Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2025/2482

12.12.2025

RICHTLINIE (EU) 2025/2482 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 26. November 2025

zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ([1]),

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ([2]),

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) schafft die Voraussetzungen für die Einführung und die Nutzung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services — RIS) in der Union. Die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen verbessert die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt und letztlich die Nachhaltigkeit und Attraktivität des Sektors, indem die Effizienz der Beförderung auf den Binnenwasserstraßen erhöht wird.

(2) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2005/44/EG hat die Binnenschifffahrt von der Bereitstellung harmonisierter RIS profitiert. Der Grad an Harmonisierung ist jedoch von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, und die Einführung der erforderlichen Spezifikationen hat sich als langwierig erwiesen. Darüber hinaus wird in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 mit dem Titel „Der europäische Grüne Deal“ die Weiterentwicklung der automatisierten und vernetzten multimodalen Mobilität gefordert. Daher sollten die RIS angepasst werden, um diese neuen Herausforderungen zu bewältigen. Ferner wird in der Mitteilung der Kommission vom 9. Dezember 2020 mit dem Titel „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ die Überarbeitung der Richtlinie 2005/44/EG als eine der Maßnahmen vorgeschlagen, um das Ziel der Schaffung eines wirklich intelligenten Verkehrssystems mit einer effizienten Kapazitätszuweisung und einem effizienten Verkehrsmanagement voranzubringen. In der Mitteilung der Kommission vom 24. Juni 2021 wurde ein Aktionsplan mit dem Titel „NAIADES III: Förderung einer zukunftssicheren europäischen Binnenschifffahrt“ ausgearbeitet, in dem es wie folgt heißt: Zur Förderung des Ziels, die Binnenwasserstraßen bis 2030 in ein nahtloses System harmonisierter RIS zu integrieren, sollte der Rechtsrahmen für RIS überarbeitet werden, um bestehende Harmonisierungs- und Interoperabilitätslücken gegenüber anderen Verkehrsträgern zu schließen und die Verfügbarkeit, Wiederverwendung und Interoperabilität der Daten in digitalen Systemen im Einklang mit der Mitteilung der Kommission vom 19. Februar 2020 mit dem Titel „Eine europäische Datenstrategie“ zu verbessern. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG gewonnenen Erfahrungen sollten bei der Anpassung der RIS berücksichtigt werden.

([1]) ABl. C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 7. Oktober 2025 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 27. Oktober 2025.
([3]) Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Im Interesse eines kohärenten Konzepts für die Interoperabilität im öffentlichen Dienst sollten bei der Umsetzung der elektronischen Zentralplattform für RIS (im Folgenden „europäische RIS-Umgebung“) und anderer Lösungen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/44/EG fallen, gemäß Artikel 6 der Verordnung (EU) 2024/903 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) die Grundsätze des Europäischen Interoperabilitätsrahmens, der in der Mitteilung der Kommission vom 23. März 2017 mit dem Titel „Europäischer Interoperabilitätsrahmen — Umsetzungsstrategie“ dargelegt ist, befolgt werden.

(4) Die Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) legt Anforderungen an den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) fest, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, und soll sicherstellen, dass dieselben hochwertigen Dienstleistungen verfügbar und mit den Systemen anderer Verkehrsträger in diesem Netz kompatibel sind.

(5) Da die meisten Fahrten von Binnenschiffen grenzüberschreitender Natur sind, sollten RIS insbesondere auf jene Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten ausgerichtet sein, die Teil des TEN-V und direkt mit den Binnenwasserstraßen eines anderen Mitgliedstaats, die wiederum auch Teil des TEN-V sind, verbunden und somit von großer Bedeutung für die Union sind. Die Mitgliedstaaten sollten die RIS-Anforderungen weiterhin freiwillig auf jene Teile ihres Binnenwasserstraßennetzes ausweiten können, die nicht Teil des TEN-V sind, um nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen. In einem grenzüberschreitenden Kontext sollte es einem der betroffenen Mitgliedstaaten auch möglich sein, RIS bereitzustellen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten sollten zusammenarbeiten, um auf grenzüberschreitenden Binnenwasserstraßen RIS bereitzustellen.

(6) Angesichts des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine ist eine Zusammenarbeit zwischen der Union und Russland auf dem Gebiet der RIS weder angemessen noch im Interesse der Union. Infolgedessen hat die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit Russland bei RIS im Hoheitsgebiet der Mitgliedstaaten keine Priorität mehr.

(7) Die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 2005/44/EG haben gezeigt, dass es wichtig ist, die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen robuster zu machen, um die Qualität und Aktualität der den RIS-Benutzern bereitgestellten Informationen zu verbessern. Das Europäische Referenzdatenverwaltungssystem (European Reference Data Management System — ERDMS) enthält die für das ordnungsgemäße Funktionieren von RIS erforderlichen Referenzdaten und Codelisten und wird von der Kommission eingerichtet und derzeit auch betrieben. Der Betrieb des ERDMS könnte künftig auf Dritte übertragen werden.

(8) Die Verfügbarkeit aktueller genauer Informationen über die Fahrwasserbedingungen und bestimmte Orte wie Brücken, Schleusen und Binnenhäfen für RIS-Benutzer während der Navigation dürfte die Binnenschifffahrt insgesamt effizienter machen. RIS sollten daher den Austausch aktueller Daten mit der halb- und vollautomatisierten Verwaltung der Infrastruktursystemen von Schleusen und beweglichen Brücken sowie mit Hafengemeinschaftssystemen von Binnenhäfen einschließen.

([4]) Verordnung (EU) 2024/903 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. März 2024 über Maßnahmen für ein hohes Maß an Interoperabilität des öffentlichen Sektors in der Union (Verordnung für ein interoperables Europa) (ABl. L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Damit RIS eine Vernetzung mit der Logistikkette ermöglichen, ist es wichtig, dass diese Informationen nicht nur unter den Benutzern in der Binnenschifffahrt (zum Beispiel durch Hafengemeinschaftssysteme von Binnenhäfen und intelligente Binnenschifffahrtsinfrastruktursysteme), sondern auch mit Systemen und Anwendungen anderer Verkehrsträger geteilt werden. Die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr (maritime National Single Window — MNSW) innerhalb des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment — EMSWe), das mit der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates ([6]) eingerichtet wurde, sollten unionsweit harmonisierte Schiffsmeldungen im Seeverkehr ermöglichen. Mit dem Austausch verkehrsbezogener Informationen wie Ankunfts- und Abfahrtszeiten würden Interoperabilität, Multimodalität und die reibungslose Integration der Binnenschifffahrt in die allgemeine Logistikkette gewährleistet. Die elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (electronic Freight Transport Information — eFTI), die in der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates ([7]) festgelegt sind, sollten erforderlichenfalls die Grundlage für den Austausch von Frachtinformationen über gefährliche Güter und Abfälle zwischen den RIS-Benutzern sein. Erforderlichenfalls sollten die RIS Verbindungen mit digitalen Systemen und Plattformen anderer Verkehrsträger ermöglichen und diesen Informationen zur Verfügung stellen.

(10) Der Austausch von Informationen zwischen Binnenschiffen und Binnenhäfen, z. B. über die Verfügbarkeit von Hafenanlagen, Betriebszeiten oder Schiffs- und Frachtinformationen, verläuft nicht immer optimal, was sich auf die Effizienz der Binnenschifffahrt auswirkt. Informationen über die Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Binnenhäfen sind für eine Verbesserung der Umweltbilanz des Sektors von besonderer Bedeutung. Um den Austausch dieser Informationen zu vereinfachen und zu straffen und den Sektor insgesamt effizienter zu machen, ist es wichtig, dass standardisierte Schnittstellen eingerichtet und in die RIS integriert werden und dass die dafür erforderlichen technischen Spezifikationen entwickelt werden.

(11) Mit der Nutzung der europäischen RIS-Umgebung sollten die Bereitstellung von RIS gestrafft, die Effizienz der Binnenschifffahrt gesteigert und der Aufwand für die RIS-Anbieter und -Benutzer verringert werden. Die europäische RIS-Umgebung sollte einschlägige Dienste unterstützen, die zentrale Anlaufstelle für den Austausch von RIS-Informationen (sowohl innerhalb der Binnenschifffahrt als auch mit anderen Verkehrsträgern) darstellen und somit das digitale Rückgrat für die Bereitstellung von RIS in der Union werden. Die Mitgliedstaaten sollten eine oder mehrere zuständige Behörden benennen, die für den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung verantwortlich ist bzw. sind. Für die Zwecke des Betriebs der europäischen RIS-Umgebung sind diese zuständigen Behörden Verantwortliche im Sinne der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates ([8]).

(12) Um einheitliche Bedingungen für die Einführung der europäischen RIS-Umgebung zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Schaffung des Rahmens für die Entwicklung und Funktionsweise der europäischen RIS-Umgebung übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ([9]) ausgeübt werden.

(13) Durchführungsrechtsakte im Rahmen dieser Richtlinie sollten von der Kommission nicht erlassen werden, wenn der in dieser Richtlinie genannte Ausschuss keine Stellungnahme abgibt, etwa wenn es keine qualifizierte Mehrheit für eine befürwortende oder ablehnende Stellungnahme gibt, der Entwurf des Durchführungsrechtsakts nicht dem Berufungsausschuss übermittelt wurde oder der Berufungsausschuss eine ablehnende Stellungnahme abgibt. Im Einklang mit dem Grundsatz der loyalen Zusammenarbeit sollten die Mitgliedstaaten und die Kommission zusammenarbeiten, um die erforderlichen operativen Merkmale, Rollen und Verfahren für die europäische RIS-Umgebung rasch festzulegen.

([6]) Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

([7]) Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über elektronische Frachtbeförderungsinformationen (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(14) Die Zusammenarbeit mit Drittländern, insbesondere Nachbarländern, ist von Bedeutung, um die Verbindung und Interoperabilität zwischen der europäischen RIS-Umgebung und den nationalen RIS dieser Drittländer sicherzustellen.

(15) Die europäische RIS-Umgebung sollte den RIS-Benutzern die Möglichkeit bieten, Rückmeldungen zur Anwendung dieser Richtlinie zu geben, und sicherstellen, dass diese Rückmeldungen an den betroffenen Mitgliedstaat übermittelt werden. Die Mitgliedstaaten sollten ein einfaches und zugängliches Verfahren für die transparente und unparteiische Bearbeitung dieser Rückmeldungen einrichten. Die Behörden der Mitgliedstaaten sollten bei der Bearbeitung von Rückmeldungen, die grenzüberschreitende Elemente wie unvereinbare Standards für die Meldung von Schiffsinformationen betreffen, zusammenarbeiten, da 75 % des Binnenschiffsverkehrs Auslandsfahrten umfassen. Durch die Analyse von Gegenstand und Häufigkeit der eingegangenen Rückmeldungen kann festgestellt werden, inwieweit diese Richtlinie eingehalten wird; dies stärkt zugleich die Überwachung der Umsetzung, indem auf Bereiche hingewiesen wird, in denen die Umsetzung verbessert werden kann. Daher ist es wichtig, dass diese Informationen jährlich erhoben und der Kommission bereitgestellt werden.

(16) Bei der Ausarbeitung von technischen Spezifikationen sollte eine Reihe von Vorgaben -insbesondere jene in Anhang II dieser Richtlinie — berücksichtigt werden, damit die ordnungsgemäße und harmonisierte Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG gewährleistet ist. In diesen Vorgaben sollten die wichtigsten Elemente dargelegt werden, die die einzelnen RIS-Komponenten enthalten sollten.

(17) Mit den Anforderungen und technischen Spezifikationen für RIS sollte insbesondere Folgendes sichergestellt werden: dass RIS-Daten, bei denen es sich um personenbezogene Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 handelt, ausschließlich auf der Grundlage eines umfassenden rechtebasierten Zugangskontrollsystems mit zugewiesenen Funktionen verarbeitet werden können, dass alle zuständigen Behörden im Rahmen ihrer jeweiligen regulatorischen Befugnisse unmittelbaren Zugang zu diesen Daten haben können, dass geeignete technische und organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ([10]) erfolgen kann, auch im Hinblick auf den Schutz gegen die Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten, und dass die Verarbeitung sensibler Geschäftsinformationen auf eine Art und Weise erfolgen kann, welche die Vertraulichkeit dieser Informationen wahrt.

(18) Um eine sichere und optimale Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten die Position aller Binnenschiffe kennen, auch durch die Verwendung der Daten von automatischen Identifikationssystemen (AIS). Die Mitgliedstaaten sollten zudem RIS-bezogene Informationen austauschen, um die Effizienz der RIS zu steigern und Meldepflichten zu verringern. Ist mit der Übermittlung und dem Austausch von RIS-bezogenen Informationen für diese Zwecke die Verarbeitung personenbezogener Daten verbunden, wie etwa die Verarbeitung von Namen oder die Verarbeitung von Positionsdaten, wenn diese Verarbeitung die direkte oder indirekte Identifizierung einer Person ermöglicht, so sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass diese personenbezogenen Daten rechtskonform — gemäß der Verordnung (EU) 2016/679 und gegebenenfalls der Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([11]) — verarbeitet werden.

(19) Um sicherzustellen, dass die RIS-Benutzer die erforderlichen Informationen für Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen erhalten und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung getragen wird, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG festgelegten Mindestdatenanforderungen zu erlassen. Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung ([12]) festgelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.

([10]) Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

([12]) ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

(20) Für den Fall, dass dies auf der Grundlage einer angemessenen Prüfung gerechtfertigt ist und keine maßgeblichen und auf dem neuesten Stand befindlichen internationalen Standards zur Gewährleistung einer sicheren Schifffahrt bestehen oder Änderungen oder Ergebnisse des Beschlussfassungsverfahrens des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure — CESNI) die Interessen der Union beeinträchtigen würden, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2005/44/EG zu erlassen, um zur Wahrung der Interessen der Union geeignete technische Spezifikationen für RIS im Einklang mit den Vorgaben in Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG festzulegen.

(21) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG zeigen, dass sich das langwierige Verfahren für die Einführung und Aktualisierung der darin festgelegten technischen Spezifikationen auf die Leistungsfähigkeit des Sektors ausgewirkt hat. Daher ist es wichtig, das Verfahren für die Einführung der technischen Spezifikationen zu ändern.

(22) Mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates ([13]) wurde ein Verfahren auf der Grundlage der vom CESNI entwickelten technischen Spezifikationen eingeführt. Der CESNI, der unter dem Dach der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) tätig ist und Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten offensteht, ist für die Ausarbeitung der technischen Standards im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der CESNI die technischen Vorschriften für Binnenschiffe methodisch und rechtzeitig ausarbeitet und aktualisiert. In Anbetracht des Fachwissens des CESNI und der Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 sollte für die Richtlinie 2005/44/EG ein ähnlicher Ansatz verfolgt werden.

(23) Damit ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz in der Binnenschifffahrt gewährleistet, die Bereitstellung von RIS sichergestellt und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und anderen sektorspezifischen Entwicklungen Rechnung getragen wird, sollte die Bezugnahme auf die geltenden technischen Spezifikationen für RIS, nämlich den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (European Standard for River Information Services — ES-RIS), integraler Bestandteil der Richtlinie 2005/44/EG sein.

(24) Der in Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG genannte Ausschuss für die Schifferpatente im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr wurde aufgelöst. Stattdessen sollte der Ausschuss für die Binnenschifffahrt, der über Fachwissen im Bereich der Standards und der technischen Spezifikationen in der Binnenschifffahrt verfügt, die Kommission in Bezug auf RIS als Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 unterstützen. Zudem werden mit dieser Richtlinie Änderungen an den Artikeln 5 und 12 der Richtlinie 2005/44/EG in Bezug auf das Ausschussverfahren vorgenommen. Daher sollte Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG geändert werden, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen.

(25) Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung sollte es möglich sein, in der Richtlinie 2005/44/EG auf internationale Standards Bezug zu nehmen, ohne diese im Rechtsrahmen der Union zu duplizieren.

(26) Die RIS wurden 2005 in der Union eingeführt, und die Mitgliedstaaten haben seitdem beträchtliche Erfahrungen mit ihrer Entwicklung und Umsetzung gesammelt. Darüber hinaus sind die für das Funktionieren der RIS erforderlichen technischen Spezifikationen in Anhang III der Richtlinie 2005/44/EG enthalten. Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden. Außerdem wird der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/44/EG dahin gehend geändert, dass er vor allem das TEN-V umfasst, sodass die Verpflichtung zur Einführung von RIS für die wichtigsten Binnenwasserstraßen gilt, womit ein zuverlässiges Verkehrsnetz geschaffen wird. Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden.

(27) Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist es zur Erreichung des grundlegenden Ziels der Schaffung eines Rahmens für die Bereitstellung von RIS in der Union erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Einrichtung und den Betrieb von RIS und die technischen Spezifikationen für RIS festzulegen. Im Einklang mit Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.

([13]) Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

(28) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 angehört und hat am 20. März 2024 eine Stellungnahme abgegeben.

(29) Die Richtlinie 2005/44/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderungen der Richtlinie 2005/44/EG

Die Richtlinie 2005/44/EG wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 1*

Gegenstand

(1) Diese Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einführung und die Nutzung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services — RIS) in der Union, um Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit der Binnenschifffahrt zu verbessern und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern zu erleichtern.

(2) Diese Richtlinie bildet einen Rahmen für die Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen, die harmonisierte, interoperable und zugängliche RIS auf den Binnenwasserstraßen der Union gewährleisten sowie durch den Einsatz standardisierter Schnittstellen eine nahtlose Verknüpfung mit den Verkehrsmanagementdiensten anderer Verkehrsträger erleichtern."

2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Diese Richtlinie gilt für die Einrichtung und den Betrieb von RIS auf allen Binnenwasserstraßen und in allen Binnenhäfen der Mitgliedstaaten, die Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind, wie in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) angegeben und aufgeführt, und die direkt mit Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen eines anderen Mitgliedstaats verbunden sind, die Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind, wie in den genannten Anhängen angegeben und aufgeführt.

(*) Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj)."

3. In Artikel 3 werden die folgenden Buchstaben angefügt:

„i) ‚Transeuropäisches Verkehrsnetz' oder ‚TEN-V' sind die Binnenwasserstraßen, die den in Anhang I der Verordnung (EU) 2024/1679 enthaltenen Karten entsprechen.

j) ‚Europäisches Referenzdatenverwaltungssystem' oder ‚ERDMS' (European Reference Data Management System) ist ein unter Aufsicht der Kommission betriebenes Zentralarchiv (Bibliothek) für Referenzdaten und Codelisten, die von IT-Anwendungen für die Binnenschifffahrt verwendet werden. Es enthält nicht die von dem Mitgliedstaat gemäß den Anhängen I und III bereitgestellten Netzdaten.

k) ‚Hafengemeinschaftssystem' ist eine elektronische Plattform für den Informationsaustausch zwischen öffentlichen und privaten Interessenträgern, um reibungslose Hafen- und Logistikprozesse zu gewährleisten.

l) ‚Intelligentes Binnenschifffahrtsinfrastruktursystem' ist eine elektronische Plattform zur Unterstützung der halb- und vollautomatisierten Verwaltung der Binnenwasserstraßeninfrastruktur von Schleusen und beweglichen Brücken im TEN-V, die von den für Binnenwasserstraßen zuständigen Verwaltungsbehörden betrieben wird.

m) ‚europäische RIS-Umgebung' ist eine elektronische Zentralplattform auf der Grundlage von nationalen RIS-Informationen, die technische und operative Dienste für RIS-Benutzer bereitstellt und Verbindungen zur elektronischen Berichterstattung nach dem Grundsatz der Einmaligkeit umfasst.

n) ‚Binnenhafen' ist ein an den Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes gelegener Hafen gemäß der Auflistung und Einteilung in Anhang II der Verordnung (EU) 2024/1679."

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 4*

Einrichtung von RIS

(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen für die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen und in Binnenhäfen im Sinne dieser Richtlinie.

(2) Die Mitgliedstaaten entwickeln RIS so, dass die RIS-Anwendung effizient, erweiterbar und interoperabel ist, damit sie mit anderen RIS-Anwendungen und mit Systemen für andere Verkehrsträger in Wechselwirkung treten kann und gleichzeitig Schnittstellen mit Transportmanagementsystemen und kommerziellen Tätigkeiten bietet.

(3) Zur Einrichtung von RIS werden die Mitgliedstaaten

a) sicherstellen, dass den RIS-Benutzern alle relevanten Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen übermittelt werden. Diese Netzdaten gemäß Anhang I müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format im Einklang mit Anhang III zugänglich sein;

b) gewährleisten, dass für alle ihre Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen im TEN-V den RIS-Benutzern über die unter Buchstabe a genannten Daten hinaus navigationstaugliche elektronische Schifffahrtskarten zur Verfügung stehen;

c) insoweit nationale oder internationale Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen, die zuständigen Behörden in die Lage versetzen, elektronische Meldungen aller erforderlichen Daten von Schiffen zu empfangen; im Falle grenzüberschreitender Transporte sind diese Daten den zuständigen Behörden des benachbarten Mitgliedstaats vollständig zur Verfügung zu stellen, bevor die Schiffe die Grenze erreichen;

d) sicherstellen, dass Nachrichten für die Binnenschifffahrt, einschließlich Berichten über den Wasserstand beziehungsweise den maximal zulässigen Tiefgang und Eisberichten für ihre Binnenwasserstraßen, in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereitgestellt werden; gemäß Anhang III muss die standardisierte Nachricht mindestens die für die sichere Schiffsführung erforderlichen Informationen enthalten und müssen die Nachrichten für die Binnenschifffahrt auf dem neuesten Stand gehalten werden und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format zugänglich sein;

e) sicherstellen, dass die Netzdaten in der europäischen RIS-Umgebung auf dem neuesten Stand gehalten werden, indem alle erforderlichen Netzdaten gemäß den Anhängen I und III unverzüglich übermittelt werden;

f) gewährleisten, dass — sofern verfügbar — zumindest verkehrsbezogene Informationen über Schnittstellen, die den gemäß Anhang II Nummer 7 festgelegten technischen Spezifikationen entsprechen, gegebenenfalls für Umgebungen für den elektronischen Informationsaustausch, die durch Unionsrecht geschaffen wurden und von anderen Verkehrsträgern genutzt werden, bereitgestellt werden;

g) sicherstellen, dass standardisierte Schnittstellen im Einklang mit den Anhängen II und III dieser Richtlinie für die Hafengemeinschaftssysteme der Binnenhäfen bereitgestellt werden, darunter — sofern verfügbar — aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Liegeplätzen und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, insbesondere der gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erforderlichen Anlagen;

h) sicherstellen, dass standardisierte Schnittstellen gemäß den Anhängen II und III anderen intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen für die Zwecke des Binnenschifffahrtsmanagements zur Verfügung gestellt werden.

Die in diesem Absatz genannten Verpflichtungen sind gemäß den in den Anhängen I und II genannten Anforderungen und Vorgaben zu erfüllen.

(4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten richten RIS-Zentren entsprechend den regionalen Erfordernissen ein.

(5) Die Mitgliedstaaten schaffen, verwalten, betreiben, nutzen und pflegen gemeinsam eine europäische RIS-Umgebung, über die Fahrwasser-, Infrastruktur-, Verkehrs- und Transportdienste erbracht werden, und stellen die erforderlichen Informationen bereit. Die europäische RIS-Umgebung muss allen RIS-Benutzern zugänglich und die Hauptplattform für den Austausch von RIS-bezogenen Informationen sein. Sie umfasst Schnittstellen für Verbindungen mit den Systemen der anderen Verkehrsträger und Binnenhäfen. Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere zuständige Behörden, die für den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung verantwortlich ist bzw. sind. In der europäischen RIS-Umgebung ist die Möglichkeit von Beiträgen von Drittländern vorgesehen, deren Wasserstraßen mit dem europäischen Binnenwasserstraßennetz verbunden sind und die zur Zusammenarbeit und zur Bereitstellung ihrer Netzdaten bereit sind, sofern Qualität und Format ihrer Daten mit jenen der Daten der Mitgliedstaaten übereinstimmen und sie dasselbe Maß an Cybersicherheit und Datenschutz einhalten.

(6) Um die einheitliche Umsetzung von RIS in der gesamten Union zu gewährleisten, erlässt die Kommission — auf der Grundlage der in Anhang II Nummer 6 genannten Vorgaben für die technischen Spezifikationen für die RIS — Durchführungsrechtsakte, in denen die operativen Merkmale, Rollen und Verfahren für die europäische RIS-Umgebung festgelegt werden und in denen die sie betreibende Stelle bestimmt wird. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 11 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

(7) Für den Einsatz automatischer Identifikationssysteme (AIS) gilt die am 12. April 2012 in Bukarest im Rahmen der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion (International Telecommunication Union — ITU) getroffene Regionale Vereinbarung über den Binnenschifffahrtsfunk (Regional Arrangement on the Radiocommunication Service for Inland Waterways — RAINWAT).

(8) Die Mitgliedstaaten geben, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Union, Anstöße dazu, dass die Führer, Betreiber, Makler oder Eigentümer von Schiffen, die auf ihren Binnenwasserstraßen fahren, und die Verlader oder Eigentümer der Waren an Bord solcher Schiffe aus den im Rahmen dieser Richtlinie bereitgestellten Diensten umfassenden Nutzen ziehen.

(9) Die Kommission leitet angemessene Maßnahmen zur Überprüfung der Interoperabilität, Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit und Sicherheit von RIS ein.

(*) Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 5*

Technische Spezifikationen

(1) Zur Förderung von RIS und zur Gewährleistung der Interoperabilität der Dienste gemäß Artikel 4 Absatz 2 gelten die in Anhang III genannten technischen Spezifikationen in Verbindung mit den in Anhang II festgelegten Vorgaben, und zwar insbesondere in Bezug auf folgende Bereiche:

a) Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Electronic Chart Display and Information System for Inland navigation — Inland-ECDIS),

b) elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt,

c) Nachrichten für die Binnenschifffahrt,

d) Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme,

e) Kompatibilität der für die Benutzung der RIS erforderlichen Ausrüstung,

f) Betrieb der europäischen RIS-Umgebung,

g) Vernetzung und Informationsaustausch mit den Datenbanken der Union (ERDMS),

h) standardisierte Schnittstelle für IT-Plattformen anderer Verkehrsträger,

i) standardisierte Schnittstelle zwischen der europäischen RIS-Umgebung und Hafengemeinschaftssystemen von Binnenhäfen und zwischen der europäischen RIS-Umgebung und intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen,

j) Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen."

6. Artikel 6 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 6*

Satellitenortung

Für die Zwecke von RIS, für die eine genaue Ortung erforderlich ist, wird die Nutzung von Satellitenortungs- und -navigationssystemen empfohlen, etwa der Navigationsdienste, die von Galileo, einschließlich des Hochpräzisionsdienstes und der Authentisierung von Navigationsnachrichten im offenen Dienst, und der Europäischen Erweiterung des geostationären Navigationssystems (European Geostationary Navigation Overlay Service — EGNOS) bereitgestellt und in der Verordnung (EU) 2021/696 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) genannt werden. Für die Zwecke von Anwendungen und Diensten, die auf Erdbeobachtungsdaten beruhen, wird die Nutzung von Copernicus-Daten, -Informationen und -Diensten empfohlen.

(*) Verordnung (EU) 2021/696 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. April 2021 zur Einrichtung des Weltraumprogramms der Union und der Agentur der Europäischen Union für das Weltraumprogramm und zur Aufhebung der Verordnungen (EU) Nr. 912/2010, (EU) Nr. 1285/2013 und (EU) Nr. 377/2014 sowie des Beschlusses Nr. 541/2014/EU (ABl. L 170 vom 12.5.2021, S. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj)."

7. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 8*

Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen die für die RIS-Anwendungen, den internationalen Datenaustausch, den Betrieb der europäischen RIS-Umgebung und die Bearbeitung von Rückmeldungen der RIS-Benutzer zuständigen Behörden. Sie melden der Kommission diese benannten Behörden bis zum 17. Januar 2029."

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 8a*

Mechanismus für Rückmeldungen

(1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein wirksames, einfaches und zugängliches Verfahren für die Bearbeitung der Rückmeldungen von RIS-Benutzern, die sich aus der Anwendung dieser Richtlinie ergeben, eingerichtet ist, das möglichst auf bestehenden Strukturen aufbaut.

(2) Die Bearbeitung der Rückmeldungen von RIS-Benutzern erfolgt so, dass Interessenkonflikte vermieden werden. Rückmeldungen werden unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit bearbeitet.

(3) Rückmeldungen von RIS-Benutzern werden über die europäische RIS-Umgebung eingereicht und den betreffenden Mitgliedstaaten übermittelt. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass RIS-Benutzer und andere relevante Interessenträger darüber unterrichtet werden, wo und wie Rückmeldungen einzureichen sind.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Rückmeldungen von RIS-Benutzern zeitnah und angemessen bearbeitet werden und dass die Informationen über die Folgemaßnahmen über die europäische RIS-Umgebung bereitgestellt werden.

(5) Die europäische RIS-Umgebung unterrichtet die Kommission jährlich über den Umfang der eingegangenen Rückmeldungen und darüber, wie die Rückmeldungen bearbeitet wurden."

9. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 9*

Vorschriften über die Vertraulichkeit, die Sicherheit von Informationen und die Verarbeitung personenbezogener Daten

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen gemäß dem geltenden Unionsrecht und dem geltenden nationalen Recht, um RIS-Informationen und -Aufzeichnungen gegen unerwünschte Zwischenfälle oder Missbrauch, einschließlich unberechtigtem Zugang, Änderung oder Verlust, zu schützen und die Vertraulichkeit der gemäß dieser Richtlinie ausgetauschten Geschäftsinformationen und anderen sensiblen Informationen zu gewährleisten.

(2) Daten, bei denen es sich um personenbezogene Daten im Sinne des Artikels 4 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) handelt, dürfen auf der Grundlage dieser Richtlinie nur insoweit verarbeitet werden, als dies für den Betrieb von RIS-Anwendungen erforderlich ist, um harmonisierte, interoperable und zugängliche RIS auf den Binnenwasserstraßen der Union zu gewährleisten und standardisierte Schnittstellen zu Verkehrsmanagementdiensten anderer Verkehrsträger zu erleichtern.

(*) Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj)."

10. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 10*

Befugnisübertragung

(1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I zu erlassen, indem die Mindestdatenanforderungen unter Berücksichtigung der bei der Anwendung dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrungen und der technischen Fortschritte bei der Entwicklung der RIS-Technologien und -Anwendungen aktualisiert und überarbeitet werden.

(2) Für den Fall, dass dies auf der Grundlage einer angemessenen Prüfung gerechtfertigt ist und keine maßgeblichen und auf dem neuesten Stand befindlichen technischen Spezifikationen bestehen, die vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (CESNI) entwickelten technischen Spezifikationen nicht den geltenden Anforderungen gemäß Anhang II entsprechen oder Änderungen des Beschlussfassungsverfahrens des CESNI oder anderer Elemente des Standards die Interessen der Union beeinträchtigen würden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um geeignete technische Spezifikationen auf der Grundlage der in Anhang II genannten Vorgaben festzulegen."

11. Artikel 10a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem 1. Januar 2026 übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums."

b) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß Artikel 10 erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert."

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„*Artikel 11*

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für die Binnenschifffahrt unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (*).

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

Gibt der Ausschuss keine Stellungnahme ab, so erlässt die Kommission den Entwurf des Durchführungsrechtsaktes nicht, und Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 findet Anwendung.

(*) Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj)."

13. In Artikel 12 werden die Absätze 2 und 3 gestrichen.

14. Folgender Artikel wird eingefügt:

„*Artikel 12a*

Überwachung

Die Kommission überwacht die Einrichtung von RIS in der Union und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am 3. Januar 2034 einen entsprechenden Bericht. Der Bericht enthält eine Analyse der Auswirkungen dieser Richtlinie auf den Grad der Integration der Binnenschifffahrt in die allgemeine Logistikkette und eine Untersuchung des Potenzials neuer digitaler Instrumente zur Steigerung der Effizienz im gesamten TEN-V-Binnenwasserstraßennetz."

15. Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.

16. Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.

17. Der Wortlaut in Anhang III der vorliegenden Richtlinie wird der Richtlinie 2005/44/EG als Anhang III angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten, die über in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallende Binnenwasserstraßen und Binnenhäfen verfügen, setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 2. Januar 2029 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

(2) Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Artikel 4

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet, die über Binnenwasserstraßen nach Artikel 2 der Richtlinie 2005/44/EG verfügen.

Geschehen zu Straßburg am 26. November 2025.

Im Namen des Europäischen Parlaments	*Im Namen des Rates*
Die Präsidentin	*Die Präsidentin*
R. METSOLA	M. BJERRE

ANHANG I

„ANHANG I

MINDESTDATENANFORDERUNGEN

Gemäß Artikel 4 Absatz 3 Buchstabe a sind insbesondere folgende Daten verfügbar zu machen:

a) Wasserstraßenachse mit Kilometerangabe;

b) Beschränkungen für Fahrzeuge und Verbände in Bezug auf Länge, Breite, Tiefgang und Brückendurchfahrtshöhe;

c) Betriebszeiten einschränkender Infrastrukturen, insbesondere Schleusen und Brücken;

d) vorhergesagte Wartezeiten an Brücken, Schleusen und Binnenhäfen in Echtzeit, sofern verfügbar;

e) Lage von Häfen und Umschlagstellen;

f) Referenzdaten für die für die Schifffahrt relevanten Wasserstandspegel;

g) Standort und, sofern verfügbar, aktuelle Verfügbarkeit der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, einschließlich landseitiger Stromversorgung.

Die bereitgestellten Informationen müssen auf dem neuesten Stand gehalten werden und, sofern verfügbar, die Echtzeitsituation widerspiegeln.“

ANHANG II

„ANHANG II

VORGABEN FÜR DIE TECHNISCHEN SPEZIFIKATIONEN FÜR RIS

1. Allgemeine Vorgaben

Für die technischen Spezifikationen für RIS gelten folgende allgemeine Vorgaben:

a) technische Anforderungen für Planung, Einführung und Betrieb der Dienste und der damit verbundenen Systeme;

b) RIS-Architektur und -organisation;

c) Empfehlungen in Bezug auf die Teilnahme von Schiffen an RIS, einzelne Dienste und die schrittweise Entwicklung von RIS.

2. Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland-ECDIS)

Für die gemäß Artikel 5 festzulegenden technischen Spezifikationen für ein elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Electronic Chart Display and Information System for Inland navigation — Inland-ECDIS) gelten folgende Vorgaben:

a) Kompatibilität mit dem elektronischen Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Seeschifffahrt (Maritime Chart Display and Information System — maritimes ECDIS), um den Verkehr mit Binnenschiffen in Mischverkehrszonen von Flussmündungen sowie den Fluss-See-Verkehr zu erleichtern;

b) Festlegung von Mindestanforderungen an die Inland-ECDIS-Ausrüstung sowie Festlegung des Mindestinformationsgehalts elektronischer Schifffahrtskarten im Hinblick auf die Sicherheit der Schifffahrt, insbesondere

i) ein hoher Grad an Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit der verwendeten Inland-ECDIS-Ausrüstung;

ii) Robustheit der Inland-ECDIS-Ausrüstung, damit sie den üblicherweise an Bord eines Schiffs gegebenen Umweltbedingungen ohne Verlust an Qualität oder Zuverlässigkeit standhält;

iii) Aufnahme aller Arten geographischer Objekte — z. B. Begrenzungen des Fahrwassers, Uferbauten, Baken —, die für die sichere Schiffsführung benötigt werden, in die elektronischen Schifffahrtskarten;

iv) Überwachung der elektronischen Schifffahrtskarte mit Radarüberlagerung, wenn sie für die Schiffsführung durch Kommandos an den Rudergänger genutzt wird;

c) Aufnahme aktueller Fahrwassertiefenangaben in die elektronische Schifffahrtskarte und Anzeige dieser Angaben bezogen auf einen Bezugswasserstand oder auf den aktuellen Wasserstand;

d) Aufnahme zusätzlicher Informationen — z. B. anderer Stellen als die zuständigen Behörden — in die elektronische Schifffahrtskarte und Anzeige dieser Informationen im Inland-ECDIS ohne Beeinträchtigung der für die sichere Schiffsführung benötigten Informationen;

e) Verfügbarkeit von elektronischen Schifffahrtskarten für RIS-Benutzer;

f) Verfügbarkeit der Daten für elektronische Schifffahrtskarten für alle Hersteller von Anwendungen, gegebenenfalls gegen eine angemessene kostenbezogene Gebühr;

g) Aufnahme aktueller Informationen zu den Wartezeiten an Schleusen, Brücken und Binnenhäfen und Anzeige dieser Informationen im Inland-ECDIS ohne Beeinträchtigung der für die sichere Schifffahrt erforderlichen Informationen.

3. Elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt

Für die technischen Spezifikationen für elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten, Verkehrsteilnehmern sowohl in der Binnenschifffahrt als auch im Seeverkehr und im multimodalen Verkehr, wenn die Binnenschifffahrt einbezogen ist;

b) Verwendung einer standardisierten Transportanzeige für Meldungen von Schiff zu Behörde, Behörde zu Schiff und Behörde zu Behörde, um Kompatibilität mit dem Seeverkehr zu erreichen;

c) Benutzung international anerkannter Codelisten und Klassifizierungen, möglichst ergänzt um den Bedarf der Binnenschifffahrt;

d) Benutzung einer einheitlichen europäischen Schiffsnummer.

4. Nachrichten für die Binnenschifffahrt

Für die technischen Spezifikationen für Nachrichten für die Binnenschifffahrt gemäß Artikel 5, insbesondere in Bezug auf Fahrwasserinformationen, Verkehrsinformationen und Verkehrsmanagement sowie Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen, gelten folgende Vorgaben:

a) eine standardisierte, hochgradig codierte Datenstruktur mit festen Textmodulen, um die automatische Übersetzung der wichtigsten Inhalte in andere Sprachen zu ermöglichen und die Integration von Nachrichten für Schifffahrtstreibende in Reiseplanungssysteme zu erleichtern;

b) Kompatibilität der standardisierten Datenstruktur und der Datenstruktur von Inland-ECDIS, um die Einbindung von Nachrichten für Schifffahrtstreibende in Inland-ECDIS zu erleichtern;

c) Angleichung an die technischen Spezifikationen für Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen, damit die Kohärenz der bereitgestellten Informationen gewährleistet ist.

5. Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme

Für die technischen Spezifikationen für Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Festlegung der Anforderungen an Systeme und von Standardmeldungen und -verfahren, sodass ihre Übermittlung automatisiert ist;

b) die Unterscheidung zwischen Systemen, die für die Erfordernisse der taktischen Verkehrsinformation, und Systemen, die für die Erfordernisse der strategischen Verkehrsinformation geeignet sind, sowohl im Hinblick auf die Positionierungsgenauigkeit als auch auf die erforderliche Aktualisierungsrate;

c) Beschreibung der einschlägigen technischen Systeme für die Schiffsverfolgung und -aufspürung wie Inland-AIS (Inland Automatic Identification System);

d) Kompatibilität der Datenformate mit dem maritimen AIS.

6. Operative Vorgaben für die europäische RIS-Umgebung

Für die technischen Spezifikationen der europäischen RIS-Umgebung gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) elektronisches zentrales Meldeportal für die Binnenschifffahrt;

b) harmonisierter einziger Zugangspunkt für aktuelle Informationen über die Fahrwasserbedingungen im Interesse der Sicherheit und Nachhaltigkeit der Schifffahrt, der Reiseplanung und des Hafenbetriebs im TEN-V, wenn möglich in Echtzeit;

c) Ermöglichung multimodaler Transportketten bei gleichzeitiger Gewährleistung eines angemessenen Datenschutzniveaus;

d) hohe Datengenauigkeit für den nahtlosen Datenaustausch zwischen den einschlägigen RIS-Benutzern im TEN-V (innerhalb und außerhalb der Union);

e) benutzerfreundliche Schnittstelle mit betriebsfähigen, nützlichen und praktischen Funktionen wie der Möglichkeit, Profile zu speichern;

f) harmonisierte zentrale Anlaufstelle für Meldungen nach dem Grundsatz der Einmaligkeit, auch für Auslandsfahrten;

g) Verbindung mit anderen Systemen, die Informations-, Kommunikations-, Navigations- oder Positionsbestimmungs- bzw. Ortungstechnologien nutzen, um Infrastruktur im TEN-V wirksam zu betreiben und die Mobilität bzw. den Verkehr im TEN-V wirksam zu steuern und um Dienste von zusätzlichem Nutzen für Bürger und Unternehmen zu erbringen, einschließlich Systemen für eine sichere, umweltverträgliche und kapazitätsgerechte Nutzung des TEN-V;

h) Erhebung und Weiterleitung anonymisierter und aggregierter Nutzungsdaten, die für die Überwachung der Umsetzung von RIS verwendet werden können, einschließlich mindestens der Anzahl der RIS-Benutzer, der Verfügbarkeit von Daten in der europäischen RIS-Umgebung, der Verknüpfung mit anderen digitalen Systemen oder Plattformen und der Anzahl der Austauschvorgänge mit diesen;

i) Gewährleistung der Cybersicherheit.

7. Verfügbarkeit von Daten für andere digitale Systeme oder Plattformen

Für die technischen Spezifikationen für den Austausch von Daten mit anderen digitalen Systemen oder Plattformen gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Aufbau auf den Funktionen der europäischen RIS-Umgebung;

b) Erleichterung des elektronischen Datenaustauschs zwischen RIS-Technologien und den von anderen Verkehrsträgern genutzten Datenbanken und Systemen über geeignete Datenverbindungen und Schnittstellen;

c) Festlegung der Anforderungen an andere digitale Systeme oder Plattformen und der Verfahren für den automatisierten Datenaustausch;

d) Echtzeit-Informationsaustausch, insbesondere in Bezug auf zeitkritische Daten;

e) Gewährleistung der Sicherheit des Informationsaustauschs auf der Grundlage eines umfassenden rechtebasierten Zugangskontrollsystems;

f) Antizipation eines Rahmens für den Systemaustausch, der erforderlichenfalls künftige Weiterentwicklungen und Verbindungen mit zusätzlichen Systemen ermöglicht, darunter den Austausch mit dem künftigen europäischen Mobilitätsdatenraum und jedem anderen System, mit dem die Innovation im Bereich des multimodalen Verkehrs gefördert werden soll.

8. Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen

Für die technischen Spezifikationen für Daten für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen gemäß Artikel 5 gelten folgende Vorgaben:

a) Bereitstellung aktueller Informationen in regelmäßigen Abständen und zumindest bei wesentlichen Änderungen der Fahrwassersituation, die sich auf die Navigation auswirken können;

b) Abdeckung zumindest der folgenden Informationen:

i) vorhergesagte Wartezeiten an Schleusen, (beweglichen) Brücken, Binnenhäfen;

ii) Daten über das europäische Wasserstraßennetz, die für die Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen erforderlich sind und mindestens die in Anhang I festgelegten Mindestdatenanforderungen abdecken;

iii) Wasserstand, minimale Tiefe, Durchfahrtshöhe, Wehrstellung im Fall einer Blockierung der Schifffahrt, Abflussregime, voraussichtlicher Wasserstand, vorhergesagte minimale Tiefe;

iv) Eissituation und damit verbundene Schiffbarkeit oder andere Warnungen vor extremen Wetterereignissen;

v) Betriebszeiten von Schleusen, (beweglichen) Brücken, Binnenhäfen.

c) Bereitstellung von Informationen gegebenenfalls über Inland-ECDIS, Nachrichten für die Binnenschifffahrt und die europäische RIS-Umgebung.“

ANHANG III

„ANHANG III

TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN FÜR RIS

Die technischen Spezifikationen für RIS sind in der aktuellsten Fassung des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS), die vom CESNI angenommen wurde, festgelegt.“