer sig åt mellan olika RIS-tekniker, eftersom de inte används i samma utsträckning i alla länder och flodkorridorer. I utvärderingen drogs också slutsatsen att det inte fanns något som tydde på att RIS-direktivet hade lett till en trafikomställning till inlandssjöfart. Utvärderingen visade att RIS-direktivet och dess genomförandeakter fortfarande var relevanta, men att direktivets primära inriktning på navigationssäkerhet inte längre var tillräckligt anpassat till sektorns behov. Utvärderingen visade närmare bestämt att RIS-direktivet inte tar upp behovet av att effektivisera transporter på inre vattenvägar eller transporternas integrering i multimodala leveranskedjor. Utvärderingen visade dessutom att RIS-direktivet inte i tillräcklig grad tar hänsyn till nya tekniska utmaningar och den fortsatta digitaliseringen av sektorn. Alla dessa resultat beaktades och behandlades i konsekvensbedömningsprocessen.

- **Samråd med berörda parter**

Inför konsekvensbedömningen samlades synpunkter från berörda parter in på olika sätt, bland annat genom en inledande konsekvensbedömning, ett öppet offentligt samråd och riktade samråd som utfördes av en extern uppdragstagare genom onlineenkäter, riktade enkäter, intervjuer, möten och workshoppar. Man efterlyste både kvalitativa uppgifter (yttranden, synpunkter, förslag) och kvantitativa uppgifter (data och statistik).

De berörda parterna utgjordes av bland andra deltagare från nationella myndigheter, RIS-användare, tillverkare av RIS-utrustning, små och medelstora företag, internationella organisationer, branschorganisationer, yrkesorganisationer på europeisk nivå, medlemsstaternas myndigheter, befälhavare (dvs. alla relevanta grupper som är direkt berörda av RIS).

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen genomförde en utvärderingsstudie (en efterhandsutvärdering av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen) för att stödja utvärderingen och utarbetandet av ett arbetsdokument från

kommissionens avdelningar¹¹. Detta arbete inleddes i januari 2019 och avslutades i januari 2020.

- **Konsekvensbedömning**

Förslaget bygger på resultaten av en konsekvensbedömning som baserades på en stödstudie som genomförts av en extern konsult med expertis på området.

Tre politiska alternativ har utformats och bedömts för att ta itu med de problem och orsaker till problem som identifierades i konsekvensbedömningen. De tre alternativen innehåller olika åtgärder som bidrar till att uppnå initiativets mål men skiljer sig åt i fråga om ändamålsenlighet och effektivitet.

Genom alternativ A införs en begränsad uppdatering av direktivet, utan att direktivets tillämpningsområdes ändras och med målet att åtgärda direktivets grundläggande brister som konstaterats. Den grundläggande övergripande strukturen för RIS, både när det gäller de tekniska delarna och det sätt på vilket information utbyts mellan berörda parter, skulle i huvudsak förbli oförändrade enligt detta alternativ. Tolkningsriktlinjer för standarder och medlemsstaternas tillämpning är en central icke-reglerande åtgärd i detta politiska alternativ, för att förbättra harmoniseringen. Ett viktigt nytt inslag som införs genom alternativet är beslutet att ge den europeiska kommittén för utarbetande av standarder för inlandssjöfarten (Cesni) en roll vid utarbetandet av standarder. För att förbättra kvaliteten på grundläggande RIS-uppgifter är medlemsstaterna skyldiga att oftare uppdatera det europeiska systemet för hantering av referensuppgifter (ERDMS). Medlemsstaterna måste också inrätta en mekanism för hantering av klagomål så att RIS-användare kan rapportera om problem med genomförandet av RIS (och medlemsstaterna kommer i sin tur att behöva rapportera om denna mekanism till Europeiska kommissionen varje år). Slutligen måste medlemsstaterna bedöma i vilken utsträckning personuppgifter berörs och se till att de behandlas på lämpligt sätt.

I alternativ B behålls flera åtgärder från alternativ A, t.ex. mekanismen för hantering av klagomål, kravet på att uppdatera ERDMS-uppgifter, Cesnis deltagande och förtydligandet av personuppgifter. Alternativ B går dock längre när det gäller att stödja utvecklingen av RIS genom att det innehåller en viktig förändring av RIS-strukturen, eftersom detta alternativ skulle kräva att det inrättas en central knutpunkt för informationsutbyte och tillhandahållande av tjänster (RIS-plattformen). Information skulle sålunda inte längre utbytas direkt mellan de olika användarna (t.ex. fartygsoperatören med inlandshamnar) utan skulle i stället utbytas via RIS-plattformens plattformar och funktioner. Nya standarder för navigering och ruttplanering, som för närvarande saknas, skulle införas inom ramen för detta alternativ och ge ytterligare information till fartygsoperatörerna. Informationsutbytet skulle också få en mer framträdande roll inom ramen för detta alternativ. Enligt alternativet skulle rapportering av godsinformation via eFTI nu bli obligatorisk för fartygsoperatörer, som också skulle ha möjlighet att elektroniskt utbyta driftsinformation med inlandshamnar. Det skulle även vara möjligt att utbyta operativ information med andra transportsätt. RIS skulle också inriktas på de viktigaste vattenvägarna, eftersom dess tillämpningsområde skulle motsvara det transeuropeiska transportnätets vattenvägar.

Alternativ C är det mest genomgripande, eftersom det skulle utvidga det tidigare alternativet genom två obligatoriska åtgärder, nämligen i) krav på att fartygsoperatörer ska rapportera sina färdplaner elektroniskt, och ii) krav på att utbyta uppgifter med inlandshamnar, vilket innebär

¹¹ [090166e5d9dfde69.pdf](https://ec.europa.eu/efti/transport/infrastructure/ris/090166e5d9dfde69.pdf).

att en ny ram för trafikstyrning och teknisk utveckling såsom digitalisering och automatisering införs.

Alternativ B är det alternativ som föredras, eftersom det ger den bästa balansen mellan de mål som måste uppnås, graden av proportionalitet i insatsen, de kostnader och fördelar som uppstår och hur enkelt genomförandet är. Även om alternativ C uppvisar de största nettofördelarna medför det samtidigt de högsta kostnaderna. De totala kostnaderna för alternativ C är 434 % högre än för alternativ B, medan de totala fördelarna endast är 107 % högre för alternativ C jämfört med alternativ B. Genom alternativ B uppnås dessutom de särskilda målen mer gradvis och på ett effektivare sätt, vilket ger ett högre kostnadsnyttoförhållande än alternativ B (4,8 jämfört med 1,9) och möjliggör en smidig övergång för myndigheter och aktörer (tack vare färre obligatoriska åtgärder).

Det rekommenderade alternativet ger totala fördelar som uppskattas till 450,4 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot. Det förväntas också leda till indirekta fördelar för samhället, i form av besparingar i externa kostnader, som uppskattas till 311 miljoner euro uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot. Dessa fördelar beror på den ökade användningen av transporter på inre vattenvägar och övergången från vägtransporter. När det gäller kostnaderna uppskattas nettofördelarna för det rekommenderade alternativet till 356,7 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot.

Förslaget åtföljs av en konsekvensbedömningsrapport¹², av vilken ett utkast överlämnades till nämnden för lagstiftningskontroll i augusti 2023. Nämnden för lagstiftningskontroll avgav ett positivt yttrande, och konsekvensbedömningsrapporten reviderades i enlighet med nämndens rekommendationer. Nämndens kommentarer tas upp i det arbetsdokument från kommissionens avdelningar som åtföljer detta lagstiftningsförslag.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Detta initiativ ingår i kommissionens arbetsprogram för 2023 i bilaga II (Refit-initiativ) under rubriken ”Ett Europa rustat för den digitala tidsåldern”. Det har en koppling till Refit genom att det förenklar och harmoniserar informationsutbytet genom RIS. Initiativet kommer att minska den administrativa bördan för fartygsoperatörer genom att det minskar behovet av att omregistrera lastinformation och behovet av att rapportera lastinformation till hamnar. Genom att förbättra harmoniseringen – och underlätta utbytet – av RIS-information uppskattas det att det rekommenderade alternativet kommer att leda till administrativa kostnadsbesparingar för fartygsoperatörerna på 28,5 miljoner euro, uttryckt som nuvärde för perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot. Genom att fartygsoperatörerna kan lägga ner mindre tid och arbete för att erhålla den information som krävs för ruttplanering och navigering förväntas anpassningskostnaderna för fartygsoperatörer minska med 72,1 miljoner euro, uttryckt som nuvärde för hela perioden 2025–2050, jämfört med referensscenariot. Dessutom skulle leverantörer av RIS-programvarutjänster gynnas av tillgång till fler och bättre uppgifter med beräknade minskningar av anpassningskostnader på 8,1 miljoner euro, uttryckt som nuvärde under perioden 2025–2050 jämfört med referensscenariot.

- **Grundläggande rättigheter**

Alternativen bedömdes för att avgöra om de skulle påverka de grundläggande rättigheterna och/eller likabehandlingen av EU-medborgare. Utgångspunkten för bedömningen av de grundläggande rättigheterna är Europeiska unionens stadga om de grundläggande

¹² SWD [...] 2023.

rättigheterna¹³. Alla politiska alternativ bedömdes med avseende på det relevanta EU-instrumentet, och slutsatsen drogs att alla tre alternativ fullt ut upprätthåller mänskliga och grundläggande rättigheter och att inget av alternativen skulle ha någon negativ inverkan på dem. Detta är helt i linje med tillämplig lagstiftning, vilket ökar den rättsliga klarheten för användare av RIS-tjänster.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget påverkar inte unionens budget.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Lämpliga övervaknings- och rapporteringsarrangemang har fastställts. Den klagomålsmekanism som införs på medlemsstatsnivå kommer att göra det möjligt att på ett tidigt stadium identifiera eventuella problem vid tillämpningen av direktivet. Medlemsstaterna kommer att vara skyldiga att varje år lämna en rapport till kommissionen med information om områden där klagomål inkommit och vilka korrigerande åtgärder som vidtagits. Dessutom kommer RIS-plattformen, som är det digitala verktyget för RIS-utbyten, att göra det möjligt att samla in statistik som i sin tur kommer att göra det möjligt att övervaka användningen av RIS. Särskilda indikatorer som ska övervakas kommer att utvecklas tillsammans med vidareutvecklingen av de tekniska specifikationerna för plattformen. Dessutom kommer information från redan allmänt tillgängliga källor (Eurostat) – från ad hoc-undersökningar och samråd med sektorsexperter – att ge information om hur direktivet påverkar driften och marknaden.

Med tanke på att initiativet är beroende av tillämpningen av sekundärlagstiftning (tekniska standarder) är det viktigt att ge tillräckligt med tid för att denna sekundärlagstiftning ska kunna utvecklas och införas. Därför ska kommissionens avdelningar göra en utvärdering sju år efter att lagstiftningen har genomförts för att kontrollera i vilken utsträckning initiativets mål har uppnåtts.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Förklarande dokument krävs inte eftersom förslaget syftar till att förenkla och förtydliga de nuvarande bestämmelserna.

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Artikel 1 i ändringsdirektivet utgör dess huvuddel och innehåller ändringar av ett stort antal bestämmelser i direktiv 2005/44/EG.

Nedan redogörs för de materiella ändringarna av direktivet.

Innehåll och tillämpningsområde

Genom punkt 1 ersätts artikel 1 för att stryka föråldrade hänvisningar. Genom punkt 2 ändras artikel 2.1 för att anpassa direktivets tillämpningsområde så att det inriktas på inre vattenvägar i de medlemsstater som ingår i det transeuropeiska transportnätet.

Definitioner

¹³ EUT C 326, 26.10.2012, s. 2.

Genom punkt 3 införs definitioner som återspeglar de nya delar som införs genom detta direktiv, särskilt när det gäller elektroniska system och plattformar som används inom transportsektorn.

Inrättande av RIS och tekniska riktlinjer och specifikationer

Genom punkt 4 ersätts artikel 4 för att uppdatera både det sätt på vilket tjänsterna kommer att tillhandahållas inom ramen för RIS och den typ av tjänster som kommer att tillhandahållas. Genom punkt 3 skärps och förfinas kravet på att medlemsstaterna ska tillhandahålla uppgifter om navigering och ruttplanering, och ett nytt krav på att lämna information till ERDMS införs för att förbättra den övergripande kvaliteten på och aktualiteten hos den information som lämnas till RIS-användarna. För att förbättra informationsutbytet och multimodaliteten inom transporter på inre vattenvägar införs dessutom krav på informationsutbyte med andra system och plattformar som används inom transportsektorn (inbegripet för EMSWe, eFTI, system för hamnsamverkan och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar).

Genom punkt 6 fastställs dessutom strukturen för RIS digitala arkitektur genom att en gemensam digital plattform (*RIS-plattformen*) inrättas som den huvudsakliga digitala stommen för tillhandahållandet av RIS, genom vilken alla RIS-tjänster bör utvecklas och tillhandahållas. Kommissionen har befogenhet att genom genomförandeakter besluta om de funktionella och tekniska specifikationerna för RIS-plattformen.

Punkt 5 ersätter artikel 5 och tar bort föråldrade delar och inför nya tekniska specifikationer som medlemsstaterna måste tillämpa för att säkerställa tillhandahållandet av tjänsterna i enlighet med artikel 4.

Behöriga myndigheter och hantering av klagomål

Punkt 6 ersätter artikel 8 för att införa behöriga myndigheter för driften av RIS-plattformen och för hantering av klagomål. Genom punkt 7 införs en ny artikel 8 a som beskriver rollen och huvuddragen i det förfarande som bör följas vid hanteringen av klagomål. Medlemsstaterna ansvarar för att utveckla och tillämpa detta förfarande och är skyldiga att regelbundet rapportera om resultaten till Europeiska kommissionen. Detta skulle leda till förbättrad övervakning och snabbare hantering av frågor i samband med genomförandet av direktivet.

Regler om personlig integritet, säkerhet och vidareutnyttjande av information

Punkt 8 ersätter artikel 9 och uppdaterar kraven på personlig integritet, säkerhet och vidareutnyttjande av information. I punkt 8 stryks också föråldrade bestämmelser.

Ändringsförfarande och utövande av delegering

Punkt 9 ersätter artikel 10 om ändringsförfarande, och inför ett stycke 1 som innebär att de minimikrav avseende uppgifter som anges i bilaga I ska uppdateras via en delegerad akt. Genom stycke 2 ges kommissionen befogenhet att ändra bilaga III för att introducera den senaste versionen av ES-RIS genom en delegerad akt eftersom de nödvändiga RIS-standarderna nu blir en integrerad, men inte grundläggande, del av direktivet, på vissa villkor. Punkt 3 ger kommissionen befogenhet att ändra bilaga III genom en delegerad akt om ett antal villkor inte kan uppfyllas.

Punkterna 10 och 11 ersätter artikel 10a.2 och 10a.6 för att uppdatera föråldrade delar.

Genom punkt 12 ersätts artikel 11, föråldrade bestämmelser stryks och kommittén för transport på inre vattenvägar som relevant kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011 inrättas.

Genom punkt 13 stryks artikel 12.2 och 12.3 eftersom de innehåller föråldrade specifika införlivandebestämmelser, och eftersom det finns tillräcklig erfarenhet av genomförandet av RIS och ändringsdirektivets tillämpningsområde nu är de viktigaste vattenvägarna.

Genom punkt 14 införs artikel 12a som inför bestämmelser om övervakning av genomförandet av direktivet.

Punkt 15 ersätter bilaga I till direktiv 2005/44/EG, inklusive uppdateringar av minimikraven avseende uppgifter.

Punkt 16 ersätter bilaga II till direktiv 2005/44/EG och uppdaterar och rationaliserar principerna för de tekniska specifikationerna för RIS.

Genom punkt 17 införs en ny bilaga III som innehåller en hänvisning till ES-RIS.

Andra bestämmelser

I artikel 2 i ändringsdirektivet fastställs skyldigheten att införliva direktivet.

I artikel 3 i ändringsdirektivet fastställs direktivets ikraftträdande.

I artikel 4 i ändringsdirektivet anges adressaterna.

Bilagor

I bilaga I fastställs de minimikrav avseende uppgifter som ska tillhandahållas för navigering och ruttplanering. I bilaga II fastställs principerna för utarbetandet av tekniska specifikationer för RIS. I bilaga III fastställs de tekniska specifikationer som är tillämpliga på RIS.

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 yttrande¹⁴,
med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁵,
i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och
av följande skäl:

- (1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG¹⁶ inrättas en ram 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.
- (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 given¹⁷ ytterligare utveckling av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet, och därför bör RIS anpassas till dessa nya krav. I strategin för hållbar och smart mobilitet¹⁸ 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 III¹⁹ 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

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ 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>).

¹⁷ COM/2019/640 final.

¹⁸ COM/2020/789 final.

¹⁹ COM/2021/324 final.

med EU-strategin för data²⁰. 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 RIS-plattformen och andra lösningar som omfattas av det här direktivet, följa principerna i den senaste Europeiska interoperabilitetsramen (EIF)²¹, 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*)²².
- (4) I förordning (EU) nr 1315/2013²³ fastställs krav för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T)²⁴ 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 därför är av stor betydelse för unionen och inte bara på dem som ingår i ett sammanlänkat nät. 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.
- (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 drivs av kommissionen, innehåller nödvändig information för att RIS ska fungera väl. Medlemsstaterna bör därför stödja driften av ERDMS genom att i god tid tillhandahålla alla nödvändiga uppgifter och vid behov revidera och uppdatera dem minst en gång per år.
- (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 utan även med system och tillämpningar för andra transportsätt. De nationella kontaktpunkterna för sjötransport (MNSW) inom ramen för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart

²⁰ COM/2020/66 final.

²¹ COM/2017/134 final.

²² COM/2022/720 final.

²³ 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>).

²⁴ 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.

(EMSWe)²⁵ bör möjliggöra harmoniserad fartygsrapportering 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 godsinformation mellan RIS-användare. Vid behov bör RIS skapa länkar och utbyta information med system och plattformar för andra transportsätt.

- (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 bestämmelserna om RIS, effektivisera driften av transporter på inre vattenvägar och minska arbetsinsatserna för leverantörer och användare av RIS. Denna plattform (*RIS-plattformen*) 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 RIS-plattformen. Dessa myndigheter är personuppgiftsansvariga vad gäller driften av RIS-plattformen.
- (11) För att säkerställa enhetliga villkor för införandet av RIS-plattformen 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 182/2011²⁶.
- (12) För att säkerställa en korrekt och verkningsfull tillämpning av direktiv 2005/44/EG bör medlemsstaterna säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål. Medlemsstaternas myndigheter bör 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. Genom att analysera föremålet för klagomålen, hur ofta de sker och hur och inom vilken tid de löses, kan man fastställa i vilken utsträckning bestämmelserna i direktivet efterlevs och på så sätt stödja övervakningen av genomförandet genom att man kan peka ut områden där genomförandet kan förbättras. Det är därför viktigt att medlemsstaterna varje år samlar in och rapporterar dessa uppgifter till kommissionen. Hantering av klagomål enligt detta direktiv bör inte påverka tillsynsmyndigheternas behörighet enligt unionslagstiftningen och medlemsstaternas lagstiftning, inbegripet förordning (EU) 2016/679²⁷ och förordning (EU) 2018/1725²⁸.

²⁵ 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>).

²⁶ 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>).

²⁷ EUT L 119, 4.5.2016, s. 1.

²⁸ EUT L 295, 21.11.2018, s. 39.

- (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 alla RIS-uppgifter 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) 2016/679²⁹ och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1725³⁰, 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 positionen 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 inte kan uppnås utan behandling av personuppgifter bör medlemsstaterna säkerställa att behandlingen av dessa personuppgifter är laglig i enlighet med förordning (EU) 2016/679.
- (16) För att RIS-användare ska få nödvändig information om navigering och ruttplanering, och med beaktande av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen i syfte att ändra de minimikrav avseende uppgifter som fastställs i bilaga I till direktiv 2005/44/EG.
- (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.
- (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.

²⁹ 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>).

³⁰ 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>).

- (19) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629³¹ infördes en sådan process baserad på tekniska specifikationer som Cesni utarbetat. Cesni³², 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.
- (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 lagstiftning³³. 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 182/2011³⁴. 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

³¹ 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>).

³² Cesni inrättades inom ramen för CCNR:s resolution 2015-I-3.

³³ EUT L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

³⁴ 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>).

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.

- (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 [XX XX 2024]³⁵.
- (27) Direktiv 2005/44/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

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

Syfte

- 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 ett harmoniserat, driftskompatibelt och öppet RIS-system på inre vattenvägar i unionen och för kontinuitet med förvaltningen av andra trafikslag, i första hand trafikstyrning för fartyg och informationstjänster för fartyg.”
- (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 1315/2013³⁶.”

³⁵ EUT C [...], [...], s. [...].

³⁶ 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 som led ha–hi:

- ”ha) *transeuropeiskt transportnät (TEN-T)*: inre vattenvägar enligt definitionen i bilaga I till förordning (EU) nr 1315/2013.
- hb) *elektronisk godstransportinformation (eFTI)*: elektronisk godstransportinformation enligt definitionen i artikel 3.4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056³⁷.
- hc) *europaisk kontaktpunkt för sjöfart (EMSWe)*: europeisk kontaktpunkt för sjöfart enligt definitionen i artikel 2.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239³⁸.
- hd) *nationell kontaktpunkt för sjötransport*: en nationell kontaktpunkt för sjötransport enligt definitionen i artikel 2.3 i förordning (EU) 2019/1239.
- he) *europaiska systemet för hantering av referensuppgifter (ERDMS)*: en gemensam åtkomstpunkt (bibliotek) med referensuppgifter och kodlistor som används av it-applikationer vid transport på inre vattenvägar och som drivs av kommissionen.
- 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) *RIS-plattform*: en elektronisk plattform med en enda åtkomstpunkt som hämtar uppgifter från nationell RIS-information och tillhandahåller flyg-, infrastruktur-, trafik- och transportinformationstjänster, inbegripet rutt- och transportplanering, för RIS-användare och för 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-

³⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

³⁸ 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>).

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 uppgifter, enligt definitionen i bilaga I, ska vara aktuella och tillhandahållas åtminstone i ett lättillgängligt gemensamt elektroniskt format.
- (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 i TEN-T.
- (c) Göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att ta emot elektroniska rapporter med de uppgifter som krävs från fartyg i de fall fartygsrapportering krävs enligt nationella eller internationella regler. Om transporten sker över en landsgräns, ska informationen skickas till behöriga myndigheter i grannstaten. All överföring av information ska göras 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) Säkerställa att ERDMS hålls uppdaterat genom att alla nödvändiga uppgifter ska tillhandahållas utan dröjsmål och revideras minst en gång om året.
- (f) Säkerställa att åtminstone trafikrelaterad information utbyts mellan RIS och miljöer för elektroniskt informationsutbyte som inrättats genom unionslagstiftningen och som används inom andra transportsätt, inbegripet genom nationella kontaktpunkter för sjöfart inom EMSWe.
- (g) Säkerställa att den information om farligt gods som krävs enligt del 5 kapitel 5.4 i de bestämmelser som bifogas den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på inre vattenvägar (ADN), som ingicks i Genève den 26 maj 2000, och som avses i avsnitt III.1 i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG³⁹, görs tillgänglig för de behöriga myndigheterna på en eFTI-plattform genom en unik elektronisk identifierande länk som avses i artikel 9.1 e i förordning (EU) 2020/1056.
- (h) Säkerställa att information utbyts mellan RIS och system för hamnsamverkan, inbegripet bland annat aktuell tillgång till kajplatser och infrastruktur för alternativa bränslen, och särskilt de anläggningar som

³⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/68/EG av den 24 september 2008 om transport av farligt gods på väg, järnväg och inre vattenvägar (EUT L 260, 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

krävs enligt artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804⁴⁰.

- (i) Säkerställa att information utbyts mellan RIS och andra smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar i syfte att styra flodtrafiken.

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 skapa, driva, använda och underhålla en enda RIS-plattform som tillhandahåller flygvägs-, infrastruktur-, trafik- och transportrelaterade uppgifter. RIS-plattformen 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 driften av RIS-plattformen.
 - 6. Kommissionen ska anta genomförandeakter för att fastställa egenskaperna, rollerna och förfarandena i fråga om driften av RIS-plattformen 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 radiotelefontjänster på inre vattenvägar som antogs i Basel den 6 april 2000 inom ramen för internationella teleunionens radioreglemente tillämpas.
 - 8. Medlemsstaterna ska, 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.
 - 9. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder för att kontrollera att RIS-systemet är driftskompatibelt, 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:

⁴⁰ 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>).

- (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) Drift av RIS-plattformen.
- (g) Sammankoppling och utbyte av information med unionens databaser (ERDMS).
- (h) Sammankoppling och utbyte av information med it-plattformar för andra transportsätt, inbegripet minst eFTI och EMSWe.
- (i) Sammankoppling och utbyte av information med hamnförvaltningssystem och med smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar.
- (j) Bestämmelser för navigering och ruttplanering.”

(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 RIS-plattformen och för hantering av klagomål från RIS-användare. Dessa myndigheter ska anmälas till kommissionen senast den... [ett år efter dagen för detta direktivs ikraftträdande].”

(7) Följande artikel ska införas som artikel 8a:

”Artikel 8a

Hantering av klagomål

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns ett effektivt förfarande för att hantera klagomål som uppstår till följd av tillämpningen av detta direktiv.
2. Hanteringen av klagomål ska ske på ett sätt som motverkar intressekonflikter och som är funktionellt oberoende av alla behöriga myndigheter för RIS-applikationen, för internationellt uppgiftsutbyte och för driften av RIS-plattformen. Hanteringen av klagomål ska vara opartisk och öppen och vederbörligen respektera rätten att fritt bedriva affärsverksamhet.
3. Klagomål ska lämnas in i den medlemsstat på vars vattenvägar eller i vars inlandshamn klagomålet uppstod. Medlemsstaterna ska säkerställa att RIS-användare och övriga berörda parter informeras om var och hur klagomål ska

lämnas in samt om vilka myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål.

4. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska samarbeta när det gäller klagomål av gränsöverskridande karaktär.
5. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska, i enlighet med nationell rätt, ha befogenhet att kräva att behöriga myndigheter för RIS-applikationen, för internationellt uppgiftsutbyte, leverantörer av RIS-tjänster, infrastrukturförvaltare och inlandshamnar förser dem med den information som är relevant för ett klagomål.
6. De myndigheter som ansvarar för hanteringen av klagomål ska i enlighet med nationell rätt ha befogenhet att fatta beslut som har bindande verkan, med förbehåll för domstolsprövning i tillämpliga fall.
7. Medlemsstaterna ska informera kommissionen om förfarandet för hantering av klagomål senast den... [ett år efter dagen för ikraftträdandet] och därefter om eventuella ändringar av denna information. Kommissionen ska offentliggöra och regelbundet uppdatera denna information på sin webbplats.
8. Medlemsstaterna ska årligen informera kommissionen om antalet klagomål och typen av klagomål som mottagits av de myndigheter som ansvarar för handläggningen av klagomål, antalet korrigerande åtgärder som vidtagits och den tid som krävts för att lösa klagomål.”

(8) Artikel 9 ska ersättas med följande:

”Artikel 9

Regler om personlig integritet och informationssäkerhet

Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga 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.”

(9) Artikel 10 ska ersättas med följande:

”Artikel 10

Ändringsförfarande

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för att ändra bilaga I genom att uppdatera och revidera minimikraven avseende uppgifter, med beaktande av erfarenheterna från tillämpningen av detta direktiv, och den tekniska utvecklingen av RIS-teknik och RIS-tillämpningar.
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 biträddas 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 182/2011⁴¹.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”
- (13) I artikel 12 ska punkterna 2 och 3 utgå.
- (14) Följande artikel ska införas som artikel 12a:

”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 bilagan till det här direktivet.

⁴¹ 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>).

- (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... [ett 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
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande