Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/2482

12.12.2025

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI (EU) 2025/2482,

annettu 26 päivänä marraskuuta 2025,

yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä annetun direktiivin 2005/44/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 91 artiklan 1 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisjärjestyksessä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon ([1]),

ovat kuulleet alueiden komiteaa,

noudattavat tavallista lainsäätämisjärjestystä ([2]),

sekä katsovat seuraavaa:

(1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2005/44/EY ([3]) vahvistetaan puitteet yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen (RIS), käyttöönotolle ja käytölle unionissa. Jokitiedotuspalvelujen käyttöönotto sisävesiväylillä tukee sisävesiliikenteen turvallisuutta ja tehokkuutta ja viime kädessä alan kestävyyttä ja houkuttelevuutta tehostamalla sisävesiliikenteen toimintaa.

(2) Direktiivin 2005/44/EY voimaantulon jälkeen sisävesiliikenteen alalle on tarjottu yhdenmukaistettuja jokitiedotuspalveluja. Yhdenmukaistamisen taso vaihtelee kuitenkin jäsenvaltioiden välillä, ja tarvittavien eritelmien käyttöönottoprosessi on osoittautunut pitkäksi. Lisäksi 11 päivänä joulukuuta 2019 annetussa komission tiedonannossa Euroopan vihreän kehityksen ohjelmasta kehotetaan kehittämään edelleen automatisoitua ja verkottunutta multimodaaliliikennettä. Näin ollen jokitiedotuspalveluja olisi mukautettava näihin uusiin haasteisiin vastaamiseksi. Lisäksi 9 päivänä joulukuuta 2020 annetussa komission tiedonannossa ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” ehdotetaan yhtenä toimenpiteenä direktiivin 2005/44/EY tarkistamista, jotta saavutettaisiin tavoite edistää aidosti älykkään liikennejärjestelmän aikaansaamista, tehokasta kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä ja liikenteen hallintaa. Komission 24 päivänä kesäkuuta 2021 antamassa tiedonannossa esitettiin toimintasuunnitelma ”NAIADES III: Tulevaisuudenkestävän eurooppalaisen sisävesiliikenteen tukeminen”, jossa todetaan, että sen tavoitteen tukemiseksi, että sisävesiväylät olisivat osa saumatonta yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen järjestelmää vuoteen 2030 mennessä, jokitiedotuspalveluja koskevien oikeudellisten puitteiden tarkistuksilla pyrittäisiin auttamaan korjaamaan nykyisiä puutteita, jotka koskevat yhdenmukaisuutta ja yhteentoimivuutta muiden liikennemuotojen kanssa, sekä parantamaan tietojen saatavuutta ja uudelleenkäyttöä ja digitaalisten järjestelmien yhteentoimivuutta 19 päivänä helmikuuta 2020 annetun komission tiedonannon ”Euroopan datastrategia” mukaisesti. Kyseiset muutokset ja kehitys sekä direktiivin 2005/44/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon jokitiedotuspalvelujen mukauttamisessa.

([1]) EUVL C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
([2]) Euroopan parlamentin kanta, vahvistettu 7. lokakuuta 2025 (ei vielä julkaistu virallisessa lehdessä), ja neuvoston päätös, tehty 27. lokakuuta 2025.
([3]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2005/44/EY, annettu 7 päivänä syyskuuta 2005, yhdenmukaistetuista jokitiedotuspalveluista (RIS) Euroopan yhteisön sisävesillä (EUVL L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) Julkisen palvelualan yhteentoimivuutta koskevan johdonmukaisen lähestymistavan omaksumiseksi jokitiedotuspalvelujen sähköistä, keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa alustaa, jäljempänä 'eurooppalainen RIS-ympäristö', ja muita direktiivin 2005/44/EY soveltamisalaan kuuluvia ratkaisuja toteutettaessa olisi noudatettava 23 päivänä maaliskuuta 2017 annetussa komission tiedonannossa "Eurooppalaiset yhteentoimivuusperiaatteet – täytäntöönpanostrategia" vahvistettuja eurooppalaisia yhteentoimivuusperiaatteita Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/903 ([4]) 6 artiklan mukaisesti.

(4) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2024/1679 ([5]) vahvistetaan vaatimukset Euroopan laajuisen liikenneverkon, jäljempänä 'TEN-T-verkko', kehittämiseksi sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi, ja sen tavoitteena on varmistaa, että kyseisen verkon varrella on saatavilla yhtä laadukkaita palveluja, jotka ovat yhteensopivia muiden liikennemuotojen järjestelmien kanssa.

(5) Koska suurin osa sisävesialusten matkoista on luonteeltaan kansainvälisiä, jokitiedotuspalveluissa olisi keskityttävä niihin jäsenvaltioiden sisävesiväyliin, jotka kuuluvat TEN-T-verkkoon ja jotka ovat suoraan yhteydessä toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin, jotka myös kuuluvat TEN-T-verkkoon, ja joilla on siten suuri merkitys unionille. Jäsenvaltioiden olisi kansallisten erityispiirteiden huomioon ottamiseksi voitava edelleen vapaaehtoisesti laajentaa jokitiedotuspalveluja koskevat vaatimukset koskemaan myös muita kuin TEN-T-verkkoon kuuluvia sisävesiväyläverkkonsa osia. Rajatylittävissä yhteyksissä jommankumman asianomaisen jäsenvaltion olisi myös voitava tarjota jokitiedotuspalveluja. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten olisi tehtävä yhteistyötä jokitiedotuspalvelujen tarjoamiseksi rajatylittävillä sisävesiväylillä.

(6) Ottaen huomioon Venäjän Ukrainaa vastaan käymän hyökkäyssodan unionin ja Venäjän välinen yhteistyö jokitiedotuspalvelujen alalla ei ole asianmukaista eikä unionin edun mukaista. Näin ollen jokitiedotuspalveluja koskeva rajatylittävä yhteistyö Venäjän kanssa ei ole enää ensisijainen tavoite jäsenvaltioiden alueella.

(7) Direktiivin 2005/44/EY soveltamisesta saadut kokemukset ovat osoittaneet, että on tärkeää vahvistaa teknisiä eritelmiä, jotka koskevat sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua koskevien tietojen toimittamista, jotta voidaan parantaa RIS-käyttäjille toimitettavien tietojen laatua ja ajantasaisuutta. Komission perustama ja toistaiseksi ylläpitämä eurooppalainen vertailutietojen hallintajärjestelmä, jäljempänä 'ERDMS', sisältää jokitiedotuspalvelujen moitteettoman toiminnan kannalta tarvittavat vertailutiedot ja koodiluettelot. ERDMS:n toiminta voitaisiin tulevaisuudessa siirtää kolmannelle osapuolelle.

(8) Kun RIS-käyttäjillä on liikennöinnin aikana käytettävissään ajantasaista ja tarkkaa tietoa väylän ja erityisten kohteiden, kuten siltojen, sulkujen ja sisävesisatamien, kunnosta, sisävesiliikenteen yleisen tehokkuuden odotetaan parantuvan. Jokitiedotuspalveluihin olisi sen vuoksi sisällytettävä ajantasainen tietojenvaihto sulkujen ja avattavien siltojen infrastruktuurijärjestelmien puoli- ja täysautomaattisen hallinnan sekä sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien kanssa.

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/903, annettu 13 päivänä maaliskuuta 2024, toimenpiteistä julkisen sektorin yhteentoimivuuden korkean tason saavuttamiseksi unionissa (Yhteentoimiva Eurooppa -säädös) (EUVL L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) Jotta jokitiedotuspalvelut voidaan liittää yhteen logistiikkaketjun kanssa, on tärkeää, että tietoa jaetaan paitsi sisävesiliikenteen käyttäjien kesken esimerkiksi sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien ja älykkäiden sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmien kautta, myös muiden liikennemuotojen järjestelmien ja sovellusten kanssa. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) 2019/1239 ([6]) perustetussa eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyssä palveluympäristössä (EMSWe) olevien merenkulkualan kansallisten keskitettyjen palvelupisteiden olisi mahdollistettava alusten yhdenmukainen ilmoittautuminen koko unionissa meriliikenteessä. Liikenteeseen liittyvien tietojen, kuten saapumis- ja lähtöaikojen, vaihtamisella varmistettaisiin yhteentoimivuus, multimodaalisuus ja sisävesiliikenteen sujuva sisällyttäminen koko logistiikkaketjuun. Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2020/1056 ([7]) vahvistettujen sähköisten kuljetustietojen (eFTI), olisi tarvittaessa muodostettava perusta RIS-käyttäjien välillä tapahtuvalle vaarallisia aineita ja jätteitä koskevalle lastitietojen vaihdolle. Tarvittaessa jokitiedotuspalvelujen olisi mahdollistettava yhteydet muiden liikennemuotojen digitaalisten järjestelmien ja alustojen kanssa ja asetettava tietoja niiden käyttöön.

(10) Sisävesialusten ja sisävesisatamien välinen tietojenvaihto esimerkiksi satamalaitteistojen saatavuudesta, toiminta-ajoista tai alus- ja lastitiedoista ei ole aina optimaalista, mikä vaikuttaa sisävesiliikenteen toiminnan tehokkuuteen. Tieto vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuudesta sisävesisatamissa on erityisen tärkeää alan ympäristönsuojelun tason parantamiseksi. Tällaisten tietojen vaihdon yksinkertaistamiseksi ja sujuvoittamiseksi sekä alan yleisen tehokkuuden parantamiseksi on tärkeää, että otetaan käyttöön standardoituja rajapintoja ja että niistä tulee osa jokitiedotuspalveluja ja että laaditaan tarvittavat tekniset eritelmät.

(11) Eurooppalaisen RIS-ympäristön käytön jokitiedotuspalveluissa olisi yksinkertaistettava jokitiedotuspalvelujen tarjoamista, tehostettava sisävesiliikenteen toimintaa ja vähennettävä jokitiedotuspalvelujen tarjoajien ja käyttäjien taakkaa. Eurooppalaisen RIS-ympäristön olisi tuettava asiaankuuluvia palveluja, toimittava keskuksena RIS-tietojen vaihdolle sisävesiliikenteessä ja muiden liikennemuotojen kanssa ja siitä olisi näin ollen tultava pääasiallinen digitaalinen runko jokitiedotuspalvelujen tarjoamiselle unionissa. Jäsenvaltioiden olisi nimettävä yksi tai useampi eurooppalaisen RIS-ympäristön käytöstä vastaava toimivaltainen viranomainen. Kyseiset viranomaiset ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2016/679 ([8]) määriteltyjä rekisterinpitäjiä eurooppalaisen RIS-ympäristön käytön osalta.

(12) Jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset edellytykset eurooppalaisen RIS-ympäristön käyttöönotolle, komissiolle olisi siirrettävä täytäntöönpanovalta eurooppalaisen RIS-ympäristön kehittämisen ja toiminnan puitteiden vahvistamiseksi. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011 ([9]) mukaisesti.

(13) Komission ei olisi hyväksyttävä tämän direktiivin nojalla annettavia täytäntöönpanosäännöksiä, jos tässä direktiivissä tarkoitettu komitea ei anna lausuntoa, esimerkiksi jos määräenemmistö ei tue lausuntoa, olipa se myönteinen tai kielteinen, ja jos täytäntöönpanosäädöstä ei toimiteta muutoksenhakukomitealle tai jos muutoksenhakukomitea antaa kielteisen lausunnon. Vilpittömän yhteistyön periaatteen mukaisesti jäsenvaltioiden ja komission olisi tehtävä yhteistyötä tarvittavien eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminnallisten ominaisuuksien, tehtävien ja menettelyjen vahvistamiseksi pikaisesti.

([6]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2019/1239, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, eurooppalaisen merenkulkualan yhdennetyn palveluympäristön perustamisesta ja direktiivin 2010/65/EU kumoamisesta (EUVL L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj).

([7]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2020/1056, annettu 15 päivänä heinäkuuta 2020, sähköisistä kuljetustiedoista (EUVL L 249, 31.7.2020, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj).

([8]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).

([9]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).

(14) Yhteistyö kolmansien maiden, erityisesti naapurimaiden, kanssa on tärkeää, jotta voidaan varmistaa yhteydet ja yhteentoimivuus eurooppalaisen RIS-ympäristön ja kyseisten kolmansien maiden kansallisten jokitiedotuspalvelujen välillä.

(15) Eurooppalaisessa RIS-ympäristössä olisi tarjottava RIS-käyttäjille mahdollisuus antaa palautetta tämän direktiivin soveltamisesta ja varmistettava, että tällainen palaute toimitetaan asianomaiselle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltioiden olisi otettava käyttöön yksinkertainen ja helppokäyttöinen menettely tällaisen palautteen käsittelemiseksi avoimella ja puolueettomalla tavalla. Jäsenvaltioiden viranomaisten olisi tehtävä yhteistyötä käsitellessään palautetta, johon liittyy rajatylittäviä tekijöitä, kuten alusten tietojen ilmoittamista koskevien vaatimusten yhteensopimattomuus, sillä sisävesiliikenteestä 75 prosenttia on kansainvälisiä matkoja. Analysoimalla saadun palautteen aiheita ja sen esiintymistiheyttä voidaan selvittää, missä määrin direktiiviä noudatetaan, ja siten tukea täytäntöönpanon seurantaa yksilöimällä, missä täytäntöönpanoa voidaan parantaa. Sen vuoksi on tärkeää, että tiedot kerätään ja toimitetaan komissiolle vuosittain.

(16) Teknisten eritelmien kehittämisessä olisi noudatettava tiettyjä periaatteita, erityisesti tämän direktiivin liitteessä II esitettyjä periaatteita, jotta varmistetaan direktiivin 2005/44/EY asianmukainen ja yhdenmukainen täytäntöönpano. Kyseisissä periaatteissa olisi esitettävä keskeiset osatekijät, joiden olisi sisällyttävä kuhunkin RIS-komponenttiin.

(17) Jokitiedotuspalveluja koskevilla vaatimuksilla ja teknisillä eritelmillä olisi erityisesti varmistettava, että RIS-tietoja, jotka ovat asetuksen (EU) 2016/679 mukaisia henkilötietoja, voidaan käsitellä ainoastaan sellaisen kattavan, oikeuksiin perustuvan pääsynvalvontajärjestelmän mukaisesti, joka tarjoaa määritellyt toiminnot; että kaikilla toimivaltaisilla viranomaisilla on välitön pääsy kyseisiin tietoihin sääntelyvaltuuksiensa mukaisesti; että toteutetaan asianmukaiset tekniset ja organisatoriset toimenpiteet sen varmistamiseksi, että henkilötietojen sähköinen käsittely voidaan toteuttaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusten (EU) 2016/679 ja (EU) 2018/1725 ([10]) mukaisesti, mukaan lukien suojautuminen henkilötietojen tietoturvaloukkauksilta; ja että arkaluonteisten kaupallisten tietojen käsittely voidaan toteuttaa siten, että kyseisten tietojen luottamuksellisuutta kunnioitetaan.

(18) Jotta voidaan varmistaa alusten turvallinen ja optimaalinen liikennöinti sisävesiväylillä, jäsenvaltioiden olisi oltava tietoisia kaikkien sisävesialusten sijainnista muun muassa automaattisten tunnistusjärjestelmien (AIS) tietojen avulla. Jäsenvaltioiden olisi myös vaihdettava RIS-tietoja jokitiedotuspalvelujen tehokkuuden lisäämiseksi ja raportointivaatimusten vähentämiseksi. Jos RIS-tietojen toimittaminen ja vaihtaminen näitä tarkoituksia varten edellyttää henkilötietojen käsittelyä, kuten nimien käsittelyä tai sijaintitietojen käsittelyä kun tällainen käsittely mahdollistaa henkilön suoran tai välillisen tunnistamisen, jäsenvaltioiden olisi varmistettava kyseisten henkilötietojen käsittelyn lainmukaisuus tapauksen mukaan Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 ja direktiivin 2002/58/EY ([11]) mukaisesti.

(19) Sen varmistamiseksi, että RIS-käyttäjille toimitetaan tarvittavat sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua koskevat tiedot, ja ottaen huomioon tieteellinen ja tekninen kehitys komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti direktiivin 2005/44/EY liitteessä I vahvistettujen tietoja koskevien vähimmäisvaatimusten muuttamiseksi. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa ([12]) vahvistettujen periaatteiden mukaisesti. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.

([10]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2018/1725, annettu 23 päivänä lokakuuta 2018, luonnollisten henkilöiden suojelusta unionin toimielinten, elinten ja laitosten suorittamassa henkilötietojen käsittelyssä ja näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta sekä asetuksen (EY) N:o 45/2001 ja päätöksen N:o 1247/2002/EY kumoamisesta (EUVL L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj).

([11]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/58/EY, annettu 12 päivänä heinäkuuta 2002, henkilötietojen käsittelystä ja yksityisyyden suojasta sähköisen viestinnän alalla (sähköisen viestinnän tietosuojadirektiivi) (EYVL L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

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

(20) Jos se on asianmukaisesti perusteltua tarkoituksenmukaisen analyysin perusteella ja jos vesiliikenteen turvallisuuden varmistamiseksi ei ole olemassa asianmukaisia ja ajantasaisia kansainvälisiä standardeja tai jos sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean, jäljempänä 'CESNI', päätöksentekoprosessin muutokset tai tulokset vaarantaisivat unionin edut, komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti direktiivin 2005/44/EY liitteen III muuttamiseksi, jotta voidaan laatia asianmukaiset tekniset eritelmät jokitiedotuspalveluja varten direktiivin 2005/44/EY liitteessä II vahvistettujen periaatteiden mukaisesti ja unionin etujen turvaamiseksi.

(21) Direktiivin 2005/44/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset osoittavat, että siinä vahvistettujen teknisten eritelmien käyttöönottoon ja päivittämiseen kulunut pitkähkö aika on vaikuttanut alan tehokkuuteen. Siksi on tärkeää muuttaa teknisten eritelmien käyttöönottoprosessia.

(22) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivillä (EU) 2016/1629 ([13]) otettiin käyttöön prosessi, joka perustuu CESNIn kehittämiin teknisiin eritelmiin. CESNI, joka toimii Reinin navigaation keskuskomission (RNKK) alaisuudessa ja on avoin kaikkien jäsenvaltioiden asiantuntijoille, vastaa sisävesiliikenteen teknisten standardien laatimisesta. Kokemus on osoittanut, että CESNI on kehittänyt ja päivittänyt sisävesialusten teknisiä vaatimuksia järjestelmällisesti ja oikea-aikaisesti. Kun otetaan huomioon CESNIn asiantuntemus ja direktiivin (EU) 2016/1629 täytäntöönpanosta saadut kokemukset, samanlaista lähestymistapaa olisi sovellettava direktiiviin 2005/44/EY.

(23) Jotta voidaan varmistaa sisävesiliikenteen turvallisuuden ja tehokkuuden korkea taso, varmistaa jokitiedotuspalvelujen tarjonta sekä ottaa huomioon tieteen ja tekniikan kehitys ja alan muu kehitys, viittauksen jokitiedotuspalveluihin sovellettaviin teknisiin eritelmiin eli jokitiedotuspalveluja koskevaan eurooppalaiseen standardiin (ES-RIS) olisi oltava erottamaton osa direktiiviä 2005/44/EY.

(24) Direktiivin 2005/44/EY 11 artiklassa tarkoitettu sisävesiväylien tavara- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjä pätevyyskirjoja käsittelevä komitea on lakkautettu. Sen sijaan sisävesiliikennekomitean, jolla on asiantuntemusta sisävesiliikenteen standardeista ja teknisistä eritelmistä, olisi avustettava komissiota jokitiedotuspalvelujen osalta asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettuna komiteana. Lisäksi tällä direktiivillä tehdään direktiivin 2005/44/EY 5 ja 12 artiklaan komiteamenettelyyn liittyviä muutoksia. Sen vuoksi direktiivin 2005/44/EY 11 artikla olisi muutettava näiden muutosten huomioon ottamiseksi.

(25) Sääntelyn parantamiseksi ja yksinkertaistamiseksi direktiivissä 2005/44/EY olisi oltava mahdollista viitata kansainvälisiin standardeihin ilman, että unionin oikeudellisiin puitteisiin luodaan päällekkäisyyksiä.

(26) Jokitiedotuspalvelut otettiin käyttöön unionissa vuonna 2005, ja jäsenvaltioille on sen jälkeen kertynyt paljon kokemusta sen kehittämisestä ja täytäntöönpanosta. Lisäksi jokitiedotuspalvelujen toiminnan edellyttämät tekniset eritelmät sisältyvät direktiivin 2005/44/EY liitteeseen III. Tältä osin direktiivin 2005/44/EY 12 artiklan 2 kohta olisi kumottava. Lisäksi muuttamalla direktiivin 2005/44/EY soveltamisalaa siten, että siinä keskitytään TEN-T-verkkoon, vaatimus jokitiedotuspalvelujen toteuttamisesta saadaan koskemaan tärkeimpiä sisävesiväyliä, millä luodaan luotettava liikenneverkko. Sen vuoksi direktiivin 2005/44/EY 12 artiklan 3 kohta olisi kumottava.

(27) Suhteellisuusperiaatteen mukaisesti on tarpeen ja aiheellista perustavoitteen, joka on puitteiden luominen jokitiedotuspalvelujen tarjoamiselle unionissa, toteuttamiseksi vahvistaa jokitiedotuspalvelujen perustamista, toimintaa ja teknisiä eritelmiä koskevat säännöt. Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklan 4 kohdassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen aiottujen tavoitteiden saavuttamiseksi.

([13]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj).

(28) Euroopan tietosuojavaltuutettua on kuultu asetuksen (EU) 2018/1725 42 artiklan 1 kohdan mukaisesti, ja hän on antanut lausunnon 20 päivänä maaliskuuta 2024.

(29) Direktiivi 2005/44/EY olisi sen vuoksi muutettava vastaavasti,

OVAT HYVÄKSYNEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Direktiivin 2005/44/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2005/44/EY seuraavasti:

1) korvataan 1 artikla seuraavasti:

"*1 artikla*

Kohde

1. Tässä direktiivissä luodaan puitteet yhdenmukaistettujen jokitiedotuspalvelujen (RIS) käyttöönotolle ja käytölle unionissa, jotta voidaan tukea sisävesiliikennettä parantamalla sen turvallisuutta, tehokkuutta ja kestävyyttä ja helpottaa sen yhdistämistä muihin liikennemuotoihin.

2. Tässä direktiivissä luodaan puitteet teknisten vaatimusten, eritelmien ja edellytysten laatimiselle ja kehittämiselle, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset, yhteentoimivat ja helppokäyttöiset jokitiedotuspalvelut sisävesiväylillä unionissa ja edistää johdonmukaisuutta muiden liikennemuotojen hallintapalveluiden kanssa sitä kautta, että käytetään standardoituja rajapintoja.";

2) korvataan 2 artiklan 1 kohta seuraavasti:

"1. Tätä direktiiviä sovelletaan jokitiedotuspalvelujen toteuttamiseen ja toimintaan jäsenvaltioiden Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluvilla sisävesiväylillä ja siihen kuuluvissa sisävesisatamissa, jotka on täsmennetty ja lueteltu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2024/1679 (*) liitteissä I ja II ja jotka ovat suoraan yhteydessä kyseisissä liitteissä täsmennettyihin ja lueteltuihin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon kuuluviin toisen jäsenvaltion sisävesiväyliin ja sisävesisatamiin.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).";

3) lisätään 3 artiklaan alakohdat seuraavasti:

"i) 'Euroopan laajuisella liikenneverkolla' tai 'TEN-T-verkolla' asetuksen (EU) 2024/1679 liitteessä I olevissa kartoissa täsmennettyjä sisävesiväyliä;

j) 'eurooppalaisella vertailutietojen hallintajärjestelmällä' tai 'ERDMS-järjestelmällä' komission alaisuudessa hallinnoitavaa keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa tietokantaa (kirjastoa), joka sisältää sisävesiliikenteen tietoteknisissä sovelluksissa käytettävät vertailutiedot ja koodiluettelot; se ei sisällä jäsenvaltion liitteiden I ja III mukaisesti toimittamia verkkotietoja;

k) 'satamayhteisöjärjestelmällä' sähköistä alustaa julkisten ja yksityisten sidosryhmien väliselle tietojenvaihdolle, jolla varmistetaan sujuvat satama- ja logistiikkaprosessit;

l) 'älykkäällä sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmällä' sähköistä alustaa, jolla tuetaan TEN-T-verkossa sijaitsevien sulkujen ja avattavien siltojen sisävesiliikenneinfrastruktuurin puoli- ja täysautomaattista hallinnointia ja jota ylläpitävät sisävesiväylien hallintoviranomaiset;

m) 'eurooppalaisella RIS-ympäristöllä' kansallisiin RIS-tietoihin perustuvaa sähköistä, keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa alustaa, joka tarjoaa teknisiä ja operatiivisia palveluja RIS-käyttäjille ja sisältää yhteydet sähköiseen ilmoittamiseen yhden kerran periaatteen mukaisesti;

n) 'sisävesisatamalla' asetuksen (EU) 2024/1679 liitteessä II lueteltuja ja luokiteltuja TEN-T-verkon ydinverkkoon tai kattavaan verkkoon kuuluvia sisävesisatamia.";

4) korvataan 4 artikla seuraavasti:

”*4 artikla*

Jokitiedotuspalvelujen (RIS) perustaminen

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat toimenpiteet tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvien sisävesiväylien ja sisävesisatamien jokitiedotuspalvelujen (RIS) toteuttamiseksi.

2. Jäsenvaltioiden on kehitettävä jokitiedotuspalvelut siten, että RIS-sovellus on tehokas, laajennuskelpoinen ja yhteentoimiva muiden RIS-sovellusten ja muiden liikennemuotojen järjestelmien kanssa ja se voidaan liittää liikenteen hallintajärjestelmiin ja kaupallisiin toimiin.

3. Jokitiedotuspalvelujen perustamiseksi jäsenvaltioiden on

a) varmistettava, että kaikki olennaiset tiedot, jotka koskevat sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua, toimitetaan RIS-käyttäjille; kyseisten liitteessä I esitettyjen verkkotietojen on oltava ajantasaisia ja ne on toimitettava ainakin helppokäyttöisessä ja yleisessä elektronisessa muodossa liitteen III mukaisesti;

b) varmistettava, että niiden kaikilla TEN-T-verkkoon kuuluvilla sisävesiväylillä ja sisävesisatamissa RIS-käyttäjien saatavilla on a alakohdassa mainittujen tietojen lisäksi navigoinnin kannalta tarkoituksenmukaiset elektroniset merikartat;

c) mahdollistettava se, että jos kansallisissa tai kansainvälisissä säännöissä edellytetään alusten ilmoittautumista, toimivaltaiset viranomaiset saavat elektroniset ilmoitukset kaikista aluksilta vaadittavista tiedoista; rajatylittävässä liikenteessä kyseiset tiedot on asetettava kokonaisuudessaan naapurijäsenvaltion toimivaltaisten viranomaisten käyttöön ennen kuin alus saapuu rajalle;

d) varmistettava, että laivureille toimitettavat ilmoitukset, mukaan luettuina jäsenvaltioiden sisävesiväylien veden korkeutta (tai suurinta sallittua syväystä) ja jäätilannetta koskevat ilmoitukset, toimitetaan vakiomuotoisina, koodattuina ja verkosta noudettavina viesteinä; vakiomuotoisen viestin on sisällettävä ainakin turvalliseen liikennöintiin tarvittavat tiedot ja laivureille tarkoitettujen ilmoitusten on oltava ajantasaisia ja ne on toimitettava ainakin helppokäyttöisessä ja yleisessä elektronisessa muodossa liitteen III mukaisesti;

e) varmistettava, että eurooppalaisen RIS-ympäristön verkkotiedot pidetään ajan tasalla toimittamalla viipymättä kaikki tarvittavat verkkotiedot liitteiden I ja III mukaisesti;

f) varmistettava, että ainakin liikenteeseen liittyvät tiedot, jos ne ovat saatavilla, asetetaan tarvittaessa liitteessä II olevan 7 kohdan mukaisesti vahvistettujen teknisten eritelmien mukaisten rajapintojen kautta saataville unionin lainsäädännöllä perustettuihin ja muissa liikennemuodoissa käytettäviin sähköisiin tietojenvaihtoympäristöihin;

g) varmistettava, että tämän direktiivin liitteiden II ja III mukaiset standardoidut rajapinnat asetetaan sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien käyttöön, mukaan lukien ajantasaiset tiedot kiinnityspaikkojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin saatavuudesta ja erityisesti Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 (*) 10 artiklan mukaisesti vaadittavista laitteistoista, jos ne ovat saatavilla;

h) varmistettava, että liitteiden II ja III mukaiset standardoidut rajapinnat asetetaan muiden älykkäiden sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmien saataville sisävesiliikenteen hallintaa varten.

Tässä kohdassa tarkoitetut velvoitteet on täytettävä noudattaen liitteissä I ja II määritettyjä vaatimuksia ja periaatteita.

4. Jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten on perustettava RIS-keskuksia alueellisten tarpeiden mukaisesti.

5. Jäsenvaltioiden on yhdessä luotava väylä-, infrastruktuuri-, liikenne- ja kuljetuspalveluja tarjoava eurooppalainen RIS-ympäristö ja hallinnoitava, käytettävä ja ylläpidettävä sitä sekä toimitettava tarvittavat tiedot. Eurooppalaisen RIS-ympäristön on oltava kaikkien RIS-käyttäjien käytettävissä, ja sen on oltava tärkein alusta RIS-tietojen vaihtoa varten. Sen on sisällettävä rajapinnat yhteyksiä varten muiden liikennemuotojen ja sisävesisatamien järjestelmiin. Jäsenvaltioiden on nimettävä yksi tai useampi eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminnasta vastaava toimivaltainen viranomainen. Eurooppalaisen RIS-ympäristön on tarjottava osallistumismahdollisuus sellaisille kolmansille maille, joiden vesiväylät ovat yhteydessä Euroopan sisävesiväyläverkkoon ja jotka ovat halukkaita tekemään yhteistyötä ja toimittamaan verkkotietojaan, edellyttäen että tiedot ovat laadultaan ja muodoltaan samanlaisia kuin jäsenvaltioiden tiedot ja että ne noudattavat samaa kyberturvallisuuden ja tietosuojan tasoa.

6. Komissio hyväksyy täytäntöönpanosäädöksiä, joissa vahvistetaan eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminnalliset ominaisuudet, tehtävät ja menettelyt sekä yksilöidään sen toimintayksikkö liitteessä II olevassa 6 kohdassa vahvistettujen jokitiedotuspalveluja koskevien teknisten eritelmien periaatteiden mukaisesti, jotta varmistetaan niiden yhdenmukainen täytäntöönpano kaikkialla unionissa. Nämä täytäntöönpanosäädökset hyväksytään 11 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua tarkastelumenettelyä noudattaen.

7. Alusten automaattisissa tunnistusjärjestelmissä (AIS) sovelletaan Bukarestissa 12 päivänä huhtikuuta 2012 Kansainvälisen televiestintäliiton (ITU) radio-ohjesäännön puitteissa sovittua, sisävesien radioviestintäpalvelua koskevaa alueellista järjestelyä (RAINWAT).

8. Jäsenvaltioiden on tarvittaessa yhteistyössä Euroopan unionin kanssa edistettävä sitä, että niiden sisävesiväylillä liikennöivien alusten päälliköt, liikenteen harjoittajat, asiamiehet tai omistajat sekä tällaisilla aluksilla kuljetettavan lastin rahtaaja ja omistajat hyödyntävät täysin tämän direktiivin mukaisesti saatavilla olevia palveluita.

9. Komissio varmistaa asianmukaisin toimin jokitiedotuspalveluiden yhteensopivuuden, luotettavuuden, saatavuuden ja turvallisuuden.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/1804, annettu 13 päivänä syyskuuta 2023, vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta (EUVL L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).";

5) korvataan 5 artikla seuraavasti:

"*5 artikla*

Tekniset eritelmät

1. Jokitiedotuspalvelujen tukemiseksi ja palvelujen yhteentoimivuuden varmistamiseksi 4 artiklan 2 kohdan mukaisesti sovelletaan liitteessä II esitettyjen periaatteiden mukaisia liitteessä III tarkoitettuja teknisiä eritelmiä, ja niiden on katettava erityisesti seuraavat seikat:

a) sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä (sisävesien ECDIS-järjestelmä);

b) elektroniset alusten ilmoittautumisjärjestelmät;

c) laivureille tarkoitetut ilmoitukset;

d) alusten paikannus- ja seurantajärjestelmät;

e) jokitiedotuspalvelujen käyttöön tarvittavien laitteiden yhteensopivuus;

f) eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminta;

g) yhteenliittäminen ja tietojenvaihto unionin tietokantojen (ERDMS-järjestelmä) kanssa;

h) standardoitu rajapinta muiden liikennemuotojen IT-alustoja varten;

i) standardoitu rajapinta eurooppalaisen RIS-ympäristön ja sisävesisatamien satamayhteisöjärjestelmien välillä sekä eurooppalaisen RIS-ympäristön ja älykkäiden sisävesiväyläinfrastruktuurijärjestelmien välillä;

j) tiedot sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten.";

6) korvataan 6 artikla seuraavasti:

"6 artikla

Satelliittipaikannus

Jokitiedotuspalveluissa, joissa tarvitaan tarkkaa paikannusta, suositellaan satelliittipaikannus- ja navigointijärjestelmien, kuten Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/696 (*) tarkoitettujen Galileon tarjoamien navigointipalvelujen, mukaan lukien huipputarkan palvelun ja avoimeen palveluun sisältyvän navigointiviestien todentamisen sekä Euroopan geostationaarisen navigointilisäjärjestelmän (EGNOS), käyttöä. Maanhavainnointitietoihin perustuvissa sovelluksissa ja palveluissa suositellaan Copernicus-datan, -tietojen ja -palvelujen käyttöä.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/696, annettu 28 päivänä huhtikuuta 2021, unionin avaruusohjelman ja Euroopan unionin avaruusohjelmaviraston perustamisesta sekä asetusten (EU) N:o 912/2010, (EU) N:o 1285/2013 ja (EU) N:o 377/2014 ja päätöksen N:o 541/2014/EU kumoamisesta (EUVL L 170, 12.5.2021, s. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj).";

7) korvataan 8 artikla seuraavasti:

"8 artikla

Toimivaltaiset viranomaiset

Jäsenvaltioiden on nimettävä toimivaltaiset viranomaiset, jotka ovat vastuussa RIS-sovelluksesta, kansainvälisestä tietojenvaihdosta, eurooppalaisen RIS-ympäristön toiminnasta ja RIS-käyttäjien palautteen käsittelystä. Niiden on annettavat tiedot nimetyistä viranomaisista komissiolle viimeistään 17 päivänä tammikuuta 2029.";

8) lisätään artikla seuraavasti:

"8 a artikla

Palautemekanismi

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että käytössä on mahdollisuuksien mukaan olemassa oleviin rakenteisiin perustuva tehokas, yksinkertainen ja helppokäyttöinen menettely tämän direktiivin soveltamisesta johtuvan RIS-käyttäjien palautteen käsittelyä varten.

2. RIS-käyttäjien palautetta käsiteltäessä on vältettävä eturistiriitoja. Palautteen käsittelyn on oltava puolueetonta ja avointa, ja siinä on asianmukaisesti kunnioitettava oikeutta harjoittaa liiketoimintaa vapaasti.

3. RIS-käyttäjien palaute on annettava eurooppalaisen RIS-ympäristön kautta ja toimitettava asianomaiselle jäsenvaltiolle. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että RIS-käyttäjille ja muille asiaankuuluville sidosryhmille ilmoitetaan, missä ja miten palaute annetaan.

4. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että RIS-käyttäjien palaute käsitellään oikea-aikaisesti ja asianmukaisella tavalla ja että tiedot jatkotoimista annetaan eurooppalaisen RIS-ympäristön kautta.

5. Eurooppalaisen RIS-ympäristön on ilmoitettava komissiolle vuosittain vastaanotetun palautteen määrä ja tavat, joilla palaute käsiteltiin.";

9) korvataan 9 artikla seuraavasti:

"*9 artikla*

Yksityisyyttä, tietoturvaa ja henkilötietojen käsittelyä koskevat säännöt

1. Jäsenvaltioiden on toteutettava tarvittavat tekniset ja organisatoriset toimenpiteet sovellettavan unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti suojatakseen RIS-tiedot ja -rekisterit epäsuotuisilta tapahtumilta tai väärinkäytöksiltä, mukaan lukien asiaton pääsy tietoihin, tietojen muuttaminen tai häviäminen, ja varmistaakseen tämän direktiivin mukaisesti vaihdettujen kaupallisten ja muiden arkaluonteisten tietojen luottamuksellisuuden.

2. Tietoja, jotka ovat Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/679 (*) 4 artiklan 1 alakohdassa määriteltyjä henkilötietoja, voidaan käsitellä tämän direktiivin perusteella ainoastaan siinä määrin kuin se on tarpeen RIS-sovellusten toimintaa varten, jotta voidaan varmistaa yhdenmukaiset, yhteentoimivat ja saatavilla olevat jokitiedotuspalvelut sisävesiväylillä unionissa ja edistää standardoituja rajapintoja muiden liikennemuotojen hallintapalvelujen kanssa.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2016/679, annettu 27 päivänä huhtikuuta 2016, luonnollisten henkilöiden suojelusta henkilötietojen käsittelyssä sekä näiden tietojen vapaasta liikkuvuudesta ja direktiivin 95/46/EY kumoamisesta (yleinen tietosuoja-asetus) (EUVL L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj).";

10) korvataan 10 artikla seuraavasti:

"*10 artikla*

Siirretty säädösvalta

1. Siirretään komissiolle valta antaa 10 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä I ajantasaistamalla ja tarkistamalla tietoja koskevia vähimmäisvaatimuksia ottaen huomioon tämän direktiivin soveltamisesta saadut kokemukset sekä RIS-teknologioiden ja -sovellusten kehittämisessä tapahtunut tekninen kehitys.

2. Siirretään komissiolle valta antaa 10 a artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan liitettä III siten, että siinä vahvistetaan asianmukaiset tekniset eritelmät, jotka perustuvat liitteessä II vahvistettuihin periaatteisiin, jos asiaankuuluvia ja ajantasaisia teknisiä eritelmiä ei ole tai jos sisävesiliikenteen normien laadinnasta vastaavan eurooppalaisen komitean, jäljempänä 'CESNI', kehittämät tekniset eritelmät eivät ole liitteessä II vahvistettujen sovellettavien vaatimusten mukaisia tai jos CESNI:n päätöksentekoprosessin tai standardin muiden osatekijöiden muutokset vaarantaisivat unionin edut ja jos se on asianmukaisesti perusteltua asianmukaisen analyysin perusteella.";

11) muutetaan 10 a artikla seuraavasti:

a) korvataan 2 kohta seuraavasti:

"2. Siirretään komissiolle 1 päivästä tammikuuta 2026 viiden vuoden ajaksi 10 artiklassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä. Komissio laatii siirrettyä säädösvaltaa koskevan kertomuksen viimeistään yhdeksän kuukautta ennen tämän viiden vuoden kauden päättymistä. Säädösvallan siirtoa jatketaan ilman eri toimenpiteitä samanpituisiksi kausiksi, jollei Euroopan parlamentti tai neuvosto vastusta tällaista jatkamista viimeistään kolme kuukautta ennen kunkin kauden päättymistä.";

b) korvataan 6 kohta seuraavasti:

"6. Edellä olevan 10 artiklan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaa jatketaan kahdella kuukaudella.";

12) korvataan 11 artikla seuraavasti:

"*11 artikla*

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa sisävesiliikennekomitea. Tämä komitea on Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 182/2011 (*) tarkoitettu komitea.

2. Kun viitataan tähän kohtaan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.

Jos komitea ei anna lausuntoa, komissio ei hyväksy ehdotusta täytäntöönpanosäädökseksi, ja tällöin sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklan 4 kohdan kolmatta alakohtaa.

(*) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj).";

13) kumotaan 12 artiklan 2 ja 3 kohta;

14) lisätään artikla seuraavasti:

"*12 a artikla*

Seuranta

Komissio seuraa jokitiedotuspalvelujen käyttöönottoa unionissa ja laatii kertomuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle viimeistään 3 päivänä tammikuuta 2034. Kertomukseen on sisällyttävä analyysi tämän direktiivin vaikutuksista sisävesiliikenteen integrointiin koko logistiikkaketjuun ja siinä on tarkasteltava uusien digitaalisten välineiden potentiaalia lisätä tehokuutta kaikkialla TEN-T-verkon sisävesiväyläverkossa.";

15) korvataan direktiivin 2005/44/EY liite I tämän direktiivin liitteessä I olevalla tekstillä;

16) korvataan direktiivin 2005/44/EY liite II tämän direktiivin liitteessä II olevalla tekstillä;

17) lisätään tämän direktiivin liitteessä III oleva teksti direktiivin 2005/44/EY liitteeksi III.

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden, joilla on tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia sisävesiväyliä ja sisävesisatamia, on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan viimeistään 2 päivänä tammikuuta 2029. Niiden on viipymättä ilmoitettava tästä komissiolle.

2. Kyseisissä jäsenvaltioiden antamissa säännöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

3. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä säännellyistä kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille, joilla on direktiivin 2005/44/EY 2 artiklan soveltamisalaan kuuluvia sisävesiväyliä.

Tehty Strasbourgissa 26 päivänä marraskuuta 2025.

Euroopan parlamentin puolesta	*Neuvoston puolesta*
Puhemies	*Puheenjohtaja*
R. METSOLA	M. BJERRE

LIITE I

”LIITE I

TIETOJA KOSKEVAT VÄHIMMÄISVAATIMUKSET

Tämän direktiivin 4 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisesti on toimitettava erityisesti seuraavat tiedot:

a) väylän linjaus kilometrimerkintöineen;

b) aluksia tai alusryhmiä koskevat rajoitukset, jotka liittyvät pituuteen, leveyteen, syväykseen ja aluksen suurimpaan korkeuteen merenpinnasta;

c) rajoittavien rakenteiden, erityisesti kanavasulkujen ja siltojen käyttöajat;

d) ennakoidut odotusajat silloilla, suluissa ja sisävesisatamissa mahdollisuuksien mukaan reaaliajassa;

e) satamien ja uudelleenlastauskeskusten sijainti;

f) tiedot liikennöinnin kannalta olennaisista vedenkorkeusmittareista;

g) vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin sijainti ja mahdollisuuksien mukaan senhetkinen saatavuus, maasähkön syöttö mukaan luettuna.

Toimitetut tiedot on pidettävä ajan tasalla, ja niissä on mahdollisuuksien mukaan kuvattava reaaliaikainen tilanne, jos tällaiset tiedot ovat saatavilla.”.

LIITE II

”LIITE II

JOKITIEDOTUSPALVELUJA KOSKEVIEN TEKNISTEN ERITELMIEN PERIAATTEET

1. Yleiset periaatteet

Jokitiedotuspalveluja koskevissa teknisissä eritelmissä on noudatettava yleisiä periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) ohjeissa on esitettävä palvelujen ja niihin liittyvien järjestelmien suunnittelua, toteutusta ja käyttöä koskevat tekniset vaatimukset;

b) ohjeissa on esitettävä jokitiedotuspalvelujen arkkitehtuuri ja organisaatio;

c) ohjeissa on esitettävä suosituksia, jotka koskevat alusten osallistumista jokitiedotuspalveluihin, yksittäisiä palveluja ja jokitiedotuspalvelujen vaiheittaista kehittämistä.

2. Sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä (sisävesien ECDIS-järjestelmä);

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisesti laadittavissa teknisissä eritelmissä on sisävesiliikenteen elektronisen merikarttajärjestelmän (sisävesien ECDIS-järjestelmä) osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) yhteensopivuus meriliikenteen elektronisen merikarttajärjestelmän (meriliikenteen ECDIS-järjestelmä) kanssa, jotta voidaan helpottaa sisävesialusten liikennöintiä jokisuistojen sekaliikenteessä sekä meri–joki-liikenteessä;

b) sisävesien ECDIS-järjestelmän laitteita koskevien vähimmäisvaatimusten asettaminen ja elektronisten merikarttojen vähimmäissisällön erittely siten, että varmistetaan liikennöinnin turvallisuus ja erityisesti

i) sisävesien ECDIS-järjestelmän laitteiden suuri luotettavuus ja saatavuus;

ii) sisävesien ECDIS-laitteiden lujuus, jotta ne kestävät aluksilla vallitsevat tyypilliset ympäristöolosuhteet laitteiden laadun ja luotettavuuden heikkenemättä;

iii) kaikkien liikennöinnin turvallisuuden kannalta tarpeellisten maantieteellisten kohteiden, esimerkiksi väylän rajojen, rantarakenteiden ja merimerkkien, merkitseminen elektronisiin merikarttoihin;

iv) elektronisen merikartan seuranta yhdessä tutkakuvan kanssa silloin, kun sitä käytetään aluksen ohjaamiseen;

c) väylää koskevien ajantasaisten syvyystietojen sisällyttäminen elektroniseen merikarttaan ja tällaisten tietojen näyttäminen elektronisessa merikartassa suhteessa ennakoituun tai tosiasialliseen vedenkorkeustasoon;

d) lisätietojen, esimerkiksi muiden tahojen kuin toimivaltaisten viranomaisten antamien tietojen, lisääminen elektroniseen merikarttaan ja tällaisten tietojen näyttäminen sisävesien ECDIS-järjestelmässä siten, ettei se vaikuta turvalliseen liikennöintiin tarvittaviin tietoihin;

e) RIS-käyttäjien mahdollisuus saada elektronisia merikarttoja;

f) kaikkien sovellusvalmistajien mahdollisuus saada merikarttoja varten tarvittavia tietoja, tarpeen vaatiessa kohtuullista kustannuksiin perustuvaa maksua vastaan;

g) sulkujen, siltojen ja sisävesisatamien odotusaikoja koskevien ajantasaisten tietojen sisällyttäminen ja tällaisten tietojen näyttäminen sisävesien ECDIS-järjestelmässä siten, että se ei vaikuta turvallisessa liikennöinnissä tarvittaviin tietoihin.

3. Elektroniset alusten ilmoittautumisjärjestelmät

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä on alusten elektronisten ilmoittautumisjärjestelmien osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) elektronisen tiedonvaihdon helpottaminen jäsenvaltioiden toimivaltaisten viranomaisten välillä sekä niiden välillä, jotka osallistuvat sekä sisävesi- että meriliikenteeseen ja multimodaaliliikenteeseen silloin, kun siihen liittyy sisävesiliikennettä;

b) vakiomuotoiset liikenneilmoitusviestit alukselta viranomaisille ja viranomaisilta alukselle suuntautuvassa sekä viranomaisten välisessä viestinnässä, jotta saavutettaisiin yhteensopivuus meriliikenteen kanssa;

c) kansainvälisesti hyväksytyt koodiluettelot ja -luokitukset, joita voidaan täydentää sisävesiliikenteen tarpeiden mukaan;

d) aluksen yksilöllisen eurooppalaisen tunnistenumeron käyttö.

4. Laivureille tarkoitetut ilmoitukset

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä on laivureille tarkoitettujen ilmoitusten, erityisesti sisävesiväylien väylätietojen, liikennetiedotuksen ja liikenteen hallinnan sekä matkasuunnittelun, osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) standardoitu tietorakenne, jossa käytetään ennalta määriteltyjä tekstimoduuleita ja joka on koodattu pitkälle, jotta mahdollistetaan tärkeimmän sisällön automaattinen kääntäminen muille kielille ja helpotetaan laivureille tarkoitettujen ilmoitusten integrointia matkasuunnittelujärjestelmiin;

b) standardoidun tietorakenteen yhteensopivuus sisävesien ECDIS-järjestelmän tietorakenteen kanssa, jotta helpotetaan laivureille tarkoitettujen ilmoitusten integrointia sisävesien ECDIS-järjestelmään;

c) yhdenmukaisuus sisävesiväylien liikennöinnin ja matkasuunnittelun teknisten eritelmien kanssa, jotta varmistetaan toimitettujen tietojen johdonmukaisuus.

5. Alusten paikannus- ja seurantajärjestelmät

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä on alusten paikannus- ja seurantajärjestelmien osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) järjestelmiä koskevien vaatimusten ja vakiosanomien sekä menettelyjen erittely, jotta sanomat voidaan toimittaa automatisoidusti;

b) taktisen liikennetiedotuksen vaatimuksiin sopivien järjestelmien ja strategisen liikennetiedotuksen vaatimuksiin sopivien järjestelmien eriyttäminen sekä paikannustarkkuuden että päivitysasteen osalta;

c) kuvaus alusten paikannuksen ja seurannan teknisistä järjestelmistä, kuten sisävesien automaattisesta tunnistusjärjestelmästä, jäljempänä ’AIS-järjestelmä’;

d) tietomuotojen yhteensopivuus meriliikenteen AIS-järjestelmän kanssa.

6. Eurooppalaisen RIS-ympäristön toimintaperiaatteet

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä on eurooppalaisen RIS-ympäristön osalta noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) sisävesiliikenteen keskitettynä digitaalisena palvelupisteenä toimiminen;

b) yhdenmukainen keskitetty yhteyspiste, josta saa ajantasaista ja mahdollisuuksien mukaan reaaliaikaista tietoa väyläolosuhteista TEN-T-verkossa tapahtuvaa turvallista ja kestävää liikennöintiä, matkasuunnittelua ja satamatoimintoja varten;

c) multimodaalisten kuljetusketjujen mahdollistaminen ja samalla riittävän tietosuojan tason tarjoaminen;

d) tietojen oikeellisuuden korkea taso, joka mahdollistaa saumattoman tietojenvaihdon TEN-T-verkossa toimivien asianomaisten RIS-käyttäjien välillä (unionissa ja sen ulkopuolella);

e) käyttäjäystävällinen rajapinta, jossa on käyttökelpoisia, hyödyllisiä ja käytännöllisiä toimintoja, kuten mahdollisuus tallentaa ja säilyttää profiileja;

f) yhdenmukainen, keskitetty piste ilmoittautumiseen yhden kerran periaatteen mukaisesti, myös kansainvälisten matkojen osalta;

g) yhteys muihin tieto-, viestintä-, liikennöinti- tai paikannus-/lokalisointiteknologioita käyttäviin järjestelmiin, joilla infrastruktuuria, liikkumista ja liikennettä voidaan hallita tehokkaasti TEN-T-verkossa ja joilla kansalaisille ja liikenteenharjoittajille voidaan tarjota lisäarvopalveluja, mukaan lukien järjestelmät TEN-T-verkon turvallista, varmaa, ympäristöystävällistä ja resurssitehokasta käyttöä varten;

h) sellaisten anonymisoitujen ja aggregoitujen käyttötietojen kerääminen ja ilmoittaminen, joita voidaan käyttää jokitiedotuspalvelujen toteuttamisen seurantaan, mukaan lukien ainakin RIS-käyttäjien määrä, tietojen saatavuus eurooppalaisessa RIS-ympäristössä sekä yhteydet ja vaihtojen määrä muiden digitaalisten järjestelmien tai alustojen kanssa;

i) kyberturvallisuuden varmistaminen.

7. Tietojen saatavuus muita digitaalisia järjestelmiä tai alustoja varten

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä, jotka koskevat tietojen vaihtamista muiden digitaalisten järjestelmien tai alustojen kanssa, on noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) eurooppalaisen RIS-ympäristön tarjoamiin toimintoihin perustuminen;

b) sähköisen tietojenvaihdon helpottaminen RIS-teknologioiden ja muiden liikennemuotojen käytössä olevien tietokantojen ja järjestelmien välillä asianmukaisten tietoyhteyksien ja rajapintojen avulla;

c) muita digitaalisia järjestelmiä tai alustoja sekä automaattisen tietojenvaihdon erittelyjä koskevien vaatimusten määrittäminen;

d) reaaliaikainen tietojenvaihto erityisesti aikakriittisten tietojen osalta;

e) turvallisen tietojenvaihdon varmistaminen kattavan, oikeuksiin perustuvan pääsynvalvontajärjestelmän mukaisesti;

f) järjestelmien välistä tietojenvaihtoa koskevien puitteiden laatiminen ennakoivasti niin, että ne mahdollistavat tulevan kehityksen ja yhteydet muihin järjestelmiin tarpeen mukaan, mukaan luettuna tietojenvaihto tulevan eurooppalaisen liikkumisdata-avaruuden ja minkä tahansa muun sellaisen järjestelmän kanssa, joka on suunniteltu edistämään multimodaaliliikenteen innovaatioita.

8. Tiedot sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten

Tämän direktiivin 5 artiklan mukaisissa teknisissä eritelmissä, jotka koskevat tietoja sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten, on noudatettava periaatteita, jotka koskevat seuraavia seikkoja:

a) ajantasaisten tietojen toimittaminen säännöllisin väliajoin ja ainakin silloin, kun väylätilanteessa tapahtuu merkittäviä muutoksia, jotka voivat vaikuttaa liikennöintiin;

b) vähintään seuraavien tietojen kattaminen:

i) ennakoidut odotusajat suluissa, (avattavilla) silloilla ja sisävesisatamissa;

ii) Euroopan vesiväyläverkostoa koskevat tiedot, joita tarvitaan sisävesiväylien liikennöintiä ja matkasuunnittelua varten ja jotka kattavat vähintään liitteessä I esitetyt vähimmäisvaatimukset;

iii) vedenkorkeus, matalin luodattu syvyys, alikulkukorkeus, avattavien patojen tilanne, jos liikennöinti on estynyt, vedenkorkeussuhteet, ennustettu vedenkorkeus, matalin luodattu ennustettu syvyys;

iv) jäätilanne ja siihen liittyvä liikennöitävyys tai varoitukset muista äärimmäisistä sääilmiöistä;

v) sulkujen, (avattavien) siltojen ja sisävesisatamien toiminta-ajat;

c) tietojen toimittaminen tarvittaessa sisävesien ECDIS-järjestelmän, laivureille tarkoitettujen ilmoitusten ja eurooppalaisen RIS-ympäristön kautta.”.

LIITE III

”LIITE III

JOKITIEDOTUSPALVELUJA KOSKEVAT TEKNISET ERITELMÄT

Jokitiedotuspalveluihin sovellettavat tekniset eritelmät ovat CESNIn hyväksymän jokitiedotuspalveluja koskevan eurooppalaisen standardin (ES-RIS) viimeisimmässä versiossa esitetyt eritelmät.”.