Den Europæiske Unions
Tidende

DA
L-udgaven

2025/2482

12.12.2025

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV (EU) 2025/2482

af 26. november 2025

om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg [1],

efter høring af Regionsudvalget,

efter den almindelige lovgivningsprocedure [2], og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF [3] opstilles rammerne for udnyttelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) i Unionen. Udnyttelsen af RIS på de indre vandveje støtter en sikker og effektiv transport ad indre vandveje og i sidste ende en bæredygtig og attraktiv sektor ved at gøre driften af transport ad indre vandveje mere effektiv.

(2) Siden direktiv 2005/44/EF trådte i kraft, har sektoren for indre vandveje nydt godt af leveringen af harmoniseret RIS. Niveauet af harmonisering varierer medlemsstaterne imellem, og det har vist sig at være en tidskrævende proces at indføre de nødvendige specifikationer. Desuden opfordres der i Kommissionens meddelelse af 11. december 2019 med titlen »Den europæiske grønne pagt« til videreudvikling af automatisk og opkoblet multimodal mobilitet. RIS bør derfor tilpasses for at imødegå disse nye udfordringer. Desuden indeholder Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet — en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« som en af sine foranstaltninger til at nå målet om at fremme skabelsen af et virkelig intelligent transportsystem og effektiv kapacitetsfordeling og trafikstyring et forslag om revision af direktiv 2005/44/EF. Kommissionens meddelelse af 24. juni 2021 indeholdt en handlingsplan med titlen »NAIADES III: Fremme af en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa« hvori det hedder, at for at støtte målet om, at de indre vandveje skal være en del af et gnidningsløst system med harmoniseret RIS senest i 2030, vil formålet med revisionerne af de retlige rammer for RIS være at bidrage til at lukke disse huller i harmoniseringen og interoperabiliteten og forbedre datatilgængelighed, -genbrug og -interoperabilitet i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse af 19. februar 2020 med titlen »En europæisk strategi for data«. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF bør tages i betragtning ved tilpasningen af RIS.

[1] EUT C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
[2] Europa-Parlamentets holdning af 7.10.2025 (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Rådets afgørelse af 27.10.2025.
[3] Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Ved gennemførelsen af den elektroniske platform med ét adgangspunkt for RIS (»det europæiske RIS-miljø«) og andre løsninger, der falder ind under anvendelsesområdet for direktiv 2005/44/EF, bør principperne i den europæiske interoperabilitetsramme (EIF), der er fastsat i Kommissionens meddelelse af 23. marts 2017 med titlen »Den europæiske interoperabilitetsramme — strategi for gennemførelse« i overensstemmelse med artikel 6 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/903 ([4]), følges med henblik på at vedtage en sammenhængende tilgang til interoperabilitet i den offentlige sektor.

(4) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 ([5]) fastsættes kravene til udviklingen af det transeuropæiske transportnet (TEN-T), så det indre marked kan fungere gnidningsløst, og forordningen har til formål at sikre, at de samme tjenester af høj kvalitet er tilgængelige og kompatible med de systemer, der benyttes af andre transportformer langs det pågældende net.

(5) Da størstedelen af de sejladser, som fartøjer til sejlads ad indre vandveje foretager, er internationale sejladser, bør RIS have fokus på de indre vandveje i medlemsstaterne, som er en del af TEN-T, og som direkte er forbundet med en anden medlemsstats indre vandveje, der også er en del af TEN-T, og som således er af stor betydning for Unionen. Medlemsstaterne bør på frivillig basis kunne fortsætte med at udvide RIS-kravene til dele af deres net af indre vandveje udover dem, der er en del af TEN-T, for at tage højde for særlige nationale forhold. I en grænseoverskridende sammenhæng bør det også være muligt for en af de berørte medlemsstater at levere RIS. Medlemsstaternes kompetente myndigheder bør samarbejde med henblik på at levere RIS på grænseoverskridende indre vandveje.

(6) I lyset af Ruslands angrebskrig mod Ukraine er samarbejde mellem Unionen og Rusland på RIS-området hverken passende eller i Unionens interesse. Som følge heraf er grænseoverskridende samarbejde om RIS med Rusland ikke længere en prioritet på medlemsstaternes område.

(7) Erfaringerne fra anvendelsen af direktiv 2005/44/EF har vist, at det er vigtigt at styrke de tekniske specifikationer, der vedrører leveringen af data om sejlads ad og ruteplanlægning på de indre vandveje, med henblik på at forbedre kvaliteten og rettidigheden af de oplysninger, der leveres til RIS-brugere. Det europæiske system til forvaltning af referencedata (ERDMS) indeholder de referencedata og kodelister, der er nødvendige, for at RIS kan fungere korrekt, og etableres og drives i øjeblikket af Kommissionen. Driften af ERDMS kan i fremtiden overføres til en tredjepart.

(8) RIS-brugernes adgang under sejladsen til opdaterede og nøjagtige oplysninger om farvandets tilstand og særlige punkter som f.eks. broer, sluser og indlandshavne forventes at forbedre effektiviteten i sektoren for transport ad indre vandveje. RIS bør derfor omfatte opdaterede udvekslinger af data med halv- og fuldautomatisk styring af infrastruktursystemer for sluser og bevægelige broer, og med indlandshavnes havnefællesskabssystemer.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/903 af 13. marts 2024 om foranstaltninger til sikring af et højt niveau af interoperabilitet i den offentlige sektor i hele Unionen (forordningen om et interoperabelt Europa) (EUT L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) For at RIS kan muliggøre sammenkobling med logistikkæden, er det vigtigt, at oplysninger ikke kun deles med brugere af transport ad indre vandveje f.eks. gennem havnefællesskabssystemer for indlandshavne og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje, men også med andre transportformers systemer og applikationer. De nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt (MNSW) inden for rammerne af det europæiske søfartsmiljø med ét kontaktpunkt (EMSWe), oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 ([6]), bør muliggøre harmoniseret skibsmelding i hele Unionen inden for søtransport. Udvekslingen af trafikrelaterede oplysninger som f. eks. ankomst- og afgangstider vil sikre interoperabilitet, multimodalitet og gnidningsløs integration af transport ad indre vandveje i den overordnede logistikkæde. Elektronisk godstransportinformation (eFTI), oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 ([7]), bør danne grundlag for udveksling af fragtoplysninger om farligt gods og affald mellem RIS-brugere, hvor det er påkrævet. Når det er nødvendigt, bør RIS muliggøre forbindelser til og gøre oplysninger tilgængelige for andre transportformers digitale systemer og platforme.

(10) Udvekslingen af oplysninger mellem fartøjer til sejlads på indre vandveje og i indlandshavne, f.eks. om havnefaciliteter, driftstider eller oplysninger om fartøjer og fragt, er ikke altid optimal og påvirker derved driftseffektiviteten inden for transport ad indre vandveje. Oplysninger om tilgængeligheden af infrastruktur for alternative drivmidler i indlandshavne er af særlig betydning, når det drejer sig om at fremme sektorens miljømæssige præstationer. For at forenkle og strømline udvekslingen af sådanne oplysninger og forbedre sektorens samlede effektivitet er det væsentligt, at standardiserede grænseflader oprettes og bliver en del af RIS, og at de nødvendige tekniske specifikationer udarbejdes.

(11) Brugen af det europæiske RIS-miljø bør strømline leveringen af RIS, øge driftseffektiviteten inden for transport ad indre vandveje og mindske byrden på RIS-leverandører og -brugere. Det europæiske RIS-miljø bør støtte relevante tjenester, være et centralt punkt for udveksling af RIS-oplysninger inden for sektoren for transport ad indre vandveje såvel som andre transportformer og bør derfor være det primære digitale grundlag for leveringen af RIS i Unionen. Medlemsstaterne bør udpege én eller flere kompetente myndigheder med ansvar for at drive det europæiske RIS-miljø. Disse kompetente myndigheder er dataansvarlige som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 ([8]) med henblik på driften af det europæiske RIS-miljø.

(12) For at sikre ensarterede betingelser for indførelsen af det europæiske RIS-miljø bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere rammerne for det europæiske RIS-miljø. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 ([9]).

(13) Gennemførelsesretsakter i henhold til dette direktiv bør ikke vedtages af Kommissionen, hvis det i dette direktiv omhandlede udvalg ikke afgiver nogen udtalelse, f.eks. hvis der ikke er kvalificeret flertal til støtte for en udtalelse, uanset om den er positiv eller negativ, og hvis udkastet til gennemførelsesretsakt ikke forelægges appeludvalget, eller hvis appeludvalget afgiver en negativ udtalelse. I overensstemmelse med princippet om loyalt samarbejde bør medlemsstaterne og Kommissionen samarbejde om hurtigt at fastlægge de nødvendige operationelle karakteristika, roller og procedurer for det europæiske RIS-miljø.

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

([7]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

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

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

(14) Samarbejde med tredjelande, navnlig nabolande, er relevant for at sikre forbindelse og interoperabilitet mellem det europæiske RIS-miljø og de nationale RIS i disse tredjelande.

(15) Det europæiske RIS-miljø bør give RIS-brugere mulighed for at indsende feedback om anvendelsen af dette direktiv og sikre, at en sådan feedback fremsendes til den berørte medlemsstat. Medlemsstaterne bør indføre en enkel og tilgængelig procedure for håndtering af sådan feedback på en gennemsigtig og upartisk måde. Medlemsstaternes myndigheder bør samarbejde, når de behandler feedback, som omfatter grænseoverskridende elementer (såsom inkompatible standarder i forbindelse med melding af fartøjsoplysninger), da 75 % af transport ad indre vandveje omfatter internationale sejladser. En analyse af genstanden for den modtagne feedback og hyppigheden heraf gør det muligt at fastslå, i hvilket omfang dette direktiv overholdes, og støtter dermed overvågningen af gennemførelsen ved at identificere områder, hvor gennemførelsen kan forbedres. Det er derfor vigtigt, at disse oplysninger indsamles og fremsendes til Kommissionen hvert år.

(16) Udarbejdelsen af tekniske specifikationer bør følge en række principper, særlig principperne i bilag II til dette direktiv, med henblik på at sikre korrekt og harmoniseret gennemførelse af direktiv 2005/44/EF. Disse principper bør fastlægge de primære elementer, som hver RIS-komponent bør omfatte.

(17) Kravene til og de tekniske specifikationer for RIS bør navnlig sikre: at RIS-data, der udgør personoplysninger i henhold til forordning (EU) 2016/679, kun kan behandles i overensstemmelse med et omfattende rettighedsbaseret adgangskontrolsystem, der leverer tildelte funktioner; at alle kompetente myndigheder kan få øjeblikkelig adgang til disse data i overensstemmelse med deres respektive lovgivningsmæssige håndhævelsesbeføjelser, at passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger gennemføres for at sikre, at elektronisk behandling af personoplysninger kan udføres i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og (EU) 2018/1725 ([10]), herunder med henblik på beskyttelse mod brud på persondatasikkerheden; og at behandlingen af forretningsmæssigt følsomme oplysninger kan udføres på en måde, der respekterer fortroligheden af disse oplysninger.

(18) For at sikre sikker og optimal sejlads for fartøjer på indre vandveje bør medlemsstaterne kende positionen for alle fartøjer til sejlads på indre vandveje, herunder gennem anvendelse af data fra automatiske identifikationssystemer (AIS). Medlemsstaterne bør også udveksle RIS-relaterede oplysninger for at øge effektiviteten af RIS og mindske rapporteringskravene. Hvis overførsel og udveksling af RIS-relaterede oplysninger til disse formål indebærer behandling af personoplysninger, såsom behandling af navne eller behandling af lokaliseringsdata, når en sådan behandling gør det muligt direkte eller indirekte at identificere en person, bør medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre lovligheden af behandlingen af disse personoplysninger i overensstemmelse med forordning (EU) 2016/679 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF ([11]).

(19) For at sikre, at RIS-brugere får de nødvendige oplysninger vedrørende sejlads ad og ruteplanlægning på indre vandveje, og i betragtning af de videnskabelige og tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) med henblik på ændring af de minimale datakrav i bilag I til direktiv 2005/44/EF delegeres til Kommissionen. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres efter principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning ([12]). For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som medlemsstaternes eksperter, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.

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

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor (Direktiv om databeskyttelse inden for elektronisk kommunikation) (EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) EUT L 123 af 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Når det er behørigt begrundet ud fra en passende analyse og i mangel af relevante og ajourførte internationale standarder til sikring af sejladssikkerheden, eller hvis ændringer i beslutningsprocessen i Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) kan kompromittere Unionens interesser, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på at ændre bilag III til direktiv 2005/44/EF for at fastlægge tilstrækkelige tekniske forskrifter for RIS, i overensstemmelse med bilag II i direktiv 2005/44/EF og med henblik på at sikre Unionens interesser.

(21) Erfaringerne fra gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF viser, at den lange periode til at indføre og ajourføre dets tekniske specifikationer har påvirket sektorens ydeevne. Derfor er det vigtigt at ændre proceduren til indførelse af tekniske specifikationer.

(22) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 ([13]) blev der indført en procedure på grundlag af tekniske specifikationer udarbejdet af CESNI. CESNI, som fungerer inden for rammerne af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen (CCNR) og er åben for eksperter fra alle medlemsstater, har ansvaret for at udarbejde tekniske standarder for transport ad indre vandveje. Erfaringerne har vist, at CESNI har udarbejdet og ajourført tekniske krav til fartøjer til sejlads ad indre vandveje på en organiseret og rettidig måde. I betragtning af CESNI's ekspertise og erfaringerne fra gennemførelsen af direktiv (EU) 2016/1629 bør en tilsvarende tilgang anvendes med hensyn til direktiv 2005/44/EF.

(23) For at sikre et højt niveau af sikkerhed og effektivitet inden for sejlads ad indre vandveje, sikre leveringen af RIS og tage højde for de videnskabelige og tekniske fremskridt og anden udvikling i sektoren bør henvisningen til de gældende tekniske specifikationer for RIS, nemlig den europæiske standard for flodinformationstjenester (ES-RIS), udgøre en integreret del af direktiv 2005/44/EF.

(24) Udvalget om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje, jf. artikel 11 i direktiv 2005/44/EF, er blevet nedlagt. I dets sted bør Udvalget for Transport ad Indre Vandveje, som har ekspertise inden for standarder og tekniske specifikationer for sektoren for transport ad indre vandveje, bistå Kommissionen med hensyn til RIS som et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011. Desuden indføres der ved nærværende direktiv ændringer af artikel 5 og 12 i direktiv 2005/44/EF vedrørende udvalgsproceduren. Derfor bør artikel 11 i direktiv 2005/44/EF ændres for at afspejle disse ændringer.

(25) Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling bør direktiv 2005/44/EF kunne henvise til internationale standarder uden at duplikere dem i EU-lovgivningen.

(26) RIS blev oprettet i Unionen i 2005, og udarbejdelsen og gennemførelsen heraf har givet medlemsstaterne betragtelige erfaringer lige siden. Desuden er de tekniske specifikationer, der er nødvendige, for at RIS fungerer, omfattet af bilag III til direktiv 2005/44/EF. Med henblik herpå bør artikel 12, stk. 2, i direktiv 2005/44/EF udgå. Ved at ændre anvendelsesområdet for direktiv 2005/44/EF, så det har fokus på TEN-T, finder kravet om gennemførelse af RIS desuden anvendelse på de vigtigste indre vandveje, hvorved der skabes et pålideligt transportnet. Derfor bør artikel 12, stk. 3, i direktiv 2005/44/EF udgå.

(27) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er det, for at nå det grundlæggende mål om at oprette en ramme for levering af RIS i Unionen, nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte bestemmelser om oprettelse og drift af og tekniske specifikationer herfor. I overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union går dette direktiv ikke videre, end hvad er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål.

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

(28) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1725 og afgav udtalelse den 20. marts 2024.

(29) Direktiv 2005/44/EF bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2005/44/EF

Direktiv 2005/44/EF ændres således:

1) Artikel 1 affattes således:

»*Artikel 1*

Formål

1. Dette direktiv opstiller rammerne for udbredelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) i Unionen til støtte for transport ad indre vandveje for at øge dens sikkerhed, effektivitet og bæredygtighed og fremme dens tilknytning til andre transportformer.

2. Dette direktiv danner grundlag for at fastsætte og videreudvikle tekniske krav, specifikationer og betingelser, som skal sikre harmoniserede, samvirkende og tilgængelige RIS på Unionens indre vandveje og muliggøre kontinuitet med trafikreguleringstjenester for andre transportformer, gennem anvendelsen af standardiserede grænseflader.«

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

»1. Dette direktiv finder anvendelse på indførelse og anvendelse af RIS på alle indre vandveje og i alle indlandshavne i de medlemsstater, som indgår i det transeuropæiske transportnet, som nærmere angivet i bilag I og II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 (*), og som er direkte forbundet med indre vandveje og indlandshavne i en anden medlemsstat, som indgår i det transeuropæiske transportnet, som nærmere angivet i de pågældende bilag.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).«

3) I artikel 3 tilføjes følgende litraer:

»i) »transeuropæisk transportnetværk« eller »TEN-T«: indre vandveje som nærmere angivet i kortene i bilag I til forordning (EU) 2024/1679

j) »europæisk system til forvaltning af referencedata« eller »ERDMS«: et register (bibliotek) med ét adgangspunkt med referencedata og kodelister, som anvendes af IT-applikationer i transport ad indre vandveje, og som drives under Kommissionens myndighed; det omfatter ikke netdata, som medlemsstaten har leveret i henhold til bilag I og III

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

l) »intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje«: en elektronisk platform, som støtter halv- og fuldautomatisk styring af infrastruktur til transport ad indre vandveje i sluser og ved bevægelige broer inden for TEN-T, og som drives af de offentlige myndigheder for indre vandveje

m) »europæisk RIS-miljø«: en elektronisk platform med ét adgangspunkt på grundlag af nationale RIS-oplysninger, der leverer tekniske og operationelle tjenester til RIS-brugere, og som indeholder links til elektronisk indberetning efter engangsprincippet

n) »indlandshavn«: en havn på en indre vandvej på TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net som opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) 2024/1679.«

4) Artikel 4 affattes således:

»*Artikel 4*

Oprettelse af RIS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at indføre RIS på de indre vandveje og i de indlandshavne, der falder ind under anvendelsesområdet for dette direktiv.

2. Medlemsstaterne udvikler RIS, så RIS-systemet er effektivt og kan udvides, er interoperabelt og kan interagere med andre RIS-systemer og med systemer til andre transportformer, samtidig med at det også skal kunne knyttes til transportstyringssystemer og forretningsaktiviteter.

3. For at kunne oprette RIS skal medlemsstaterne:

a) sikre, at RIS-brugerne modtager alle relevante oplysninger om sejlads og ruteplanlægning på indre vandveje; disse netoplysninger, jf. bilag I, skal holdes ajour og gives som minimum i et tilgængeligt fælles elektronisk format i overensstemmelse med bilag III

b) sikre, at RIS-brugerne foruden oplysningerne i litra a) har adgang til anvendelige elektroniske søkort over alle deres indre vandveje og indlandshavne på TEN-T-nettet

c) sikre, at de kompetente myndigheder, når nationale eller internationale regler kræver skibsmelding, kan modtage elektroniske meldinger med alle de krævede oplysninger fra skibene I forbindelse med grænseoverskridende transport skal disse data gøres fuldt ud tilgængelige for de kompetente myndigheder i nabomedlemsstaten, inden fartøjerne ankommer til grænsen

d) sikre, at efterretninger for skippere, herunder vandstands- og ismeldinger eller meldinger om maksimalt tilladt dybgang for de indre vandveje, udsendes som standardiserede, kodede og overførbare meddelelser; den standardiserede meddelelse skal som minimum indeholde de fornødne oplysninger for sikker sejlads, og efterretningerne for skippere skal holdes ajour og skal som minimum gives i et tilgængeligt elektronisk format i overensstemmelse med bilag III

e) sikre, at netdataene i det europæiske RIS-miljø holdes ajour ved uden ophold at levere alle de nødvendige netdata i overensstemmelse med bilag I og III

f) sikre, at i hvert fald trafikrelaterede oplysninger, der foreligger, stilles til rådighed via grænseflader efter de tekniske specifikationer, der er fastsat i overensstemmelse med punkt 7 i bilag II, hvor det er relevant, for elektroniske informationsudvekslingsmiljøer, der er oprettet ved EU-retten og anvendes ved andre transportformer

g) sikre, at standardiserede grænseflader i overensstemmelse med bilag II og III til dette direktiv stilles til rådighed for havnefællesskabssystemerne i indlandshavne, herunder, når de foreligger, ajourførte oplysninger om tilgængeligheden af kajpladser og af infrastruktur for alternative drivmidler, og navnlig de anlæg, der kræves i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 (*)

h) sikre, at standardiserede grænseflader i overensstemmelse med bilag II og III stilles til rådighed for andre intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje med henblik på regulering af trafik på de indre vandveje.

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

4. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne opretter RIS-centre efter regionalt behov.

5. Medlemsstaterne opretter, forvalter, driver, anvender og vedligeholder i fællesskab et europæisk RIS-miljø, som leverer farvands-, infrastruktur, trafik- og transportrelaterede tjenester og leverer de nødvendige data. Det europæiske RIS-miljø er tilgængeligt for alle RIS-brugere og er den vigtigste platform til udveksling af RIS-relaterede oplysninger. Det omfatter grænseflader til forbindelser med andre transportformers og indlandshavnes systemer. Medlemsstaterne udpeger én eller flere kompetente myndigheder med ansvar for driften af det europæiske RIS-miljø. Det europæiske RIS-miljø giver mulighed for bidrag fra tredjelande, hvis vandveje er forbundet med det europæiske net af indre vandveje, og som er villige til at samarbejde og levere deres netdata, forudsat at dataene er af samme kvalitet og format som medlemsstaternes og overholder samme niveau af cybersikkerhed og databeskyttelse.

6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, som fastsætter det europæiske RIS-miljøs operationelle karakteristika, roller og procedurer og som anfører dets operative enhed, på grundlag af principperne for de tekniske specifikationer for RIS i punkt 6 i bilag II, for at sikre, at de gennemføres på ensartet vis i hele Unionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.

7. Hvis der anvendes automatiske identifikationssystemer (AIS), gælder den regionale ordning vedrørende radiokommunikationstjeneste på indre vandveje (RAINWAT), som blev vedtaget den 12. april 2012 i Bukarest, inden for rammerne af den internationale telekommunikationsunions (ITU) radioreglementer.

8. Medlemsstaterne opfordrer, eventuelt i samarbejde med Unionen, førere og ejere af fartøjer, der sejler ad deres indre vandveje, eller agenter for disse fartøjer eller speditører eller ejere af gods, som transporteres ad dem, til fuldt ud at udnytte de tjenester, der stilles til rådighed i henhold til dette direktiv.

9. Kommissionen træffer relevante foranstaltninger til at sikre interoperabilitet, pålidelighed, tilgængelighed og sikkerhed i forbindelse med RIS.

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

5) Artikel 5 affattes således:

»*Artikel 5*

Tekniske specifikationer

1. For at støtte RIS og sikre interoperabiliteten af tjenester i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, finder de tekniske specifikationer omhandlet i bilag III, efter principperne i bilag II anvendelse på og omfatter særlig følgende områder:

a) det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for sejlads ad indre vandveje (indlands-ECDIS)

b) elektronisk skibsmelding

c) efterretninger for skippere

d) fartøjssporingssystemer

e) kompatibilitet for det udstyr, der er nødvendigt for anvendelsen af RIS

f) drift af det europæiske RIS-miljø

g) sammenkobling og udveksling af oplysninger med Unionens databaser (ERDMS)

h) standardiseret grænseflade til andre transportformers IT-platforme

i) standardiseret grænseflade mellem det europæiske RIS-miljø og havnefællesskabssystemer i indlandshavne og mellem det europæiske RIS-miljø og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje

j) data vedrørende sejlads ad og ruteplanlægning på indre vandveje.«

6) Artikel 6 affattes således:

»*Artikel 6*

Satellit-positionsbestemmelse

Med henblik på RIS, for hvilken der kræves nøjagtig positionsbestemmelse, anbefales det at anvende satellitbaserede positionsbestemmelses- og navigationssystemer såsom navigationstjenester, der leveres af Galileo, herunder højpræcisionstjenesten og den åbne tjenestes navigationsmeddelelsesautentifikation og den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS), jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 (*). Med henblik på applikationer og tjenester, der er baseret på jordobservationsdata, anbefales det at anvende Copernicusdata, -oplysninger og -tjenester.

(*) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/696 af 28. april 2021 om oprettelse af Unionens rumprogram og Den Europæiske Unions Agentur for Rumprogrammet og om ophævelse af forordning (EU) nr. 912/2010, (EU) nr. 1285/2013 og (EU) nr. 377/2014 og afgørelse nr. 541/2014/EU (EUT L 170 af 12.5.2021, s. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).«

7) Artikel 8 affattes således:

»*Artikel 8*

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger kompetente myndigheder med ansvar for RIS-systemet, international udveksling af data, driften af det europæiske RIS-miljø og behandling af feedback fra RIS-brugerne. De underretter Kommissionen om disse udpegede myndigheder senest den 17. januar 2029.«

8) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 8a*

Feedbackmekanisme

1. Hver medlemsstat sikrer, at der findes en effektiv, enkel og tilgængelig procedure, der så vidt muligt er baseret på eksisterende strukturer, til at behandle feedback fra RIS-brugere, der følger af anvendelsen af dette direktiv.

2. Behandlingen af feedback fra RIS-brugere foretages på en sådan måde, at interessekonflikter undgås. Behandling af feedback skal være upartisk og gennemsigtig og tage behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.

3. Feedback fra RIS-brugere indgives via det europæiske RIS-miljø og videresendes til de relevante medlemsstater. Medlemsstaterne sikrer, at RIS-brugere og andre relevante interessenter informeres om, hvor og hvordan feedback skal indgives.

4. Medlemsstaterne sikrer, at feedback fra RIS-brugere behandles rettidigt og hensigtsmæssigt, og at oplysningerne om opfølgningen herpå gives via det europæiske RIS-miljø.

5. Det europæiske RIS-miljø underretter årligt Kommissionen om omfanget af den modtagne feedback og om, hvordan denne feedback blev behandlet.«

9) Artikel 9 affattes således:

»*Artikel 9*

Regler for fortrolighed, informationssikkerhed og behandling af personoplysninger

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige tekniske og organisatoriske foranstaltninger i overensstemmelse med gældende EU-ret og national ret for at beskytte RIS-oplysninger og -registre mod utilsigtede hændelser eller misbrug, herunder uberettiget adgang, ændring eller tab, og for at sikre fortroligheden af de kommercielle og andre følsomme oplysninger, der udveksles i henhold til dette direktiv.

2. Data, der udgør personoplysninger som defineret i artikel 4, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 (*), må kun behandles på grundlag af dette direktiv, i det omfang en sådan behandling er nødvendig for RIS-systemers drift, med henblik på at sikre harmoniseret, interoperabel og tilgængelig RIS på indre vandveje i Unionen og lette standardiserede grænseflader til trafikreguleringstjenester for andre transportformer.

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

10) Artikel 10 affattes således:

»*Artikel 10*

Delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag I ved at ajourføre og revidere de minimale datakrav under hensyntagen til erfaringerne fra anvendelsen af dette direktiv og de tekniske fremskridt i udviklingen af RIS-teknologier og -systemer.

2. I mangel af relevante og ajourførte tekniske specifikationer, eller når de tekniske specifikationer, der er udarbejdet af Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI), ikke opfylder nogen af de gældende krav i bilag II, eller når ændringer af CESNI's beslutningsproces eller ændringer af andre elementer i standarden kan kompromittere Unionens interesser, og når det er behørigt begrundet af en passende analyse, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag III for at tilvejebringe hensigtsmæssige tekniske specifikationer på grundlag af principperne i bilag II.«

11) I artikel 10a foretages følgende ændringer:

a) Stk. 2 affattes således:

»2. De beføjelser til at vedtage delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 10, tillægges Kommissionen for en periode på fem år fra 1. januar 2026. Kommissionen udarbejder en rapport vedrørende delegationen af beføjelser senest ni måneder inden udløbet af femårsperioden. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.«

b) Stk. 6 affattes således:

»6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 10 træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har underrettet Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.«

12) Artikel 11 affattes således:

»*Artikel 11*

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Transport ad Indre Vandveje. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 (*).

2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.

Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

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

13) Artikel 12, stk. 2 og 3, udgår.

14) Følgende artikel indsættes:

»*Artikel 12a*

Overvågning

Kommissionen overvåger oprettelsen af RIS i Unionen og aflægger beretning for Europa-Parlamentet og Rådet senest den 3. januar 2034. Rapporten indeholder en analyse af dette direktivs indvirkning på graden af integration af transport ad indre vandveje i den overordnede logistikkæde og undersøger potentialet for nye digitale værktøjer til at øge effektiviteten i hele TEN-T-nettet af indre vandveje.«

15) Bilag I til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag I til nærværende direktiv.

16) Bilag II til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag II til nærværende direktiv.

17) Teksten i bilag III til nærværende direktiv tilføjes som bilag III til direktiv 2005/44/EF.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstater, som har indre vandveje og indlandshavne, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den 2. januar 2029. De underretter straks Kommissionen herom.

2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. Medlemsstaterne fastsætter de nærmere regler for henvisningen.

3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale love og bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

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

Udfærdiget i Strasbourg, den 26. november 2025.

På Europa-Parlamentets vegne	*På Rådets vegne*
R. METSOLA	M. BJERRE
Formand	*Formand*

BILAG I

»BILAG I

MINIMALE DATAKRAV

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

a) vandvejsakse med kilometerangivelse

b) restriktioner for fartøjer eller konvojer med hensyn til længde, bredde, dybgang og højde over vandlinjen

c) driftstider for hæmmende anlæg, især sluser og broer

d) forventede ventetider ved broer, sluser og indlandshavne, i realtid, når de er til rådighed

e) havnes og omladningssteders beliggenhed

f) referencedata for vandstandsmålere, som har betydning for sejladsen.

g) beliggenhed og, når den er til rådighed, nuværende tilgængelighed af en infrastruktur for alternative drivmidler, herunder strømforsyning fra land.

De leverede oplysninger skal være opdaterede og, når de er til rådighed, afspejle situationen i realtid.«

BILAG II

»BILAG II

PRINCIPPER FOR DE TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR RIS

1. Generelle principper

De tekniske specifikationer for RIS udarbejdes efter følgende generelle principper:

a) angivelse af de tekniske krav til planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af tjenesterne og de dertil knyttede systemer

b) RIS' arkitektur og tilrettelæggelse

c) henstillinger til fartøjerne om at deltage i RIS, henstillinger vedrørende de enkelte tjenester og henstillinger vedrørende gradvis udvikling af RIS.

2. Elektronisk kortvisnings- og informationssystem for sejlads ad indre vandveje (indlands-ECDIS)

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

a) kompatibilitet med søfartens elektroniske kortvisnings- og informationssystem (søfartens ECDIS) for at lette fartøjers sejlads ad indre vandveje i blandede trafikzoner som flodmundinger og hav-flodsejlads

b) specificering af minimumskrav til indlands-ECDIS-udstyr og af de elektroniske søkorts indhold for at sikre sejladsen, navnlig:

i) stor pålidelighed af og bred adgang til det benyttede indlands-ECDIS-udstyr

ii) indlands-ECDIS-udstyrets holdbarhed, så det kan modstå de normale forhold om bord på et skib, uden at dets kvalitet og pålidelighed forringes

iii) afsætning på de elektroniske søkort af alle geografiske forhold f.eks. sejlløbets grænser, anlæg langs kystlinjen og afmærkninger, som har betydning for sejladsens sikkerhed

iv) kontrol med det elektroniske søkort ved hjælp af et overlejret radarbillede, når det benyttes til styring af fartøjet

c) indarbejdelse af opdaterede oplysninger om farvandsdybde på det elektroniske søkort og angivelse af sådanne oplysninger i henhold til den forventede eller faktiske vandstand

d) indarbejdelse af yderligere oplysninger f.eks. fra andre end de kompetente myndigheder i det elektroniske søkort og visning af sådanne oplysninger på indlands-ECDIS, uden at det påvirker de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads

e) RIS-brugeres adgang til de elektroniske søkort

f) alle systemfabrikanters adgang til de data, der benyttes til elektroniske søkort, eventuelt mod betaling af en rimelig omkostningsrelateret afgift

g) indarbejdelse af opdaterede oplysninger om ventetiderne ved sluser, broer og indlandshavne og visning af sådanne oplysninger på indlands-ECDIS, uden at det påvirker de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads.

3. Elektronisk skibsmelding

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

a) fremme af elektronisk dataudveksling mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, mellem de forskellige deltagere i både indlands- og havsejlads og i kombineret transport, som omfatter indlandssejlads

b) benyttelse af en standardiseret transportanmeldelse ved meddelelser fra skib til myndighed, fra myndighed til skib og fra myndighed til myndighed, så der opnås kompatibilitet med søfarten

c) benyttelse af internationalt accepterede kodelister og klassifikationer, eventuelt med yderligere suppleringer af hensyn til indlandssejladsens behov

d) benyttelse af et enkelt europæisk fartøjsidentifikationsnummer.

4. Efterretninger for skippere

De tekniske specifikationer for efterretninger for skippere i henhold til artikel 5, især farvandsefterretninger, trafikinformation og trafikregulering samt ruteplanlægning på de indre vandveje, udarbejdes efter følgende principper:

a) en standardiseret datastruktur, som benytter forud fastsatte tekstmoduler og i vid udstrækning er kodet for at muliggøre automatisk oversættelse af det vigtigste indhold til andre sprog og for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i rejseplanlægningssystemerne

b) den standardiserede datastrukturs kompatibilitet med indlands-ECDIS' datastruktur for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i indlands-ECDIS

c) en tilpasning til de tekniske specifikationer for sejlads ad og ruteplanlægning på de indre vandveje for at sikre, at de leverede oplysninger er sammenhængende.

5. Fartøjssporingssystemer

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

a) specificering af kravene til systemer og standardmeddelelser og til procedurer, så de kan udføres automatisk

b) sondring mellem systemer, der opfylder den taktiske trafikinformations krav, og systemer, der opfylder den strategiske trafikinformations krav, både når det gælder positionsbestemmelsesnøjagtighed og den nødvendige ajourførings-hyppighed

c) beskrivelse af de relevante tekniske systemer til fartøjssporing som indlands-AIS (automatisk identifikationssystem til indlandssejlads)

d) dataformatet skal være kompatibelt med søfartens AIS-system.

6. Operationelle principper for det europæiske RIS-miljø

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

a) fungerer som digital kvikskranke for sejlads ad indre vandveje

b) et harmoniseret fælles adgangspunkt for opdaterede oplysninger og, om muligt i realtid, om farvandsforhold med henblik på sikker og bæredygtig sejlads, ruteplanlægning og havneoperationer langs TEN-T-nettet

c) muliggør multimodale transportkæder, samtidig med at der leveres et passende niveau af databeskyttelse

d) højt niveau af nøjagtighed for data med henblik på gnidningsløs dataudveksling mellem relevante RIS-brugere langs TEN-T-nettet (i og uden for Unionen)

e) brugervenlig grænseflade med driftsklare, nyttige og praktiske funktioner såsom muligheden for af gemme og opbevare profiler

f) harmoniseret fælles punkt for meldinger i overensstemmelse med engangsprincippet, også for internationale sejladser

g) forbindelse til andre systemer, der anvender informations-, kommunikations-, navigations- eller positionsbestem-melses-/lokaliseringsteknologier til at forvalte infrastruktur, mobilitet og trafik på TEN-T-nettet effektivt og til at formidle merværditjenesteydelser til borgere og operatører, herunder systemer til sikker, miljømæssigt fornuftig og kapacitetseffektiv anvendelse af TEN-T-nettet

h) indsamler og indberetter anonymiserede og aggregerede brugsdata, som kan anvendes til at overvåge gennemførelsen af RIS, herunder som minimum antallet af RIS-brugere, datatilgængelighed i det europæiske RIS-miljø samt forbindelser og antal udvekslinger med andre digitale systemer eller platforme

i) garantere cybersikkerhed.

7. Tilgængelighed af data for andre digitale systemer eller platforme

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

a) bygge på de funktioner, som det europæiske RIS-miljø leverer

b) lette udvekslingen af elektroniske data mellem RIS-teknologier og de databaser og systemer, som andre transportformer anvender, ved hjælp af passende dataforbindelser og grænseflader

c) specificere kravene til andre digitale systemer eller platforme og procedurer for automatisk dataudveksling

d) udveksle oplysninger i realtid, særlig for så vidt angår tidskritiske data

e) sørge for sikker udveksling af oplysninger i overensstemmelse med et omfattende rettighedsbaseret adgangskontrolsystem

f) forberede en ramme for systemudveksling, som efter behov muliggør fremtidig udvikling og fremtidige forbindelser med yderligere systemer, herunder udvekslinger med det fremtidige europæiske mobilitetsdataområde og ethvert andet system, som er udformet til at fremme innovationer i multimodal transport.

8. Data vedrørende sejlads ad og ruteplanlægning på de indre vandveje

De tekniske specifikationer for data vedrørende sejlads ad og ruteplanlægning på de indre vandveje i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

a) levering af opdaterede oplysninger med regelmæssige intervaller og som minimum når væsentlige ændringer af farvandssituationen, som kan påvirke sejladsen, finder sted

b) omfatter som minimum følgende områder:

i) forventede ventetider ved sluser, (bevægelige) broer og indlandshavne

ii) data om det europæiske vandvejsnet, der er nødvendigt for sejlads ad og ruteplanlægning på de indre vandveje, og som mindst omfatter de minimale datakrav i bilag I

iii) vandstand, mindste loddede dybde, fri sejlhøjde under bro, dæmningsstatus ved blokering af sejlads, vandregime, prognosticeret vandstand, prognose for mindste loddede dybde

iv) issituation og den dertil knyttede sejlbarhed eller andre varslinger om ekstremt vejr

v) driftstider for sluser, (bevægelige) broer og indlandshavne.

c) levering af oplysninger via indlands-ECDIS, efterretninger for skippere og det europæiske RIS-miljø, alt efter hvad der er relevant.«

BILAG III

»BILAG III

TEKNISKE SPECIFIKATIONER FOR RIS

De tekniske specifikationer, der finder anvendelse på RIS, fastsættes i den seneste udgave af den europæiske standard for flodinformationstjenester (ES-RIS), der er vedtaget af CESNI.«