Europeiska unionens officiella tidning

SV
L-serien

2025/2482

12.12.2025

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS DIREKTIV (EU) 2025/2482

av den 26 november 2025

om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA DIREKTIV

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

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande [1],

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet [2], och

av följande skäl:

(1) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG [3] inrättas ett ramverk för införande och användning av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) i unionen. Införandet av RIS på inre vattenvägar främjar säkerheten och effektiviteten i transporterna på inre vattenvägar, och i slutändan sektorns hållbarhet och attraktionskraft, genom att effektivisera transporterna på de inre vattenvägarna.

(2) Sedan direktiv 2005/44/EG trädde i kraft har sektorn för inre vattenvägar gynnats av tillhandahållandet av harmoniserade flodinformationstjänster. Harmoniseringen har dock kommit olika långt i medlemsstaterna, och införandet av nödvändiga specifikationer har visat sig ta lång tid. I kommissionens meddelande av den 11 december 2019, *Den europeiska gröna given*, efterfrågas dessutom ytterligare utveckling av automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet. Följaktligen bör RIS anpassas till dessa nya utmaningar. I kommissionens meddelande av den 9 december 2020, *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, föreslås dessutom en översyn av direktiv 2005/44/EG som en av åtgärderna för att uppnå målet att främja skapandet av ett verkligt smart transportsystem, effektiv kapacitetstilldelning och trafikledning. I kommissionens meddelande av den 24 juni 2021 fastställdes handlingsplanen *Naiades III: Främja framtidssäkrad transport på EU:s inre vattenvägar*, där det anges att för att stödja målet att inre vattenvägar ska vara en del av ett smidigt system för harmoniserade RIS-tjänster senast 2030 skulle en översyn av den rättsliga ramen för RIS syfta till att överbrygga befintliga luckor i fråga om harmonisering och driftskompatibilitet med andra transportsätt och bidra till förbättrad tillgång till uppgifter, återanvändning och driftskompatibilitet i fråga om digitala system, i linje med kommissionens meddelande av den 19 februari 2020, *EU-strategin för data*. Dessa förändringar och denna utveckling samt erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2005/44/EG bör beaktas vid anpassningen av RIS.

[1] EUT C, C/2024/4064, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/4064/oj.
[2] Europaparlamentets ståndpunkt av den 7 oktober 2025 (ännu inte offentliggjord i EUT) och rådets beslut av den 27 oktober 2025.
[3] Europaparlamentets och rådets direktiv 2005/44/EG av den 7 september 2005 om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen (EUT L 255, 30.9.2005, s. 152, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj).

(3) För att använda ett enhetligt tillvägagångssätt i fråga om driftskompatibilitet i den offentliga tjänstesektorn bör man, vid genomförandet av den elektroniska plattformen med en enda åtkomstpunkt för RIS (*den europeiska RIS-miljön*) och andra lösningar som omfattas av direktiv 2005/44/EG, följa principerna i den Europeiska interoperabilitetsramen (EIF), som fastställs i kommissionens meddelande av den 23 mars 2017, *Europeisk interoperabilitetsram – genomförandestrategi*, i enlighet med artikel 6 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 ([4]).

(4) I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 ([5]) fastställs krav för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) för att den inre marknaden ska fungera smidigt. Vidare syftar den förordningen till att säkerställa att samma högkvalitativa tjänster är tillgängliga och driftskompatibla med systemen för andra transportsätt längs detta transportnät.

(5) Med tanke på att de flesta resor med fartyg i inlandssjöfart är av internationell karaktär bör RIS inriktas på de av medlemsstaternas inre vattenvägar som utgör en del av TEN-T och som är direkt anslutna till en annan medlemsstats inre vattenvägar som också utgör en del av TEN-T och som därför är av stor betydelse för unionen. För att ta hänsyn till nationella särdrag bör medlemsstaterna kunna fortsätta att på frivillig basis utvidga RIS-kraven till andra delar av sina nät av inre vattenvägar som inte utgör en del av TEN-T. I ett gränsöverskridande sammanhang bör det också vara möjligt för en av de berörda medlemsstaterna att tillhandahålla RIS. Medlemsstaternas behöriga myndigheter bör samarbeta för att tillhandahålla RIS på gränsöverskridande inre vattenvägar.

(6) Med anledning av Rysslands anfallskrig mot Ukraina är samarbete mellan unionen och Ryssland på RIS-området varken lämpligt eller i unionens intresse. Som en följd av detta är gränsöverskridande samarbete med Ryssland i fråga om RIS inte längre en prioritet på medlemsstaternas territorier.

(7) Erfarenheterna från tillämpningen av direktiv 2005/44/EG har visat att det är viktigt att stärka de tekniska specifikationerna för tillhandahållandet av uppgifter för navigering och ruttplanering på inre vattenvägar, för att förbättra kvaliteten på och punktligheten hos den information som lämnas till RIS-användarna. Det europeiska systemet för hantering av referensuppgifter (European Reference Data Management System, ERDMS), som inrättats och för närvarande drivs av kommissionen, innehåller referensuppgifter och kodlistor som är nödvändiga för att RIS ska fungera väl. I framtiden kan driften av ERDMS överföras till en tredje part.

(8) RIS-användarnas tillgång, under navigering, till aktuell och korrekt information om farledsförhållandena och specifika punkter som broar, slussar och inlandshamnar förväntas på det hela taget göra sektorn för inre vattenvägar effektivare. RIS bör därför omfatta uppdaterat utbyte av uppgifter med halv- och helautomatisk förvaltning av infrastruktursystem i fråga om slussar och rörliga broar samt med system för hamnsamverkan i inlandshamnar.

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 av den 13 mars 2024 om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (förordningen om ett interoperabelt Europa) (EUT L, 2024/903, 22.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/903/oj).

([5]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(9) För att RIS ska kunna kopplas samman med logistikkedjan är det viktigt att information utbyts inte bara mellan inlandssjöfartens användare, exempelvis genom system för hamnsamverkan i inlandshamnar och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar, utan även med system och tillämpningar för andra transportsätt. De nationella kontaktpunkterna för sjötransport (MNSW) inom ramen för den europeiska kontaktpunkten för sjöfart (EMSWe), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1239 ([6]), bör möjliggöra harmoniserad fartygsrapportering inom sjötransport i hela unionen. Utbyte av trafikrelaterad information, såsom ankomst- och avgångstider, skulle säkerställa driftskompatibilitet, multimodalitet och smidig integrering av transporter på inre vattenvägar i den övergripande logistikkedjan. Den elektroniska godstransportinformation (eFTI), som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 ([7]), bör vid behov ligga till grund för utbytet av lastinformation om farligt gods och avfall mellan RIS-användare. Vid behov bör RIS möjliggöra kopplingar med och göra information tillgänglig för digitala system och plattformar för andra transportsätt.

(10) Informationsutbytet mellan fartyg i inlandssjöfart och inlandshamnar, till exempel om tillgång till hamnanläggningar, driftstider eller information om fartyg och last, är inte alltid optimalt, och gör därför transporterna på inre vattenvägar mindre effektiva. Information om tillgången till infrastruktur för alternativa bränslen i inlandshamnar är särskilt viktig för att främja sektorns miljöprestanda. För att förenkla och rationalisera utbytet av sådan information, och förbättra sektorns övergripande effektivitet, är det viktigt att standardiserade gränssnitt inrättas och blir en del av RIS samt att nödvändiga tekniska specifikationer utarbetas.

(11) Användningen av den europeiska RIS-miljön bör rationalisera tillhandahållandet av RIS, effektivisera driften av transporter på inre vattenvägar och minska arbetsinsatserna för leverantörer och användare av RIS. Den europeiska RIS-miljön bör stödja relevanta tjänster, vara en central punkt för utbyte av RIS-information inom sektorn för inre vattenvägar och med andra transportsätt, och därför bli den huvudsakliga digitala stommen för tillhandahållandet av RIS i unionen. Medlemsstaterna bör utse en eller flera behöriga myndigheter med ansvar för driften av den europeiska RIS-miljön. Dessa behöriga myndigheter är personuppgiftsansvariga, enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 ([8]), för driften av den europeiska RIS-miljön.

(12) För att säkerställa enhetliga villkor för införandet av den europeiska RIS-miljön bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter för att fastställa ramen för den europeiska RIS-miljöns utveckling och funktion. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 ([9]).

(13) Genomförandeakter enligt detta direktiv bör inte antas av kommissionen om den kommitté som avses i detta direktiv inte avger något yttrande, till exempel om det inte finns någon kvalificerad majoritet till stöd för ett yttrande, vare sig detta är positivt eller negativt, och om utkastet till genomförandeakt inte föreläggs omprövningskommittén eller om omprövningskommittén avger ett negativt yttrande. I enlighet med principen om lojalt samarbete bör medlemsstaterna och kommissionen samarbeta för att snabbt fastställa de nödvändiga egenskaperna, rollerna och förfarandena i fråga om driften av den europeiska RIS-miljön.

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

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

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

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

(14) Samarbete med tredjeländer, särskilt grannländer, är relevant för att säkerställa anslutning och driftskompatibilitet mellan den europeiska RIS-miljön och nationella RIS i dessa tredjeländer.

(15) Den europeiska RIS-miljön bör ge RIS-användare möjlighet att lämna återkoppling om tillämpningen av detta direktiv och säkerställa att sådan återkoppling överförs till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaterna bör inrätta ett enkelt och tillgängligt förfarande för hantering av sådan återkoppling på ett öppet och opartiskt sätt. Medlemsstaternas myndigheter bör samarbeta i hanteringen av återkoppling som rör gränsöverskridande inslag, såsom oförenliga standarder för rapportering av fartygsinformation, eftersom 75 % av transporterna på inre vattenvägar passerar landsgränser. En analys av föremålet för den mottagna återkopplingen och dess frekvens gör det möjligt att fastställa i vilken utsträckning detta direktiv efterlevs och därmed stödja övervakningen av genomförandet genom att identifiera områden där genomförandet kan förbättras. Det är därför viktigt att denna information samlas in och lämnas till kommissionen varje år.

(16) Utarbetandet av tekniska specifikationer bör följa en uppsättning principer, framför allt de principer som fastställs i bilaga II till detta direktiv, för att säkerställa ett korrekt och harmoniserat genomförande av direktiv 2005/44/EG. Dessa principer bör beskriva de viktigaste delarna som varje RIS-komponent bör innehålla.

(17) Kraven och de tekniska specifikationerna för RIS bör särskilt säkerställa att RIS-uppgifter som utgör personuppgifter enligt förordning (EU) 2016/679 endast kan behandlas i enlighet med ett heltäckande, rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem som tillhandahåller tilldelade funktioner, alla behöriga myndigheter kan få omedelbar tillgång till dessa uppgifter i enlighet med sina respektive regleringsbefogenheter, lämpliga tekniska och organisatoriska åtgärder vidtas för att säkerställa att elektronisk behandling av personuppgifter kan utföras i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordningar (EU) 2016/679 och (EU) 2018/1725 ([10]), inbegripet i syfte att skydda mot personuppgiftsincidenter samt säkerställa att behandlingen av känslig kommersiell information kan utföras på ett sätt som respekterar informationens konfidentialitet.

(18) För att säkerställa säker och optimal navigering för fartyg på inre vattenvägar bör medlemsstaterna känna till lokaliseringen för alla fartyg i inlandssjöfart, inbegripet genom användning av data från automatiska identifieringssystem (AIS). Medlemsstaterna bör också utbyta RIS-relaterad information för att göra RIS effektivare och minska rapporteringskraven. Om överföringen och utbytet av RIS-relaterad information för dessa ändamål medför behandling av personuppgifter, såsom behandling av namn eller behandling av lokaliseringsuppgifter när sådan behandling gör det möjligt att direkt eller indirekt identifiera en person, bör medlemsstaterna, i förekommande fall, säkerställa att behandlingen av dessa personuppgifter är laglig i enlighet med förordning (EU) 2016/679 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG ([11]).

(19) För att RIS-användare ska få nödvändig information om navigering och ruttplanering på inre vattenvägar, och med beaktande av den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) delegeras till kommissionen med avseende på ändring av de minimikrav avseende uppgifter som anges i bilaga I till direktiv 2005/44/EG. Det är särskilt viktigt att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå, och att dessa samråd genomförs i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning ([12]). För att säkerställa lika stor delaktighet i förberedelsen av delegerade akter erhåller Europaparlamentet och rådet alla handlingar samtidigt som medlemsstaternas experter, och deras experter ges systematiskt tillträde till möten i kommissionens expertgrupper som arbetar med förberedelse av delegerade akter.

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

([11]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/58/EG av den 12 juli 2002 om behandling av personuppgifter och integritetsskydd inom sektorn för elektronisk kommunikation (direktiv om integritet och elektronisk kommunikation) (EGT L 201, 31.7.2002, s. 37, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2002/58/oj).

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

(20) Om en lämplig analys visar att det är vederbörligen motiverat och det inte finns relevanta och aktuella internationella standarder för att säkerställa navigationssäkerhet, eller om ändringar i eller resultatet av beslutsprocessen i den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) skulle äventyra unionens intressen, bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i EUF-fördraget delegeras till kommissionen med avseende på ändring av bilaga III till direktiv 2005/44/EG i syfte att tillhandahålla lämpliga tekniska specifikationer för RIS, i enlighet med principerna i bilaga II till direktiv 2005/44/EG och i syfte att skydda unionens intressen.

(21) Erfarenheterna från genomförandet av direktiv 2005/44/EG avslöjar att den långa tid det har tagit att införa och uppdatera de tekniska specifikationer som anges däri har påverkat sektorns resultat. Det är därför viktigt att ändra processen för att införa tekniska specifikationer.

(22) Genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 ([13]) infördes en process baserad på tekniska specifikationer som Cesni utarbetat. Cesni, som agerar under överinseende av Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen (CCNR) och som är öppen för experter från alla medlemsstater, ansvarar för att utarbeta tekniska standarder för transport på inre vattenvägar. Erfarenheten har visat att Cesni har utarbetat och uppdaterat tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart på ett organiserat sätt och i rätt tid. Med beaktande av Cesnis sakkunskap och erfarenheterna från genomförandet av direktiv (EU) 2016/1629 bör ett liknande tillvägagångssätt tillämpas med avseende på direktiv 2005/44/EG.

(23) För att säkerställa en hög säkerhetsnivå och effektivitet inom inlandssjöfarten, säkerställa tillhandahållandet av RIS, och ta hänsyn till vetenskapliga och tekniska framsteg och annan utveckling inom sektorn, bör hänvisningen till de tillämpliga tekniska specifikationerna för RIS, dvs. den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS), utgöra en integrerad del av direktiv 2005/44/EG.

(24) Den kommitté för båtförarcertifikat för transport av gods och passagerare på inre vattenvägar som avses i artikel 11 i direktiv 2005/44/EG har avskaffats. I fråga om RIS bör i stället kommittén för transport på inre vattenvägar, som besitter sakkunskap om standarder och tekniska specifikationer inom sektorn för inre vattenvägar, bistå kommissionen i sin egenskap av kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011. Genom detta direktiv införs dessutom ändringar av artiklarna 5 och 12 i direktiv 2005/44/EG avseende kommittéförfarandet. Artikel 11 i direktiv 2005/44/EG bör därför ändras för att återspegla dessa ändringar.

(25) För att förbättra och förenkla lagstiftningen bör det vara möjligt att i direktiv 2005/44/EG hänvisa till internationella normer utan att upprepa dem i unionslagstiftningen.

(26) RIS etablerades i unionen 2005 och sedan dess har medlemsstaterna fått stor erfarenhet av dess utveckling och genomförande. Dessutom ingår de tekniska specifikationer som krävs för att RIS ska fungera i bilaga III till direktiv 2005/44/EG. I detta avseende bör artikel 12.2 i direktiv 2005/44/EG utgå. Genom att ändra tillämpningsområdet för direktiv 2005/44/EG för att fokusera på TEN-T är dessutom kravet att genomföra RIS tillämpligt på de viktigaste inre vattenvägarna, vilket skapar ett tillförlitligt transportnät. Artikel 12.3 i direktiv 2005/44/EG bör därför utgå.

(27) För att uppnå det grundläggande målet att upprätta en ram för tillhandahållande av RIS i unionen är det i enlighet med proportionalitetsprincipen nödvändigt och lämpligt att fastställa regler för dess inrättande, drift och tekniska specifikationer. I enlighet med artikel 5.4 i fördraget om Europeiska unionen går detta direktiv inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå de eftersträvade målen.

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

(28) Europeiska datatillsynsmannen har hörts i enlighet med artikel 42.1 i förordning (EU) 2018/1725 och avgav ett yttrande den 20 mars 2024.

(29) Direktiv 2005/44/EG bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ändringar av direktiv 2005/44/EG

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

1. Artikel 1 ska ersättas med följande:

"*Artikel 1*

Syfte

1. Genom detta direktiv fastställs ett ramverk för införande och användning av harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) inom unionen för att främja transporter på inre vattenvägar, vilket ska leda till ökad säkerhet, effektivitet och hållbarhet samt underlätta samverkan med andra transportsätt.

2. Genom detta direktiv inrättas ett ramverk för fastställandet och vidareutvecklingen av tekniska krav, specifikationer och villkor som är nödvändiga för att säkerställa ett harmoniserat, driftskompatibelt och tillgängligt RIS-system på inre vattenvägar i unionen och för att underlätta kopplingen till förvaltningen av andra trafikslag genom användning av standardiserade gränssnitt."

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

"1. Detta direktiv ska tillämpas på genomförandet och driften av RIS på alla inre vattenvägar och inlandshamnar i medlemsstaterna som ingår i det transeuropeiska transportnätet, enligt vad som anges och förtecknas i bilagorna I och II till Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 (*), och som är direkt anslutna till andra medlemsstaters inre vattenvägar och inlandshamnar som utgör delar av det transeuropeiska transportnätet, enligt vad som anges och förtecknas i dessa bilagor.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj)."

3. I artikel 3 ska följande led läggas till:

"i) *transeuropeiska transportnätet* eller *TEN-T*: inre vattenvägar, enligt vad som anges i kartorna i bilaga I till förordning (EU) 2024/1679.

j) *europeiska systemet för hantering av referensuppgifter* eller *ERDMS*: en gemensam åtkomstpunkt (bibliotek) med referensuppgifter och kodlistor som används av it-applikationer vid transport på inre vattenvägar under kommissionens överinseende. Det omfattar inte de nätverksdata som tillhandahålls av medlemsstaten i enlighet med bilagorna I och III.

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

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

m) *europeiska RIS-miljön*: en elektronisk plattform med en enda åtkomstpunkt, baserad på uppgifter från nationell RIS-information, som tillhandahåller tekniska och operativa tjänster för RIS-användare och innehåller länkar till elektronisk rapportering enligt engångsprincipen.

n) *inlandshamn*: en inlandshamn i TEN-T:s stomnät eller TEN-T:s övergripande nät, enligt förteckningen och kategoriseringen i bilaga II till förordning (EU) 2024/1679."

4. Artikel 4 ska ersättas med följande:

”*Artikel 4*

Inrättande av RIS

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att införa RIS på inre vattenvägar som omfattas av detta direktiv.

2. Medlemsstaterna ska utveckla RIS på ett sådant sätt att RIS-tillämpningen är effektiv, utbyggbar och driftskompatibel så att den kan drivas med andra RIS-tillämpningar och med system för andra transportsätt, samtidigt som den ska erbjuda gränssnitt till system för transportförvaltning och affärsmässig verksamhet.

3. Medlemsstaterna ska göra följande för att inrätta RIS:

a) Säkerställa att samtliga relevanta uppgifter för navigering och ruttplanering på inre vattenvägar lämnas till RIS-användare. Dessa nätverksuppgifter, som anges i bilaga I, ska vara aktuella och tillhandahållas åtminstone i ett lättillgängligt gemensamt elektroniskt format i enlighet med bilaga III.

b) Säkerställa att RIS-användare, utöver de uppgifter som anges i led a, har tillgång till elektroniska sjökort för navigering för medlemsstaternas samtliga inre vattenvägar och inlandshamnar i TEN-T.

c) Göra det möjligt för de behöriga myndigheterna att ta emot elektroniska rapporter med alla uppgifter som krävs från fartyg i de fall fartygsrapportering krävs enligt nationella eller internationella regler. Vid gränsöverskridande transporter ska dessa uppgifter göras tillgängliga i sin helhet för de behöriga myndigheterna i grannmedlemsstaten innan fartygen når fram till gränsen.

d) Säkerställa att ’meddelanden till befälhavare’, som också ska omfatta rapporter om vattennivåer eller högsta tillåtna djupgående och isförhållanden på de inre vattenvägarna, utformas som standardiserade, kodade meddelanden som kan laddas ned. Sådana meddelanden ska åtminstone innehålla den information som är nödvändig för säker navigering och meddelandena till befälhavare ska vara aktuella och som minimikrav tillhandahållas i ett gemensamt och lättillgängligt elektroniskt format i enlighet med bilaga III.

e) Säkerställa att nätverksuppgifterna i den europeiska RIS-miljön hålls aktuella genom att alla nödvändiga nätverksuppgifter i enlighet med bilagorna I och III tillhandahålls utan dröjsmål.

f) Säkerställa att åtminstone trafikrelaterad information, när sådan finns tillgänglig, i tillämpliga fall görs tillgänglig genom gränssnitt i linje med de tekniska specifikationer som anges i enlighet med punkt 7 i bilaga II för miljöer för elektroniskt informationsutbyte som inrättats genom unionslagstiftningen och som används inom andra transportsätt.

g) Säkerställa att standardiserade gränssnitt i enlighet med bilagorna II och III till detta direktiv görs tillgängliga för system för hamnsamverkan, inbegripet, när sådan finns tillgänglig, aktuell information om tillgången till kajplatser och infrastruktur för alternativa bränslen, och särskilt de anläggningar som krävs enligt artikel 10 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/1804 (*).

h) Säkerställa att standardiserade gränssnitt i enlighet med bilagorna II och III tillgängliggörs för andra smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar i syfte att styra trafiken på inre vattenvägar.

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

4. De behöriga myndigheterna i medlemsstaterna ska inrätta RIS-center efter regionala behov.

5. Medlemsstaterna ska gemensamt skapa, styra, driva, använda och underhålla en europeisk RIS-miljö som tillhandahåller flygvägs-, infrastruktur-, trafik- och transportrelaterade tjänster, och ska tillhandahålla de nödvändiga uppgifterna. Den europeiska RIS-miljön ska vara tillgänglig för alla RIS-användare och ska vara den huvudsakliga plattformen för utbyte av RIS-relaterad information. Den ska innehålla gränssnitt för anslutningar till system för andra transportsätt och inlandshamnar. Medlemsstaterna ska utse en eller flera behöriga myndigheter med ansvar för driften av den europeiska RIS-miljön. Den europeiska RIS-miljön ska möjliggöra bidrag från tredjeländer vars vattenvägar är anslutna till det europeiska nätet av inre vattenvägar och som är villiga att samarbeta och tillhandahålla sina nätverksuppgifter, förutsatt att uppgifterna är av samma kvalitet och format som medlemsstaternas och att de uppfyller samma nivå av cybersäkerhet och dataskydd.

6. Kommissionen ska anta genomförandeakter där egenskaperna, rollerna och förfarandena i fråga om driften av den europeiska RIS-miljön fastställs och där dess driftsansvariga enhet identifieras, på grundval av de principer för tekniska specifikationer för RIS som anges i punkt 6 i bilaga II, för att säkerställa att de genomförs på ett enhetligt sätt i hela unionen. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 11.2.

7. Vid användning av det automatiska identifieringssystemet (AIS) ska den regionala ordningen för radiokommunikationstjänster på inre vattenvägar (RAINWAT), som antogs i Bukarest den 12 april 2012, inom ramen för internationella teleunionens radioreglemente tillämpas.

8. Medlemsstaterna ska, om lämpligt i samarbete med unionen, uppmuntra befäl på båtar, driftsansvariga, agenter för eller ägare av fartyg som navigerar på medlemsstatens inre vattenvägar och speditörer eller ägare till gods som fraktas på sådana fartyg, att till fullo utnyttja de tjänster som tillhandahålls inom ramen för detta direktiv.

9. Kommissionen ska vidta lämpliga åtgärder för att kontrollera att RIS-systemet är driftskompatibelt, tillförlitligt, tillgängligt och säkert.

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

5. Artikel 5 ska ersättas med följande:

”*Artikel 5*

Tekniska specifikationer

1. Som stöd för RIS och för att garantera tjänsternas driftskompatibilitet i enlighet med artikel 4.2, ska de tekniska specifikationer som avses i bilaga III i linje med principerna i bilaga II tillämpas, och särskilt omfatta följande områden:

a) Elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS för inre vattenvägar).

b) Elektronisk fartygsrapportering.

c) Meddelanden till befälhavare.

d) Spårningssystem för fartyg.

e) Driftskompatibilitet hos den utrustning som är nödvändig för användningen av RIS.

f) Drift av den europeiska RIS-miljön

g) Sammankoppling och utbyte av information med unionens databaser (ERDMS).

h) Standardiserat gränssnitt för it-plattformar för andra transportsätt.

i) Standardiserat gränssnitt mellan den europeiska RIS-miljön och system för hamnsamverkan i inlandshamnar och mellan den europeiska RIS-miljön och smarta infrastruktursystem för inre vattenvägar.

j) Data för sjöfart och ruttplanering på inre vattenvägar."

6. Artikel 6 ska ersättas med följande:

"*Artikel 6*

Satellitpositionering

Vid tillämpningen av RIS, när exakt positionsbestämning krävs, rekommenderas satellitbaserade positionsbestämnings- och navigeringssystem, såsom navigationstjänster som tillhandahålls av Galileo, inbegripet högprecisionstjänsten, autentiseringsmekanismen (Open Service Navigation Message Authentication) och Egnos (European Geostationary Navigation Overlay Service), som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 (*). Vid tillämpningen av applikationer och tjänster som är beroende av jordobservationsdata rekommenderas data, information och tjänster från Copernicus.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/696 av den 28 april 2021 om inrättande av unionens rymdprogram och Europeiska unionens rymdprogrambyrå och om upphävande av förordningarna (EU) nr 912/2010, (EU) nr 1285/2013 och (EU) nr 377/2014 och beslut nr 541/2014/EU (EUT L 170, 12.5.2021, s. 69, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/696/oj)."

7. Artikel 8 ska ersättas med följande:

"*Artikel 8*

Behöriga myndigheter

Medlemsstaterna ska utse behöriga myndigheter med ansvar för RIS-tillämpningen, för internationellt datautbyte, för driften av den europeiska RIS-miljön och för hantering av återkoppling från RIS-användare. De ska anmäla dessa utsedda myndigheter till kommissionen senast den 17 januari 2029."

8. Följande artikel ska införas:

"*Artikel 8a*

Återkopplingsmekanism

1. Varje medlemsstat ska säkerställa att det finns ett effektivt, enkelt och tillgängligt förfarande som där så är möjligt bygger på befintliga strukturer, för att hantera återkoppling från RIS-användare till följd av tillämpningen av detta direktiv.

2. Återkoppling från RIS-användare ska hanteras på ett sätt som undviker intressekonflikter. Hanteringen av återkoppling ska vara opartisk och öppen och vederbörligen respektera rätten att fritt bedriva affärsverksamhet.

3. Återkoppling från RIS-användare ska lämnas via den europeiska RIS-miljön och översändas till de berörda medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska säkerställa att RIS-användare och andra berörda parter informeras om var och hur återkoppling ska lämnas in.

4. Medlemsstaterna ska säkerställa att återkoppling från RIS-användare hanteras i god tid och på lämpligt sätt och att informationen om dess uppföljning tillhandahålls via den europeiska RIS-miljön.

5. Den europeiska RIS-miljön ska årligen informera kommissionen om mängden återkoppling som mottagits och om hur återkopplingen hanterades.”

9. Artikel 9 ska ersättas med följande:

”*Artikel 9*

Regler om personlig integritet, informationssäkerhet och behandling av personuppgifter

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga tekniska och organisatoriska åtgärder i enlighet med tillämplig unionsrätt och nationell rätt för att skydda RIS-information och RIS-register mot oförutsedda händelser och felaktig behandling, inbegripet otillåten åtkomst, ändring eller förlust, och för att säkerställa konfidentialiteten för kommersiell och annan känslig information som utbyts i enlighet med detta direktiv.

2. Uppgifter som är personuppgifter enligt definitionen i artikel 4.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/679 (*) får behandlas på grundval av detta direktiv endast i den mån sådan behandling är nödvändig för driften av RIS-tillämpningar, i syfte att säkerställa harmoniserade, driftskompatibla och tillgängliga RIS-tjänster på inre vattenvägar i unionen och att underlätta standardiserade gränssnitt mot förvaltningen av andra trafikslag.

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

10. Artikel 10 ska ersättas med följande:

”*Artikel 10*

Delegerade befogenheter

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för att ändra bilaga I genom att uppdatera och revidera minimikraven avseende uppgifter, med beaktande av erfarenheterna från tillämpningen av detta direktiv, och den tekniska utvecklingen av RIS-teknik och RIS-tillämpningar.

2. Om det saknas relevanta och aktuella tekniska specifikationer, eller om tekniska specifikationer som utarbetats av den europeiska kommittén för utarbetande av standarder på området inlandssjöfart (Cesni) inte uppfyller något av de tillämpliga krav som anges i bilaga II, eller om ändringar i Cesnis beslutsprocess eller andra delar av standarden skulle äventyra unionens intressen och det efter en lämplig analys är vederbörligen motiverat, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 10a för att ändra bilaga III i syfte att tillhandahålla lämpliga tekniska specifikationer på grundval av principerna i bilaga II.”

11. Artikel 10a ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artikel 10 ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 1 januari 2026. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före femårsperiodens utgång. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.”

b) Punkt 6 ska ersättas med följande:

”6. En delegerad akt som antas enligt artikel 10 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.”

12. Artikel 11 ska ersättas med följande:

”*Artikel 11*

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av kommittén för transporter på inre vattenvägar. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 (*).

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

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

13. I artikel 12 ska punkterna 2 och 3 utgå.

14. Följande artikel ska införas:

”*Artikel 12a*

Övervakning

Kommissionen ska övervaka inrättandet av RIS i unionen och rapportera till Europaparlamentet och rådet senast den 3 januari 2034. Rapporten ska innehålla en analys av detta direktivs inverkan på graden av integrering av transporter på inre vattenvägar i hela logistikkedjan och ska undersöka potentialen för nya digitala verktyg för att öka effektiviteten i hela TEN-T-nätet för inre vattenvägar.”

15. Bilaga I till direktiv 2005/44/EG ska ersättas med texten i bilaga I till det här direktivet.

16. Bilaga II till direktiv 2005/44/EG ska ersättas med texten i bilaga II till det här direktivet.

17. Texten i bilaga III till detta direktiv ska läggas till som bilaga III till direktiv 2005/44/EG.

Artikel 2

Införlivande

1. De medlemsstater som har inre vattenvägar och inlandshamnar som omfattas av detta direktiv ska sätta i kraft de lagar och andra författningar som är nödvändiga för att följa detta direktiv senast den 2 januari 2029. De ska genast underrätta kommissionen om detta.

2. När en medlemsstat antar dessa bestämmelser ska de innehålla en hänvisning till detta direktiv eller åtföljas av en sådan hänvisning när de offentliggörs. Närmare föreskrifter om hur hänvisningen ska göras ska varje medlemsstat själv utfärda.

3. Medlemsstaterna ska underrätta kommissionen om texten till de centrala bestämmelser i nationell rätt som de antar inom det område som omfattas av detta direktiv.

Artikel 3

Ikraftträdande

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

Artikel 4

Adressater

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

Utfärdat i Strasbourg den 26 november 2025.

På Europaparlamentets vägnar	*På rådets vägnar*
R. METSOLA	M. BJERRE
Ordförande	*Ordförande*

BILAGA I

”BILAGA I

MINIMIKRAV AVSEENDE UPPGIFTER

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

a) Vattenvägsaxlar med kilometerindikering.

b) Restriktioner för fartyg eller fartygskonvojer i fråga om längd, bredd, djupgående och höjd över vattenytan.

c) Öppettider för anläggningar som kan utgöra hinder, främst slussar och broar.

d) Förutsedda väntetider vid broar, slussar och inlandshamnar, om möjligt i realtid.

e) Hamnars och omlastningsanläggningars lokalisering.

f) Referensuppgifter för vattennivåmätare som är av betydelse för navigering.

g) Lokalisering och, när sådan finns tillgänglig, nuvarande tillgång på infrastruktur för alternativa drivmedel, inbegripet landströmsförsörjning.

Den information som tillhandahålls ska vara aktuell och, om möjligt, återspegla situationen i realtid.”

BILAGA II

”BILAGA II

PRINCIPER FÖR TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR RIS

1. Allmänna principer

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

a) Tekniska krav för planering, genomförande och drift av tjänsterna och därtill knutna system.

b) RIS-strukturen och RIS-organisationen.

c) Rekommendationer om att fartyg ska delta i RIS, för enskilda tjänster och för en stegvis utveckling av RIS.

2. Elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart (ECDIS för inre vattenvägar).

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

a) Driftskompatibilitet med elektroniska sjökorts- och informationssystemet (ECDIS för havssjöfart) i syfte att underlätta för trafiken på inre vattenvägar i blandade trafikzoner i flodmynningar och i havs-flodtrafik.

b) Specifikation av minimikrav för utrustning för ECDIS för inre vattenvägar samt minimiinnehållet i elektroniska sjökort i syfte att öka navigeringssäkerheten. I synnerhet ska följande krav uppfyllas:

i) Den utrustning som används för ECDIS för inre vattenvägar ska ha en hög grad av tillförlitlighet och tillgänglighet.

ii) Utrustningen för ECDIS för inre vattenvägar ska vara så robust konstruerad att den klarar de förhållanden som är typiska ombord på ett fartyg utan att dess kvalitet och tillförlitlighet påverkas.

iii) Det elektroniska sjökortet ska omfatta alla typer av geografiska objekt, till exempel farledens avgränsningar, kustanläggningar och fyrar, som är nödvändiga för säker navigering.

iv) Övervakning av det elektroniska sjökortet med överlappande radarbild när den används för att styra fartyget.

c) Uppdaterad information om vattendjupet på farleden ska integreras i det elektroniska sjökortet och dessutom ska sådan information avseende aktuell och förväntad vattennivå visas.

d) I ECDIS för inre vattenvägar ska ytterligare information, till exempel från andra aktörer än behöriga myndigheter, kunna integreras och visas på det elektroniska sjökortet utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.

e) Alla RIS-användare ska ha tillgång till elektroniska sjökort.

f) Alla tillverkare av applikationer ska ha tillgång till data för elektroniska sjökort, när så är lämpligt till en rimlig kostnad.

g) I ECDIS för inre vattenvägar ska uppdaterad information om väntetider vid slussar, broar och inlandshamnar integreras och visas i ECDIS för inre vattenvägar utan att det påverkar den information som behövs för säker navigering.

3. Elektronisk fartygsrapportering

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

a) Främjande av elektroniskt datautbyte mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter och mellan parter som bedriver sjöfart på inre vattenvägar och till havs samt inom multimodala transporter som omfattar inlandssjöfart.

b) Användning av ett standardiserat system för transportmeddelanden från fartyg till myndigheter, myndigheter till fartyg och myndigheter till myndigheter i syfte att uppnå driftskompatibilitet med havssjöfart.

c) Användning av internationellt godkända kodlistor och klassificeringar, eventuellt kompletterade med ytterligare behov inom inlandssjöfarten.

d) Användning av ett unikt europeiskt identifieringsnummer för fartyg.

4. Meddelanden till befälhavare

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

a) En standardiserad datastruktur som använder fördefinierade textmoduler som i stor omfattning är kodade i syfte att möjliggöra automatisk översättning av det viktigaste innehållet till andra språk och att underlätta en integrering av meddelanden till befälhavare i systemen för ruttplanering.

b) Den standardiserade datastrukturen ska vara driftskompatibel med datastrukturen för ECDIS för inre vattenvägar i syfte att underlätta att meddelanden till befälhavare integreras i ECDIS för inre vattenvägar.

c) En anpassning till de tekniska specifikationerna för sjöfart och ruttplanering på inre vattenvägar för att säkerställa att den information som tillhandahålls är enhetlig.

5. Spårningssystem för fartyg

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

a) Specifikation av systemkrav och krav på standardiserade meddelanden och förfaranden så att meddelandehanteringen kan ske automatiskt.

b) Åtskillnad mellan system som är anpassade till kraven på taktisk trafikinformation och system som är anpassade till kraven på strategisk trafikinformation, både i fråga om exaktheten hos systemet för positionsbestämning och kraven på uppdateringshastighet.

c) Beskrivning av de tekniska system som ska användas för fartygsspårning, exempelvis automatiska identifieringssystem (AIS) för inre vattenvägar.

d) Dataformatens driftskompatibilitet med AIS-system.

6. Driftsprinciper för den europeiska RIS-miljön

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

a) Fungera som gemensam digital kontaktpunkt för inlandssjöfart.

b) Fungera som en harmoniserad gemensam åtkomstpunkt för uppdaterad information och, om möjligt i realtid, om farledsförhållanden för säker och hållbar sjöfart, ruttplanering och hamnverksamhet längs TEN-T.

c) Främja multimodala transportkedjor och samtidigt tillhandahålla en lämplig nivå av dataskydd.

d) Säkerställa en hög nivå av exakthet för data, för ett sömlöst datautbyte mellan berörda RIS-användare längs TEN-T (inom och utanför unionen).

e) Säkerställa ett användarvänligt gränssnitt med funktionsdugliga, användbara, och praktiska funktioner såsom möjligheten att spara och lagra profiler.

f) Säkerställa en harmoniserad gemensam rapporteringspunkt i enlighet med engångsprincipen, även för internationella resor.

g) Säkerställa sammankopplingar med andra system som använder informations-, kommunikations-, navigerings- samt positions- och lokaliseringsteknik för att förvalta infrastruktur, mobilitet och trafik i det transeuropeiska transportnätet samt för att tillhandahålla mervärdestjänster till medborgare och operatörer, inklusive för en säker, miljövänlig och kapacitetseffektiv användning av TEN-T.

h) Samla in och rapportera anonymiserade och aggregerade användningsdata som kan användas för övervakningen av genomförandet av RIS, inbegripet åtminstone antalet RIS-användare, datatillgång i den europeiska RIS-miljön, sammankoppling och antal utbyten med andra digitala system eller plattformar.

i) Säkerställa cybersäkerhet.

7. Datatillgång för andra digitala system eller plattformar

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

a) Bygga på de funktioner som tillhandahålls av den europeiska RIS-miljön.

b) Främjande av elektroniskt datautbyte mellan RIS-teknik och de databaser och system som används av andra transportsätt, genom lämpliga datalänkar och gränssnitt.

c) Specifikation av krav avseende andra digitala system eller plattformar och förfaranden för automatiserat datautbyte.

d) Utbyte av information i realtid för i synnerhet tidskritiska data.

e) Säkerställa ett säkert informationsutbyte i enlighet med ett heltäckande rättighetsbaserat åtkomstkontrollsystem.

f) Förbereda en ram för systemutbyte som möjliggör framtida utveckling och kopplingar till ytterligare system vid behov, inbegripet utbyten med det framtida europeiska dataområdet för mobilitet och eventuella andra system som utformas för att främja innovation inom multimodala transporter.

8. Data för sjöfart och ruttplanering på inre vattenvägar

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

a) De ska tillhandahålla uppdaterad information regelbundet och åtminstone när det sker betydande förändringar av farledssituationen som kan påverka sjöfarten.

b) De ska omfatta åtminstone följande information:

i) Förutsedd väntetid vid slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.

ii) Data om det europeiska nätet av vattenvägar som krävs för sjöfart och ruttplanering på inre vattenvägar och som omfattar minst de minimikrav avseende data som anges i bilaga I.

iii) Vattennivå, minsta lodade djup, vertikal fri höjd, fördämningsstatus vid blockering av sjöfart, vattenregim, förutsedd vattennivå, minsta lodade förutsedda djup.

iv) Issituation och därmed sammanhängande farbarhet eller andra varningar för extrema väderförhållanden.

v) Öppettider för slussar, (rörliga) broar och inlandshamnar.

c) Tillhandahållande av information via ECDIS för inre vattenvägar, meddelanden till befälhavare och den europeiska RIS-miljön, såsom lämpligt.”

BILAGA III

”BILAGA III

TEKNISKA SPECIFIKATIONER FÖR RIS

De tekniska specifikationer som är tillämpliga på RIS ska vara de som anges i den senaste utgåvan av den europeiska standarden för flodinformationstjänster (ES-RIS) som antagits av Cesni.”