



Bruxelles, den 26.1.2024
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

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

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

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Forslagets begrundelse og formål

EU's indre vandveje strækker sig over 42 286 km og er et afgørende middel til at forbinde søhavne, storbyer og industricentre¹. Det sammenkoblede vandvejsnet på 13 000 km dækker 13 medlemsstater² og betjener over 250 indlandshavne i TEN-T-nettet. Hvad angår transportmængderne på EU-plan, spiller transport ad indre vandveje, trods sektorens relativt beskedne størrelse, en vigtig rolle i det samlede europæiske transportsystem. I 2020 blev 131,7 milliarder ton-km gods transporteret ad de indre vandveje, hvilket udgjorde 4,1 % af transportmiddelfordelingen, når det drejer sig om gods (mens vejtransport stod for 54,9 %, søtransport 29,1 % og jernbanetransport 11,9 %)³. Tørlast (landbrugsprodukter, malm, metaller, byggematerialer, kul osv.) udgjorde 59,8 % af de mængder, der blev transporteret ad indre vandveje i 2020, mens flydende last (kemikalier og olieprodukter) udgjorde 28,1 % og containere 12,1 %⁴.

Transport ad indre vandveje håndterer 0,9 vægtprocent af den samlede import og eksport i EU. Af natur er transport ad indre vandveje et geografisk begrænset og fokuseret net, men det udgør ikke desto mindre et vigtigt alternativ til vej- og jernbanetransport for regioner i det europæiske bagland, som ligger nærmest de indre vandveje. Derfor konkurrerer transport ad indre vandveje primært – og klassificeres ofte på linje med – landtransportformer⁵ og dækker kun 6 % transport af gods, som flyttes over land og 0,01 % af indlandspassagertrafikken. Udviklingen af de indre vandvejes aktivitet afhænger i høj grad af: i) geografi (flodernes beliggenhed), ii) typen af gods, som transporteres eller kan transporteres, ii) beliggenheden af produktionsanlæg og forbrugssteder i forhold til nettet af indre vandveje og iv) tilgængeligheden af omladningsinfrastruktur.

Flodinformationstjenester (RIS) er avancerede tjenester og funktioner, som primært refererer til enten trafikrelaterede eller transportrelaterede aspekter. De trafikrelaterede tjenester er farvandsinformationstjeneste, trafikinformation, trafikregulering, trafikovervågning og katastrofehjælp. De transportrelaterede tjenester er ruteplanlægning, havne- og terminalledelse, ladningsregulering og flådeledelse, statistikker og infrastrukturafgifter for indre vandveje.

RIS støtter trafik- og transportstyring inden for sejlads ad indre vandveje. RIS har navnlig til formål at bidrage til: i) en sikker og effektiv transportproces og ii) brug af de indre vandveje i videst mulig udstrækning. Lovgivningsprocessen til regulering af RIS på EU-plan begyndte i 2005 med vedtagelsen af RIS-direktivet (direktiv 2005/44/EF). Ved direktivet fastsættes en ramme for udnyttelse og anvendelse af harmoniseret, samvirkende og åbent RIS, som har til formål at øge sikkerheden, effektiviteten og miljøvenligheden af transport ad indre vandveje i EU. Samtidig har direktivet til formål at fremme sammenknytningen mellem transport ad indre vandveje og andre transportformer (dvs. multimodal transport). Inden for EU-rammerne

¹ Kilde: Statistical pocketbook 2022 (europa.eu).

² Belgien, Bulgarien, Frankrig, Kroatien, Luxembourg, Nederlandene, Polen, Rumænien, Slovakiet Tjekkiet, Tyskland, Ungarn og Østrig.

³ Kilde: *EU transport in figures*. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en

⁴ CCNR (2022). Thematic report an assessment of new market opportunities for inland waterway transport. Kan ses på: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf.

⁵ Europa-Kommissionen (2016), arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene Refit Ex-Post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report, SWD(2016) 140 final.

fastsætter direktivet: i) de generelle krav til, hvordan RIS bør oprettes i medlemsstaterne, ii) de områder, hvor det er nødvendigt at udvikle standarder, og iii) de principper, der skal følges. De egentlige tekniske retningslinjer og specifikationer udarbejdes af Kommissionen og vedtages gennem afledt ret.

Kommissionen har gennemført en efterfølgende evaluering af direktivet⁶, som viste, at direktivet havde haft en positiv virkning, for så vidt angår harmonisering af RIS. Evalueringen viste imidlertid også, at der stadig er plads til forbedring. Dette skyldes, at i betragtning af gennemførelsen af direktivet: i) har ikke alle RIS-teknologier nået det samme niveau med hensyn til gennemførelse og modenhed, og ii) er ikke alle RIS-teknologier blevet benyttet fuldt ud i samme omfang i alle flodkorridorer. Desuden har den langsomme ajourføring af standarder været en væsentlig årsag til den langsomme udvikling af RIS. Dette skyldes, at standarderne i den nuværende situation udvikles på grundlag af input fra medlemsstaternes eksperter på en løst koordineret og tidskrævende måde, inden en ny udgave er klar til vedtagelse inden for rammerne af en gennemførelsesretsakt. Erfaringen har vist, at det tager mellem 5 og 12 år, før standarderne er udarbejdet og gennemføres i sektoren. Dette gør igen operatører inden for transport ad indre vandveje mindre effektive, og de ender med at benytte gamle standarder og gammel teknologi. I DINA-rapporten (2017) blev faktorer vedrørende digitalisering og disses indvirkning på sektorens konkurrenceevne undersøgt og sammenholdt med andre sektorens konkurrenceevne, og rapporten fandt, at RIS potentielt kan spille en vigtig rolle i transporten ad indre vandveje. Hvis RIS ikke bliver udbredt ordentligt, kan dette derfor være til hinder for konkurrenceevnen i sektoren for transport ad indre vandveje.

Desuden kræver den europæiske grønne pagt, at alle transportformer, herunder transport ad indre vandveje, bidrager til at nå EU's mål om at blive en klimaneutral økonomi og beskytte miljøet. For transport ad indre vandveje betyder dette en bedre integration med forskellige transportformer, så de danner en gnidningsfri, intermodal logistikkæde. Transportsektoren har allerede gennemgået en udvikling, når det drejer sig om andre transportformer. Eksempelvis blev der gennemført retlige bestemmelser for digitale værktøjer vedrørende gods i 2019 for EMSWe og i 2020 for eFTI. RIS-direktivet har dog indtil videre været koncentreret om sikker sejlads, mens det ikke har muliggjort integrationen af transport ad indre vandveje i multimodale forsyningskæder. Desuden er effektiv udveksling af oplysninger på tværs af grænserne mellem myndigheder vigtigt for et effektivt transportsystem. Til trods for, at samarbejdet mellem staterne imellem med tiden er blevet bedre, er det ikke alle meldinger, der benyttes inden for transport ad indre vandveje, der er blevet digitaliseret. Selv når de er blevet digitaliseret, benytter medlemsstaterne forskellige applikationer til meldinger, som ikke er indbyrdes kompatible. Dette betyder, at der de seneste år ikke er konstateret nogen væsentlig reduktion i antallet genindsendelser af elektroniske skibsmeldinger. Desuden indeholder RIS-direktivet i øjeblikket ikke nogen forpligtelse til at udveksle personoplysninger via RIS. Ikke desto mindre har nogle interessenter, særlig blandt fartøjsoperatører, givet udtryk for betænkeligheder, når det drejer sig om fortroligheden af oplysninger om fartøjers position, og dette har gjort, at medlemsstaterne tøver med at dele RIS-oplysninger. Dette eksempel tyder på, at både medlemsstater og interessenter ikke synes at være bevidste om, i hvilken udstrækning og til hvilke formål personoplysningerne udveksles eller på lovlig vis kan udveksles via RIS. Endelig kunne det i evalueringen (der var påvirket af en væsentlig mangel på tilgængelige data) ikke konstateres, at RIS havde nogen indvirkning på hverken bæredygtighed eller et skift i transportform for sektoren.

Derfor er det primære problem den langsomme og fragmenterede udbredelse af RIS, hvilket er til hinder for konkurrenceevnen og sikkerheden i sektoren og er en hindring for, at sektoren

⁶ SWD(2021)0050 final.

kan bidrage til at nå målene i den europæiske grønne pagt.

Da transport ad indre vandveje er koncentreret på sejlbare vandveje, optræder ovenstående problemer på disse vandveje, hvor RIS er indført og anvendes. Disse problemer er derfor stærk koncentreret og specialiseret, hvad geografi angår. I betragtning af sektorens størrelse er problemernes størrelse nødvendigvis begrænset i enhver sammenligning med resten af transportsektoren.

Med henblik herpå sigter initiativet mod at løse de centrale problemer, der er kortlagt. Det overordnede mål med at ændre direktivet er at skabe en effektiv ramme for udbredelsen og brugen af RIS. De specifikke mål er at:

- sikre tilgængeligheden af RIS-data og harmoniserede standarder
- lette integrationen af transport ad indre vandveje i den multimodale kæde
- sikre større optag af og interoperabilitet mellem digitale løsninger og at afhjælpe betænkeligheder vedrørende databeskyttelse.

• **Sammenhæng med de gældende regler på samme område**

Begrundelsen for at revidere RIS-direktivet er forbundet med de vigtigste mål for den nuværende EU-politik som fastsat i den europæiske grønne pagt⁷. Efter strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, hvori der er fastsat delmål om at øge transporten ad indre vandveje og med nærskibstrafik med 25 % i senest 2030 og med 50 % i senest 2050, fremlagde Europa-Kommissionen i juni 2021 NAIADES III-handlingsplanen, som indeholder 35 punkter, og som skal fremme den rolle, transport ad indre vandveje spiller i vores mobilitets- og logistiksystemer. De vigtigste mål er at: i) flytte mere gods via Europas floder og kanaler og ii) lette overgangen til nulemissionspramme i senest 2050. Dette er i overensstemmelse med den europæiske grønne pagt, hvori der argumenteres for, at en væsentlig del af det gods, som i dag transporteres over land ad landevej, bør skifte til jernbane og indre vandveje. I meddelelsen om NAIADES III peges der på, at RIS bør spille en vigtig rolle i denne politik, da datakilder fungerer som input i det fremtidige fælles europæiske mobilitetsdataområde og dermed letter integrationen af transport ad indre vandveje i multimodal mobilitet og multimodale logistikkæder.

• **Sammenhæng med Unionens politik på andre områder**

Forslaget er i overensstemmelse med og supplerer eksisterende lovgivningsmæssige retsakter på området for transport ad indre vandveje og retsakter på transportområdet generelt. På et strategisk plan er forslaget i overensstemmelse med TEN-T-forordningen⁸, som blandt sine prioriteter vedrører: i) informations- og kommunikationsteknologi (som f.eks. indførelse af IT-applikationer, herunder RIS) og ii) multimodale aspekter, som f.eks. etablering af forbindelse mellem indlandshavneinfrastrukturen og godstogs- og vejtransportinfrastrukturen. Derudover yder Connecting Europe-faciliteten under TEN-T finansiering til udvikling af RIS. Den tilgang, der i den forbindelse benyttes i alle de politiske løsningsmodeller er ikke at duplikere eller udvikle overlappende digitale værktøjer for transportformer og funktioner, men i stedet at muliggøre og forbedre forbindelser med eksisterende værktøjer (gennem udveksling af hensigtsmæssige oplysninger) og således gøre bedste mulig brug af eksisterende systemer.

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

⁸ Forordning (EU) 1315/2013.

Ved forordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI)⁹ blev der fastsat retlige rammer, som giver virksomheder mulighed for at udveksle oplysninger med håndhævelsesmyndigheder (for godstransport ad landevej, jernbane, indre vandveje og ad luftvejen i Den Europæiske Union) i elektronisk format. Operatørerne er ikke forpligtet til at stille lovgivningsmæssige oplysninger til rådighed elektronisk for en kompetent myndighed. Når de vælger at gøre disse oplysninger tilgængelige elektronisk, skal de dog følge det sæt krav, der er fastsat i eFTI-forordningen. I øjeblikket er der begrænset interaktion mellem RIS og eFTI, selv om der er potentielle synergier, som kunne opnås ved at benytte eFTI-plattformer til udveksling af de fragtoplysninger, som RIS kræver.

Ved den nye forordning om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR)¹⁰ indføres mål for strømforsyning fra land i indlandshavne. Forordningen kræver også, at medlemsstaterne udarbejder nationale politikrammer, som omfatter planlagte initiativer for udbredelse af infrastruktur for alternative drivmidler inden for transport ad indre vandveje, såsom for brint og elektricitet. RIS kan supplere forordningen om infrastruktur for alternative drivmidler ved at lette udvekslingen af oplysninger: i) mellem fartøjer til sejlads ad indre vandveje og havne med udstyr til sådanne alternative drivmidler og navnlig ii) om infrastrukturens tilgængelighed i realtid. Dette kan igen støtte udbredelsen af disse drivmidler i sektoren for transport ad indre vandveje.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Artikel 91, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) tjener som retsgrundlag for vedtagelse af EU-lovgivning vedrørende en fælles transportpolitik. I stedet for blot at afhænge af de enkelte medlemsstaters ukoordinerede handling fastsætter EU inden for disse retlige rammer en koordineret og harmoniseret udbredelse af informations- og kommunikationsteknologier på de indre vandveje, som hjælper med at øge sikkerheden og effektiviteten af transporten ad indre vandveje.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

På tidspunktet for vedtagelsen af RIS-direktivet blev det anerkendt, at der var behov for handling på EU-plan, da RIS blev udviklet i forskellige hastigheder og med forskellige teknologier og applikationer i hele Europa, hvilket lægger hindringer i vejen for grænseoverskridende sejlads. I mangel af handling på EU-plan ville der således sandsynligvis være forskelle i niveauet og leveringen af RIS mellem medlemsstaterne eller i tilgangene i initiativerne på regionalt plan eller ved den enkelte flod (dvs. på flodkommissionsniveau). Dette ville igen sandsynligvis føre til regional fragmentering, da hver kommission ville fokusere på at anvende sine egne løsninger, hvorved der ville blive indført hindringer for fællesmarkedet og trådt et skridt tilbage, når det drejer sig om harmonisering på korridorplan.

De medlemsstater, der er direkte påvirket, er dem, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, nærmere bestemt dem, der har sejlbare vandveje af betydning i forbindelse med TEN-T.

⁹ Forordning (EU) 2020/1056.

¹⁰ Forordning (EU) 2020/1056.

- **Proportionalitetsprincippet**

Forslaget er blevet udarbejdet med henblik på at håndtere resultaterne af nedenstående evaluering. Kommissionen har også foretaget en konsekvensanalyse for at indkredse, vurdere og evaluere alternative foranstaltninger med henblik på at nå de samme mål.

Formålet med forslaget er at ajourføre rammerne for leveringen af RIS. Dette opnås ved at: i) forbedre harmoniseringen og indføre tekniske specifikationer, ii) lette og udvide udvekslingen af RIS-oplysninger mellem brugerne og iii) fokusere direktivets anvendelsesområde på de sejlbare vandveje af betydning for TEN-T. Der indføres ingen omkostninger for virksomhederne, mens de yderligere omkostninger for de nationale myndigheder synes at være begrænsede, særlig sammenholdt med de fordele, der hidrører fra mindskede byrder for fartøjsoperatørerne, og de positive virkninger af det forventede skift i transportformer.

- **Valg af retsakt**

Da der med dette forslag alene er tale om at foretage en række ændringer af direktiv 2004/44/EF, er et ændringsdirektiv den mest hensigtsmæssige retsakt.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSENER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

15 år efter vedtagelsen af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Unionen gennemførte Kommissionen en efterfølgende evaluering. Formålet med den efterfølgende evaluering var at støtte eventuelle yderligere afgørelser vedrørende udviklingen af de lovgivningsmæssige rammer på dette politikområde, herunder en mulig revision af det gældende direktiv. De vigtigste resultater af evalueringen var knyttet til graden af harmonisering, som varierer mellem RIS-teknologierne, da de ikke benyttes i samme udstrækning i alle lande og flodkorridorer. Evalueringen konkluderede også, at der ikke var tegn på, at et skift i transportform i retning af sejlads ad indre vandveje var ved at ske på grund af RIS-direktivet. Desuden viste evalueringen, at RIS-direktivet og dets gennemførelsesretsakter stadig var relevante, men at direktivets primære fokus på sikker sejlads ikke længere i tilstrækkelig grad var tilpasset sektorens behov. Mere specifikt viste evalueringen, at RIS-direktivet ikke imødekommer behovet for at forbedre effektiviteten af transport ad indre vandveje og integrationen heraf i multimodale forsyningskæder. Desuden viste evalueringen, at der i RIS-direktivet ikke i tilstrækkelig grad tages højde for nye teknologiske udfordringer og den videre digitalisering af sektoren. Alle disse resultater blev taget i betragtning og håndteret i konsekvensanalysen.

- **Høringer af interessenter**

Med henblik på konsekvensanalysen blev interessenternes input indsamlet ved hjælp af forskellige midler, herunder en indledende konsekvensanalyse, en åben offentlig høring og målrettede høringer foretaget af en ekstern kontrahent ved hjælp af onlinespørgeskemaer, målrettede undersøgelser, interview, møder og workshoper. Der blev indhentet såvel kvalitative bidrag (holdninger, synspunkter og forslag) som kvantitative oplysninger (data og statistikker).

Interessenterne omfattede: deltagere fra de nationale myndigheder, RIS-brugere, producenter af RIS-udstyr, SMV'er, internationale organisationer, brancheforeninger, faglige sammenslutninger på europæisk plan, medlemsstaternes myndigheder og skippere (dvs. de relevante grupper med særlige interesser i RIS).

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen gennemførte en evalueringsundersøgelse (en efterfølgende evaluering af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester på de indre vandveje i Unionen) til støtte for evalueringen og for udarbejdelsen af et arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene¹¹. Dette arbejde blev indledt i januar 2019 og afsluttet i januar 2020.

- **Konsekvensanalyse**

Forslaget er baseret på resultaterne af en konsekvensanalyse, som igen er baseret på en støtteundersøgelse foretaget af en ekstern konsulent med særlig viden på dette område.

Tre politiske løsningsmodeller er blevet udarbejdet og vurderet med henblik på at løse de problemer og problemkilder, der blev kortlagt i konsekvensanalysen. Alle tre politiske løsningsmodeller indeholder forskellige foranstaltninger, som skal bidrage til at nå målene med initiativet, selv om de alle har forskellige niveauer af effektivitet.

Med løsningsmodel A indføres en begrænset ajourføring af direktivet uden at ændre direktivets anvendelsesområde og ved at stræbe efter at afhjælpe de grundlæggende mangler ved direktivet, der er konstateret. Med denne løsningsmodel vil den grundlæggende overordnede struktur for RIS for det meste forblive uændret, både med hensyn til de teknologiske elementer og til den måde, hvorpå oplysninger udveksles mellem interessenterne. I denne løsningsmodel spiller forklarende retningslinjer om standarder og medlemsstaternes anvendelse af dem en central rolle som en ikkelovgivningsmæssig foranstaltning, der har til formål at forbedre harmonisering. Et vigtigt nyt element, som indføres med denne politiske løsningsmodel, er beslutningen om at tildele Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) en rolle i udarbejdelsen af standarder. For at forbedre kvaliteten af grundlæggende RIS-data skal medlemsstaterne øge den hyppighed, hvormed de leverer opdateringer til det europæiske system til forvaltning af referencedata (ERDMS). Medlemsstaterne skal også oprette en klagebehandlingsmekanisme for RIS-brugere til at indberette problemer med gennemførelsen af RIS (og medlemsstaterne skal årligt rapportere om denne mekanisme til Europa-Kommissionen). Endelig skal medlemsstaterne vurdere, i hvor vid udstrækning personoplysninger er berørt, og sikre, at disse oplysninger behandles korrekt.

I løsningsmodel B er adskillige foranstaltninger fra løsningsmodel A bibeholdt, f.eks. klagebehandlingsmekanismen, kravet om opdatering af ERDMS-data, CESNI's involvering og præciseringen vedrørende personoplysninger. Løsningsmodel B går dog videre, når det drejer sig om at støtte udviklingen af RIS, ved at indføre en væsentlig ændring i arkitekturen for RIS, da denne politiske løsningsmodel ville kræve oprettelsen af et centralt knudepunkt for udveksling af oplysninger og levering af tjenester (RIS-plattformen). Derfor ville oplysninger nu ikke længere blive udvekslet direkte mellem de forskellige brugere (f.eks. fartøjsoperatører med indlandshavne), men ville i stedet blive udvekslet via RIS-plattformens platforme og funktioner. Nye standarder for sejlads og ruteplanlægning, som for indeværende mangler, ville blive indført med denne løsningsmodel, hvilket ville stille yderligere oplysninger til rådighed for fartøjsoperatørerne. Udvekslingen af oplysninger ville også indtage en mere fremtrædende rolle med denne løsningsmodel. Med denne løsningsmodel ville meldingen af fragtoplysninger via eFTI nu blive obligatorisk for fartøjsoperatører, som også ville få mulighed for at udveksle driftsrelaterede oplysninger elektronisk med

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

indlandshavne. Det ville også være muligt at udveksle driftsrelaterede oplysninger med andre transportformer. RIS ville desuden være fokuseret på de vigtigste vandveje, da deres anvendelsesområde ville svare til anvendelsesområdet for TEN-T-vandvejene.

Løsningsmodel C er den mest ambitiøse, da den bygger videre på den foregående løsningsmodel med to obligatoriske foranstaltninger, nemlig: i) et krav om, at fartøjsoperatørerne elektronisk skal melde deres ruteplaner, og ii) et krav om udveksling af data med indlandshavne, således at der indføres en ny ramme for trafikregulering og for teknisk udvikling som f.eks. digitalisering og automatisering.

Den politiske løsningsmodel B er den foretrukne løsning, da den giver den bedste balance mellem de mål, der skal nås, graden af proportionalitet i interventionen, omkostninger og fordele samt let gennemførelse. Selv om løsningsmodel C giver flest nettofordele, medfører den samtidig de største omkostninger. De samlede omkostninger for løsningsmodel C er 434 % højere end for løsningsmodel B, mens de samlede fordele kun er 107 % større for løsningsmodel C i forhold til løsningsmodel B. Desuden sikres det med løsningsmodel B, at der tages hånd om de specifikke mål på en mere progressiv og effektiv måde, hvilket giver et højere cost-benefit-forhold (4,8 mod 1,9) og medfører en gnidningsløs omstilling for myndigheder og operatører (grundet færre obligatoriske foranstaltninger).

Den foretrukne politiske løsningsmodels samlede fordele anslås til 450,4 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi for den samlede periode 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Den forventes også at medføre indirekte fordele for samfundet i form af besparelser i de eksterne omkostninger, som anslås til 311 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Kilden til disse fordele er bedre brug af transport ad indre vandveje og skiftet væk fra vejtransport. For så vidt angår omkostninger, anslås nettofordelene for den foretrukne løsningsmodel til 356,7 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi i perioden 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

Dette forslag ledsages af en konsekvensanalyserapport¹², hvis udkast blev forelagt Udvalget for Forskriftskontrol i august 2023. Udvalget for Forskriftskontrol afgav en positiv udtalelse, og konsekvensanalyserapporten blev revideret i overensstemmelse med henstillingerne fra Udvalget for Forskriftskontrol. Bemærkningerne fra Udvalget for Forskriftskontrol er behandlet i det arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, der ledsager dette lovgivningsforslag.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette initiativ indgår i Kommissionens arbejdsprogram for 2023 i bilag II (Refit-initiativer) under overskriften "Et Europa klar til den digitale tidsalder". Det har en Refit-dimension, for så vidt angår forenkling og harmonisering af udvekslingen af oplysninger ved hjælp af RIS. Initiativet vil reducere den administrative byrde for fartøjsoperatører ved at reducere behovet for på ny at registrere fragtoplysninger og behovet for at melde fragtoplysninger til havne. Ved at forbedre harmoniseringen og lette udvekslingen af RIS-oplysninger skønnes det, at den foretrukne politiske løsningsmodel vil medføre administrative omkostningsbesparelser for fartøjsoperatører på 28,5 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi for den samlede periode 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Ved at reducere den indsats, der kræves af fartøjsoperatørerne for at indhente de oplysninger, der er nødvendige med henblik på ruteplanlægning og sejlads, forventes tilpasningsomkostningerne for fartøjsoperatørerne at blive mindsket med 72,1 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi for den samlede periode 2025-2050 i forhold til referencescenariet. Desuden ville leverandører af RIS-softwaretjenester drage fordel af

¹² SWD [...] 2023.

adgangen til flere data af bedre kvalitet, idet besparelserne i forbindelse med tilpasningsomkostninger anslås til 8,1 mio. EUR udtrykt i nutidsværdi for den samlede periode 2025-2050 i forhold til referencescenariet.

- **Grundlæggende rettigheder**

De politiske løsningsmodeller blev vurderet med henblik på at fastslå, om de ville påvirke de grundlæggende rettigheder og/eller ligebehandlingen af EU-borgere. Udgangspunktet for vurderingen af de grundlæggende rettigheder er Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder¹³. Alle politiske løsningsmodeller blev vurderet med hensyn til det relevante EU-instrument, og det blev konkluderet, at alle tre løsningsmodeller fuldt ud opretholder menneskerettighederne og de grundlæggende rettigheder, og at ingen af løsningsmodellerne ville påvirke dem negativt. Dette er i fuld overensstemmelse med gældende lovgivning og øger således den juridiske klarhed for brugerne af RIS-tjenester.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har ingen virkninger for EU-budgettet.

5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Der er udpeget tilstrækkelige overvågnings- og rapporteringsordninger. Den klagemekanisme, der indføres på medlemsstatsniveau vil gøre det muligt at gå til værks nedefra og op og konstatere eventuelle udfordring ved anvendelse af direktivet. Medlemsstaterne vil årligt skulle rapportere til Kommissionen og forelægge oplysninger om områder, der er blevet klaget over, og afhjælpende foranstaltninger. Desuden vil RIS-plattformen som det digitale værktøj til RIS-udvekslinger gøre det muligt at indsamle statistikker, som igen vil gøre det muligt at overvåge brugen af RIS. Særlige indikatorer, som skal overvåges, vil blive udarbejdet sideløbende med den videre udvikling af platformens tekniske specifikationer. Desuden vil oplysninger fra kilder, der allerede er offentligt tilgængelige (Eurostat) eller fra ad hoc-undersøgelser og høringer med eksperter fra sektoren, give oplysninger om direktivets driftsmæssige virkninger og markedsvirkninger.

Da initiativet er afhængigt af anvendelsen af afledt ret (tekniske standarder), er det vigtigt at give mulighed for en tidsplan, i løbet af hvilken denne afledte ret kan udarbejdes og gennemføres. Syv år efter udløbet af gennemførelsesdatoen for retsaktens bør Kommissionen derfor foretage en evaluering for at kontrollere, i hvilket omfang initiativets mål er nået.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Der er ikke behov for forklarende dokumenter, da forslaget har til formål at forenkle og præcisere den eksisterende ordning.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

Artikel 1 i ændringsdirektivet udgør dets primære del og indeholder ændringer af adskillige bestemmelser i direktiv 2005/44/EF.

De indholdsmæssige ændringer af direktivet er gengivet nedenfor.

¹³ EUT C 326 af 26.10.2012, s. 2.

Genstand og anvendelsesområde

Ved nr. 1 erstattes artikel 1 for at fjerne forældede henvisninger. Ved nr. 2 ændres artikel 2, stk. 1, for at tilpasse direktivets anvendelsesområde, således at det fokuseres på indre vandveje i medlemsstater, som er en del af det transeuropæiske transportnet.

Definitioner

Ved nr. 3 indføres definitioner, som afspejler nye elementer, der indføres med dette direktiv, navnlig vedrørende elektroniske systemer og platforme, som benyttes i transportsektoren.

Oprettelse af RIS samt tekniske retningslinjer og specifikationer

Ved nr. 4 erstattes artikel 4 for at ajourføre den måde, hvorpå disse tjenester vil blive leveret inden for rammerne af RIS, og for at ajourføre, hvilken type tjenester der vil blive leveret. I stk. 3 styrkes og finjusteres kravet til medlemsstaterne om at levere data om sejlads og ruteplanlægning, og der indføres et nyt krav om at levere data til ERDMS for at forbedre den generelle kvalitet og rettidigheden af de oplysninger, der leveres til RIS-brugere. For at forbedre udvekslingen af oplysninger og multimodaliteten for transport ad indre vandveje indføres der desuden krav til udveksling af oplysninger med andre systemer og platforme, der anvendes inden for transportsektoren (herunder for EMSWe, eFTI, havnefællesskabssystemer og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje).

Derudover fastsættes i stk. 6 strukturen for den digitale arkitektur for RIS ved at oprette en fælles digital platform (RIS-platformen) som det primære digitale grundlag for leveringen af RIS, hvorigennem alt RIS bør udvikles og leveres. Kommissionen bemyndiges til at træffe afgørelse om RIS-platformens funktionelle og tekniske specifikationer ved hjælp af gennemførelsesretsakter.

Ved nr. 5 erstattes artikel 5 for at fjerne forældede elementer og indføre nye tekniske specifikationer, som medlemsstaterne skal anvende for at sikre leveringen af tjenester, jf. artikel 4.

Kompetente myndigheder og behandling af klager

Ved nr. 6 erstattes artikel 8 for at indføre kompetente myndigheder for driften af RIS-platformen og behandlingen af klager. Ved nr. 7 indføres en ny artikel 8a, som beskriver rollen for og de primære elementer i den procedure, som skal følges ved behandlingen af klager. Medlemsstaterne har ansvaret for at udarbejde og anvende denne procedure og skal regelmæssigt rapportere om resultaterne til Kommissionen. Dette vil medføre forbedret overvågning og hurtigere håndtering af problemer i forbindelse med gennemførelsen af direktivet.

Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af oplysninger

Ved nr. 8 erstattes artikel 9 for at ajourføre kravene til fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af oplysninger. Ved nr. 8 fjernes desuden forældede bestemmelser.

Ændringsprocedure og udøvelse af de delegerede beføjelser

Ved nr. 9 erstattes artikel 10 om ændringsproceduren, idet der i stk. 1 fastsættes en delegeret retsakt, som har til formål at ajourføre de minimale datakrav i bilag I. I stk. 2 fastsættes, at Kommissionen kan ændre bilag III for at indføre den seneste version af ES-RIS ved hjælp af en delegeret retsakt, da de nødvendige standarder for RIS nu bliver en integreret, men ikke obligatorisk del af direktivet på visse betingelser. I stk. 3 tillægges Kommissionen beføjelse til at ændre bilag III ved hjælp af en delegeret retsakt i tilfælde af, at en række betingelser ikke kan opfyldes.

Ved nr. 10 og 11 erstattes artikel 10a, stk. 2 og 6, for at ajourføre forældede elementer.

Ved nr. 12 erstattes artikel 11, hvorved forældede bestemmelser fjernes og Udvalget for Transport ad Indre Vandveje indsættes som det relevante udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.

Ved nr. 13 udgår artikel 12:, stk. 2 og 3, som indeholder forældede specifikke omsætningsbestemmelser, i betragtning af, at der er tilstrækkelig erfaring med gennemførelsen af RIS, og at anvendelsesområdet for ændringsdirektivet nu er de vigtigste vandveje.

Ved nr. 14 indsættes artikel 12a, hvorved der indføres overvågningsbestemmelser for gennemførelsen af direktivet.

Ved nr. 15 erstattes bilag I til direktiv 2005/44/EF, herunder med ajourføringer af de minimale datakrav.

Ved nr. 16 erstattes bilag II til direktiv 2005/44/EF med en ajourføring og strømlining af principperne for de tekniske specifikationer for RIS.

Ved nr. 17 tilføjes et nyt bilag III, som indeholder henvisningen til ES-RIS.

Andre bestemmelser

Ved artikel 2 i ændringsdirektivet fastsættes gennemførelsesforpligtelsen.

Ved artikel 3 i ændringsdirektivet fastsættes dette direktivs ikrafttræden.

Ved artikel 4 i ændringsdirektivet fastsættes adressaterne.

Bilag

Ved bilag I fastsættes de minimale datakrav for sejlads og ruteplanlægning. Ved bilag II fastsættes principperne for udarbejdelsen af tekniske specifikationer for RIS. Ved bilag III fastsættes de tekniske specifikationer, der finder anvendelse for RIS.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS)
på de indre vandveje i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

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

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

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

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg¹⁴,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁵,

efter den almindelige lovgivningsprocedure, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF¹⁶ opstilles rammerne for udnyttelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester ("RIS") i Unionen. Udbredelsen af RIS på indre vandveje er til støtte for sikkerheden og effektiviteten inden for transport ad indre vandveje og i sidste ende bæredygtigheden heraf ved at øge effektiviteten i driften på de indre vandveje.
- (2) Siden direktiv 2005/44/EF trådte i kraft, har sektoren for indre vandveje nydt godt af leveringen af harmoniseret RIS. Niveauet af harmonisering varierer medlemsstaterne imellem, mens processen til indførelse af de nødvendige specifikationer har vist sig at være langvarig. Samtidig opfordres der i den europæiske grønne pagt¹⁷ til yderligere udvikling af automatiseret og forbundet multimodal mobilitet, og RIS bør tilpasses til at håndtere disse nye udfordringer. Desuden indeholder strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet¹⁸ blandt sine foranstaltninger til at nå målet om at fremme skabelsen af et virkelig intelligent transportsystem og effektiv kapacitetsfordeling og trafikstyring et forslag om revision af direktiv 2005/44/EF. I NAIADES III-handlingsplanen¹⁹ peges der på, at for at støtte målet om, at indre vandveje skal være en del af et gnidningsløst system med harmoniseret RIS senest i 2030, vil revisioner af de retlige rammer for RIS få til formål at bidrage til at lukke disse huller i harmoniseringen og interoperabiliteten og bidrage til forbedret datatilgængelighed, -

¹⁴ EUT C , , s. .

¹⁵ EUT C , , s. .

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2005/44/EF af 7. september 2005 om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (EUT L 255 af 30.9.2005, s. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

¹⁷ COM/2019/640 final.

¹⁸ COM/2020/789 final.

¹⁹ COM/2021/324 final.

genbrug og -interoperabilitet i overensstemmelse med den europæiske datastrategi²⁰. Disse ændringer og denne udvikling samt erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF bør tages i betragtning i forbindelse med tilpasningen af RIS.

- (3) Ved gennemførelsen af RIS-plattformen og andre løsninger inden for den retsaks anvendelsesområde, bør principperne i den seneste europæiske interoperabilitetsramme (EIF)²¹ følges, jf. artikel 6 i forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om foranstaltninger til sikring af et højt niveau af interoperabilitet i den offentlige sektor i hele Unionen ("forordningen om et interoperabelt Europa")²², med henblik på at vedtage en sammenhængende tilgang til interoperabilitet i den offentlige sektor.
- (4) Ved forordning (EU) nr. 1315/2013²³ fastsættes kravene til udviklingen af det transeuropæiske transportnet ("TEN-T")²⁴ for at opnå, at det indre marked fungerer gnidningsløst, og forordningen har til formål at sikre, at de samme tjenester af høj kvalitet er tilgængelige og kompatible med de systemer, der benyttes af andre transportformer langs nettet.
- (5) Da størstedelen af de sejlads, som fartøjer til sejlads ad indre vandveje foretager, er internationale sejlads, bør RIS have fokus på de indre vandveje, som er en del af TEN-T og således af stor betydning for Unionen, og ikke kun de vandveje, som er en del af et sammenkoblet net. Medlemsstaterne bør kunne fortsætte med på frivillig basis at udvide RIS-kravene til dele af deres net af indre vandveje udover dem, der er omfattet af TEN-T for at tage højde for særlige nationale forhold.
- (6) Erfaringerne fra anvendelsen af direktiv 2005/44/EF har vist, at det er vigtigt at styrke de tekniske specifikationer, der vedrører leveringen af data om sejlads og ruteplanlægning, med henblik på at forbedre kvaliteten og rettidigheden af de oplysninger, der leveres til RIS-brugere. Det europæiske system til forvaltning af referencedata ("ERDMS") indeholder de oplysninger, der er nødvendige, for at RIS kan fungere korrekt, og etableres og drives af Kommissionen. Medlemsstaterne bør derfor støtte driften af ERDMS ved at levere alle de påkrævede data rettidigt og revidere og opdatere dem efter behov og mindst en gang årligt.
- (7) RIS-brugernes adgang under sejladsen til opdaterede og nøjagtige oplysninger om farvandets tilstand og særlige punkter som f.eks. broer, sluser og indlandshavne bør forbedre effektiviteten i sektoren for transport ad indre vandveje. RIS bør derfor omfatte opdaterede udvekslinger af data med halv- og fuldautomatiseret styring af infrastruktursystemer for sluser og bevægelige broer, og med indlandshavnes havnefællesskabssystemer.
- (8) For at RIS kan muliggøre sammenkobling med logistikkæden, er det vigtigt, at oplysninger ikke kun deles med brugere af transport ad indre vandveje, men også med andre transportformers systemer og applikationer. De nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt ("MNSW") inden for rammerne af det europæiske søfartsmiljø med ét

²⁰ COM/2020/66 final.

²¹ COM/2017/134 final.

²² COM/2022/720 final.

²³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

²⁴ EU's politik for de transeuropæiske transportnet, TEN-T-politikken, er et vigtigt instrument til udviklingen af en sammenhængende, effektiv, multimodal transportinfrastruktur af høj kvalitet i hele EU. Det omfatter jernbaner, indre vandveje, nærskibsruiter og veje, der forbinder byer, søhavne og indlandshavne, lufthavne og terminaler.

kontaktpunkt ("EMSWe")²⁵ bør muliggøre harmoniseret skibsmelding i hele Unionen. Udvekslingen af trafikrelaterede oplysninger som f.eks. ankomst- og afgangstider vil sikre interoperabilitet, multimodalitet og gnidningsløs integration af transport ad indre vandveje i den overordnede logistikkæde. Elektronisk godstransportinformation bør udgøre grundlaget for udvekslingen af fragtoplysninger mellem RIS-brugere, hvor det er påkrævet. Når det er nødvendigt, bør RIS skabe forbindelser og udveksle oplysninger med andre transportformers systemer og platforme.

- (9) Udvekslingen af oplysninger mellem fartøjer til sejlads på indre vandveje og indlandshavne, f.eks. om havnefaciliteter, driftstider eller oplysninger om fartøjer og fragt, er ikke altid optimal, hvilket påvirker effektiviteten af driften inden for transport ad indre vandveje. Oplysninger om tilgængeligheden af infrastruktur for alternative drivmidler i havne er af særlig betydning, når det drejer sig om at fremme sektorens miljømæssige præstationer. For at forenkle og strømline udvekslingen af sådanne oplysninger og forbedre sektorens samlede effektivitet er det væsentligt, at sådanne udvekslinger bliver en del af RIS, og at de nødvendige tekniske specifikationer udarbejdes.
- (10) Brugen af en fælles digital platform for RIS bør strømline leveringen af RIS, forbedre effektiviteten i driften inden for transport ad indre vandveje og mindske den byrde, der påhviler RIS-leverandører og -brugere. Platformen ("RIS-platformen") bør støtte relevante tjenester, være et centralt punkt for udveksling af RIS-oplysninger inden for sektoren for transport ad indre vandveje såvel som andre transportformer og bør derfor være det primære digitale grundlag for leveringen af RIS i Unionen. Medlemsstaterne bør udpege en eller flere kompetente myndigheder med ansvar for at drive RIS-platformen. Disse myndigheder er dataansvarlige med henblik på driften af RIS-platformen.
- (11) For at sikre ensartede betingelser for indførelsen af RIS-platformen bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser til at etablere rammerne for platformens udvikling og funktion. Disse beføjelser bør udøves i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011²⁶.
- (12) For at sikre en korrekt og effektiv anvendelse af direktiv 2005/44/EF bør medlemsstaterne sikre, at der findes en effektiv procedure til at behandle klager. Medlemsstaternes myndigheder bør samarbejde, når de håndterer klager, som omfatter grænseoverskridende elementer (f.eks. inkompatible standarder i forbindelse med melding af fartøjsoplysninger), da 75 % af driften på de indre vandveje omfatter internationale sejladser. Ved at analysere genstanden for klagerne såvel som deres hyppighed samt den måde hvorpå og den hastighed hvormed de bliver løst, er det muligt at konstatere, i hvor vid udstrækning direktivets bestemmelser overholdes, og på denne måde støtte overvågningen af gennemførelsen ved at udpege områder, hvor gennemførelsen kan forbedres. Derfor er det vigtigt, at medlemsstaterne årligt indsamler og indberetter oplysninger til Kommissionen. Al behandling af klager i henhold til dette direktiv bør ske, uden at det berører tilsynsmyndighedernes

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

kompetencer i henhold til EU-retten og medlemsstaternes love, herunder forordning (EU) 2016/679²⁷ og forordning (EU) 2018/1725²⁸.

- (13) Udarbejdelsen af tekniske specifikationer bør følge en række principper (særlig dem, der er omfattet af bilag II) med henblik på at sikre korrekt og harmoniseret gennemførelse af bestemmelserne i direktiv 2005/44/EF. Disse principper bør fastlægge de primære elementer, som hver RIS-komponent bør omfatte.
- (14) Kravene til og de tekniske specifikationer for RIS bør navnlig sikre, at RIS-data kun kan behandles i overensstemmelse med en omfattende med et omfattende rettighedsbaseret adgangskontrolsystem, der leverer tildelte funktioner, at alle kompetente myndigheder kan få øjeblikkelig adgang til disse data i overensstemmelse med deres respektive lovgivningsmæssige håndhævelsesbeføjelser, at passende tekniske og organisatoriske foranstaltninger gennemføres for at sikre, at elektronisk behandling af personoplysninger kan udføres i overensstemmelse med Europa-Parlamentet og Rådets forordning (EU) 2016/679²⁹ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725³⁰, herunder for at beskytte mod brud på persondatasikkerheden, og at behandlingen af forretningsmæssigt følsomme oplysninger kan udføres på en måde, der respekterer fortroligheden af disse oplysninger.
- (15) For at sikre sikker og optimal sejlads for fartøjer på indre vandveje bør medlemsstaterne kende positionen for alle fartøjer til sejlads på indre vandveje, herunder gennem anvendelse af data fra automatiske identifikationssystemer ("AIS"). Medlemsstaterne bør også udveksle RIS-relaterede oplysninger for at øge effektiviteten af RIS og mindske rapporteringskravene. Hvis overførsel og udveksling af RIS-relaterede oplysninger til disse formål ikke kan gennemføres uden behandling af personoplysninger, bør medlemsstaterne sikre, at behandlingen af disse personoplysninger er lovlig og i overensstemmelse med forordning (EU) nr. 2016/679.
- (16) For at sikre, at RIS-brugere forsynes med de nødvendige oplysninger vedrørende sejlads og ruteplanlægning, og i betragtning af de videnskabelige og tekniske fremskridt bør beføjelsen til at vedtage retsakter i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF til at ændre de minimale datakrav i bilag I til direktiv 2005/44/EF delegeres til Kommissionen.
- (17) Når det er behørigt begrundet i en egnet analyse og i mangel af relevante og ajourførte internationale standarder til sikring af sejladssikkerheden, eller hvis ændringer i beslutningsprocessen i Det Europæiske Udvalg for Udarbejdelse af Standarder for Sejlads på Indre Vandveje (CESNI) kan kompromittere Unionens interesser, bør beføjelsen til at vedtage retsakter i henhold til artikel 290 i TEUF delegeres til Kommissionen med henblik på at ændre bilag III til direktiv 2005/44/EF for at

²⁷ EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1.

²⁸ EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39.

²⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/679 af 27. april 2016 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af direktiv 95/46/EF (EUT L 119 af 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

³⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 af 23. oktober 2018 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer og om fri udveksling af sådanne oplysninger og om ophævelse af forordning (EF) nr. 45/2001 og afgørelse nr. 1247/2002/EF (EUT L 295 af 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

fastlægge tilstrækkelige tekniske forskrifter for RIS, i overensstemmelse med bilag II i direktiv 2005/44/EF med henblik på at sikre Unionens interesser.

- (18) Erfaringerne med gennemførelsen af direktiv 2005/44/EF viser, at indførelsen og ajourføringen af tekniske specifikationer har været langvarig, hvilket har påvirket sektorens ydeevne. Derfor er det vigtigt at ændre proceduren til indførelse af tekniske specifikationer.
- (19) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629³¹ blev der indført en sådan procedure på grundlag af tekniske specifikationer udarbejdet af CESNI. CESNI³², som er under ledelse af CCNR og åbent for eksperter fra alle medlemsstater, er ansvarligt for udarbejdelsen af tekniske standarder for sejlads på indre vandveje. Erfaringer har vist, at CESNI har udarbejdet og ajourført tekniske krav til fartøjer til sejlads på indre vandveje på organiseret og rettidig vis. I betragtning af CESNI's ekspertise og erfaringerne med gennemførelsen af direktiv (EU) 2016/1629 bør en tilsvarende tilgang anvendes for direktiv 2005/44/EF.
- (20) For at sikre et højt niveau af sikkerhed og effektivitet inden for sejlads ad indre vandveje, sikre leveringen af RIS og sikre, at de videnskabelige og tekniske fremskridt og anden udvikling i sektoren tages i betragtning, bør henvisningen til de gældende tekniske specifikationer for flodinformationstjenester, den europæiske standard for flodinformationstjenester (ES-RIS), som er fastsat i overensstemmelse med principperne i bilag II, udgøre en integreret, men ikke obligatorisk del af direktiv 2005/44/EF og holdes ajour. Derfor bør beføjelsen til at vedtage retsakter om ændring af bilag III til direktiv 2005/44/EF, med henblik på at ajourføre henvisningen til den seneste version af ES-RIS-standard og at fastsætte dens anvendelsesdato, tillægges Kommissionen i overensstemmelse med artikel 290 i TEUF.
- (21) I forbindelse med vedtagelsen af delegerede retsakter er det navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau, og at disse høringer gennemføres i overensstemmelse med principperne i den interinstitutionelle aftale af 13. april 2016 om bedre lovgivning³³. For at sikre lige deltagelse i forberedelsen af delegerede retsakter modtager Europa-Parlamentet og Rådet navnlig alle dokumenter på samme tid som eksperterne, og deres eksperter har systematisk adgang til møder i Kommissionens ekspertgrupper, der beskæftiger sig med forberedelse af delegerede retsakter.
- (22) Udvalget om gensidig anerkendelse af nationale bådførercertifikater for transport af varer og personer ad indre vandveje, jf. artikel 11 i direktiv 2005/44/EF, er blevet opløst. I dets sted er Udvalget for Transport ad Indre Vandveje, som har ekspertise inden for standarder og tekniske specifikationer for sektoren for transport ad indre vandveje relevant, når det drejer sig om at bistå Kommissionen som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 182/2011³⁴, for så vidt angår RIS. Desuden indføres der ved nærværende direktiv ændringer af artikel 5 og 12 i direktiv

³¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³² CESNI blev oprettet ved CCNR resolution 2015-i-3.

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

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

2005/44/EF vedrørende den udvalgsprocedure, som skal afspejles i en ajourført artikel. Derfor bør artikel 11 i direktiv 2005/44/EF ændres for at afspejle disse ændringer.

- (23) Som led i målsætningen om bedre lovgivning og forenkling bør det være muligt for direktiv 2005/44/EF at henvide til internationale standarder uden at duplikere dem i EU-lovgivningen.
- (24) RIS har været etableret i Unionen siden 2005, og medlemsstaterne har høstet betragtelige erfaringer under udarbejdelsen og gennemførelsen heraf. Desuden er de tekniske specifikationer, der er nødvendige, for at RIS fungerer, omfattet af bilag III til direktiv 2005/44/EF. Med henblik herpå bør artikel 12, stk. 2, i direktiv 2005/44/EF udgå. Ved at ændre anvendelsesområdet for direktiv 2005/44/EF, således at det har fokus på TEN-T, finder kravet om gennemførelse af RIS desuden anvendelse på de vigtigste vandveje, hvorved der skabes et pålideligt transportnet. Derfor bør artikel 12, stk. 3, i direktiv 2005/44/EF udgå.
- (25) I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet er det, for at nå det grundlæggende mål om at oprette et net til levering af flodinformationstjenester (RIS) i Unionen, nødvendigt og hensigtsmæssigt at fastsætte bestemmelser om oprettelse og drift af og tekniske specifikationer for RIS. Dette direktiv går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå de tilstræbte mål, i overensstemmelse med artikel 5, stk. 4, i traktaten om Den Europæiske Union.
- (26) Den Europæiske Tilsynsførende for Databeskyttelse er blevet hørt i overensstemmelse med artikel 42, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1725 og afgav udtalelse den [XX XX 2024]³⁵.
- (27) Direktiv 2005/44/EF bør derfor ændres —

VEDTAGET DETTE DIREKTIV:

Artikel 1

Ændring af direktiv 2005/44/EF

Direktiv 2005/44/EF ændres således:

- (1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1

Genstand

1. Dette direktiv opstiller rammerne for udnyttelse og anvendelse af harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) i Unionen til støtte for vandvejstransporten for at øge dens sikkerhed, effektivitet og bæredygtighed og fremme dens tilknytning til andre transportformer.
2. Dette direktiv danner grundlag for etablering og videre udvikling af tekniske krav, specifikationer og betingelser, som skal sikre harmoniseret, samvirkende og åbent RIS på Unionens indre vandveje og sikre kontinuitet med andre trafikreguleringstjenester, ikke mindst søfartens trafikregulerings- og informationstjenester."

³⁵ EUT C [...], [...], s. [...].

- (2) Artikel 2, stk. 1, affattes således:
- "1. Dette direktiv gælder indførelse og anvendelse af RIS på alle indre vandveje og i alle indlandshavne i medlemsstaterne, som er en del af det transeuropæiske transportnet, som specificeret og anført i bilag I og II til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013³⁶."
- (3) I artikel 3 tilføjes følgende som litra ha)-hi):
- "ha) "transeuropæisk transportnetværk" (TEN-T): indre vandveje som defineret i bilag I til forordning (EU) nr. 1315/2013
- hb) "elektronisk godstransportinformation" (eFTI): elektronisk godstransportinformation som defineret i artikel 3, nr. 4, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056³⁷
- hc) "europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt" ("EMSWe"): et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt som defineret i artikel 2, nr. 1, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239³⁸
- hd) "nationalt søfartsmiljø med ét kontaktpunkt": nationalt søfartsmiljø med ét kontaktpunkt som defineret i artikel 2, nr. 3, i forordning (EU) nr. 2019/1239
- he) "europæisk system til forvaltning af referencedata" (ERDMS): et centralt register (bibliotek), som drives af Kommissionen, med referencedata og kodelister, som anvendes af IT-applikationer i transport ad indre vandveje
- hf) "havnefællesskabssystem": en elektronisk platform til udveksling af oplysninger mellem offentlige og private interessenter til sikring af gnidningsløse transport- og logistikprocesser
- hg) "intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje": en elektronisk platform, som støtter halv- og fuldautomatiseret styring af infrastruktur til transport ad indre vandveje i sluser og ved bevægelige broer inden for TEN-T, som drives af de offentlige myndigheder, som forvalter vandvejene
- hh) "RIS-plattform": en elektronisk platform med ét adgangspunkt, som forsynes med data fra nationale RIS-oplysninger og leverer farvands-, infrastruktur, trafik- og transportinformationstjenester, herunder rute- og transportplanlægning, for RIS-brugere, og som benyttes til elektronisk indberetning efter engangsprincippet
- hi) "indlandshavn": en havn på en indre vandvej på TEN-T-hovednettet eller det samlede TEN-T-net som opført og kategoriseret i bilag II til forordning (EU) nr. 1315/2013."
- (4) Artikel 4 affattes således:

³⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 af 15. juli 2020 om elektronisk godstransportinformation (EUT L 249 af 31.7.2020, s. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

³⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/1239 af 20. juni 2019 om oprettelse af et europæisk søfartsmiljø med ét kontaktpunkt og om ophævelse af direktiv 2010/65/EU (EUT L 198 af 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

"Artikel 4

Oprettelse af RIS

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at indføre RIS på de indre vandveje og i de indlandshavne, der falder ind under anvendelsesområdet for dette direktiv.
2. Medlemsstaterne udvikler RIS, således at RIS-systemet er effektivt og kan udvides, er interoperabelt og kan indgå i et samspil med andre RIS-systemer og med systemer til andre transportformer, samtidig med at det også skal kunne knyttes til transportstyringssystemer og forretningsaktiviteter.
3. For at kunne oprette RIS skal medlemsstaterne:
 - (a) sikre, at RIS-brugerne gives alle relevante oplysninger om sejladsen og ruteplanlægningen på indre vandveje. Disse oplysninger, som defineret i bilag I, er ajourførte og gives som mindstemål i et tilgængeligt elektronisk format
 - (b) sikre, at RIS-brugerne foruden oplysningerne i litra a) har adgang til anvendelige elektroniske søkort over alle deres indre vandveje på TEN-T-nettet
 - (c) sikre, at de kompetente myndigheder, når nationale eller internationale regler kræver skibsmelding, kan modtage elektroniske meldinger med de krævede oplysninger fra skibene. Ved grænseoverskridende transport skal disse oplysninger videresendes til nabostatens kompetente myndigheder, og sådan videresendelse skal være tilendebragt, inden fartøjerne ankommer til grænsen
 - (d) sikre, at efterretninger for skippere, herunder vandstands- og ismeldinger (eller meldinger om maksimalt tilladt dybgang) for de indre vandveje, udsendes som standardiserede, kodede og overførbare meddelelser. Den standardiserede meddelelse skal som mindstemål indeholde de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads. Efterretningerne for skippere skal være ajourførte og skal som mindstemål gives i et tilgængeligt elektronisk format
 - (e) sikre, at ERDMS holdes ajour, ved uden ophold at levere alle de nødvendige data og revidere dem mindst én gang om året
 - (f) sikre, at som mindstemål trafikrelaterede oplysninger udveksles mellem RIS og elektroniske informationsudvekslingsmiljøer, der er fastsat ved EU-retten og anvendes ved andre transportformer, herunder gennem nationale søfartsmiljøer med ét kontaktpunkt inden for EMSWe
 - (g) sikre, at oplysninger vedrørende farligt gods, som krævet i henhold til del 5, kapitel 5.4, i de bestemmelser, der er knyttet som bilag til den europæiske konvention om international transport af farligt gods ad indre vandveje (ADN), indgået i Genève den 26. maj 2000, som omhandlet i bilag III, del III.1, til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF³⁹, stilles til rådighed for de kompetente myndigheder på en

³⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/68/EF af 24. september 2008 om inlandstransport af farligt gods (EUT L 260 af 30.9.2008, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

eFTI-platform ved hjælp af et unikt elektronisk identificerende link, jf. artikel 9, stk. 1, litra e), i forordning (EU) 2020/1056

- (h) sikre, at oplysninger udveksles mellem RIS og indlandshavnes havnefællesskabssystemer, herunder bl.a. opdateret tilgængelighed af kajpladser og infrastruktur for alternative drivmidler, særlig de anlæg, der kræves i henhold til artikel 10 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804⁴⁰
- (i) sikre, at oplysninger udveksles mellem RIS og andre intelligente infrastructuresystemer for indre vandveje med henblik på regulering af flodtrafikken.

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

- 4. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne opretter RIS-centre efter regionalt behov.
 - 5. Medlemsstaterne opretter, driver, anvender og vedligeholder en fælles RIS-platform, som leverer farvands-, infrastruktur, trafik- og transportrelaterede data. RIS-platformen er tilgængelig for alle RIS-brugere og er den vigtigste platform til udveksling af RIS-relaterede oplysninger. Den omfatter grænseflader til forbindelser med andre transportformers og indlandshavnes systemer. Medlemsstaterne udpeger en eller flere kompetente myndigheder med ansvar for at drive RIS-platformen.
 - 6. Kommissionen vedtager gennemførelsesretsakter, hvorved RIS-platformens operationelle karakteristika, roller og procedurer fastsættes og dens operative enhed anføres, på grundlag af principperne for de tekniske specifikationer for RIS i punkt 7 i bilag II, for at sikre, at de gennemføres på ensartet vis i hele Unionen. Disse gennemførelsesretsakter vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 11, stk. 2.
 - 7. Hvis der anvendes automatiske identifikationssystemer (AIS), gælder den regionale ordning vedrørende radiotelefonitjeneste på indre vandveje, som blev vedtaget i Basel den 6. april 2000 inden for rammerne af den internationale telekommunikationsunions (ITU) radioreglementer.
 - 8. Medlemsstaterne opfordrer, eventuelt i samarbejde med Unionen, førere og ejere af fartøjer, der sejler på deres indre vandveje, eller agenter for disse fartøjer eller speditører eller ejere af gods, som transporteres på dem, til at udnytte de tjenester, der stilles til rådighed i henhold til dette direktiv, fuldt ud.
 - 9. Kommissionen træffer relevante foranstaltninger til at sikre interoperabilitet, pålidelighed og sikkerhed i forbindelse med RIS."
- (5) Artikel 5 affattes således:

"Artikel 5

Tekniske specifikationer

⁴⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU (EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

1. For at støtte RIS og sikre interoperabiliteten af disse tjenester som krævet i artikel 4, stk. 2, finder de tekniske specifikationer som omhandlet i bilag III, i overensstemmelse med principperne i bilag II anvendelse på og omfatter særlig følgende områder:
 - (a) det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for indlandssejlad (indlands-ECDIS)
 - (b) elektronisk skibsmelding
 - (c) efterretninger for skippere
 - (d) fartøjssporingssystemer
 - (e) kompatibilitet for det udstyr, der er nødvendigt for anvendelsen af RIS
 - (f) drift af RIS-plattformen
 - (g) sammenkobling og udveksling af oplysninger med Unionens databaser (ERDMS)
 - (h) sammenkobling og udveksling af oplysninger med IT-platforme for andre transportformer, herunder som mindstemål eFTI og EMSWe
 - (i) sammenkobling og udveksling af oplysninger med havneforvaltningssystemer og intelligente infrastruktursystemer for indre vandveje
 - (j) bestemmelser vedrørende sejlad og ruteplanlægning."

(6) Artikel 8 affattes således:

"Artikel 8

Kompetente myndigheder

Medlemsstaterne udpeger kompetente myndigheder for RIS-systemet, international udveksling af data, driften af RIS-plattformen og behandling af klager fra RIS-brugerne. Kommissionen underrettes om disse myndigheder senest den ... [et år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden]."

(7) Følgende indsættes som artikel 8a:

"Artikel 8a

Behandling af klager

1. Hver medlemsstat sikrer, at der findes en effektiv procedure til at behandle klager, der følger af anvendelsen af dette direktiv.
2. Klager behandles på en måde, hvorved interessekonflikter undgås, og som er funktionelt uafhængig af nogen myndighed med kompetence for RIS-systemet, den internationale udveksling af data og driften af RIS-plattformen. Behandling af klager skal være upartisk og gennemsigtig og tage behørigt hensyn til retten til fri udøvelse af forretningsaktiviteter.

3. Klager indgives i den medlemsstat, på hvis vandveje eller i hvis indlandshavn grunden til klagen opstod. Medlemsstaterne sikrer, at RIS-brugere og andre relevante interessenter er informeret om, hvor og hvordan de kan indgive en klage, og hvilke myndigheder der er ansvarlige for behandling af klager.
4. De myndigheder, der har ansvaret for at behandle klager, samarbejder om behandlingen af klager med en grænseoverskridende karakter.
5. De myndigheder, der har ansvaret for at behandle klager, har i overensstemmelse med folkeretten beføjelse til at kræve, at de kompetente myndigheder for RIS-systemet og den internationale udveksling af data, leverandører af RIS-tjenester, infrastrukturforvaltere og indlandshavne forsyner dem med de oplysninger, der er relevante for en klage.
6. De myndigheder, der er ansvarlige for behandling af klager, skal, hvor det er relevant, have beføjelse til i overensstemmelse med national ret at træffe afgørelser, der har bindende virkning med forbehold af domstolsprøvelse.
7. Medlemsstaterne oplyser senest den ... [et år efter datoen for dette direktivs ikrafttræden] Kommissionen om proceduren for behandling af klager og derefter om ændringer af disse oplysninger. Kommissionen offentliggør og ajourfører regelmæssigt disse oplysninger på sit websted.
8. Medlemsstaterne oplyser årligt Kommissionen om antallet og typen af klager, som modtages af myndighederne med ansvar for behandling af klager, antallet af trufne korrigerende foranstaltninger og den tid, det har taget at behandle klager."

(8) Artikel 9 affattes således:

"Artikel 9

Regler for fortrolighed og informationssikkerhed

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

(9) Artikel 10 affattes således:

"Artikel 10

Ændringsprocedure

1. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag I ved at ajourføre og revidere de minimale datakrav under hensyntagen til erfaringerne fra anvendelsen af dette direktiv og de tekniske fremskridt i udviklingen af RIS-teknologier og -systemer.
2. Kommissionen tillægges beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 10a til at ændre bilag III ved, hvis det er hensigtsmæssigt i betragtning af de kriterier, der er defineret i stk. 3, og i

overensstemmelse med principperne i bilag II, at ajourføre henvisningen til den seneste version af ES-RIS og fastsætte datoen for dens anvendelse.

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

(10) Artikel 10a, stk. 2, affattes således:

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

(11) Artikel 10a, stk. 6, affattes således:

- "6. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til denne artikel træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet."

(12) Artikel 11 affattes således:

"Artikel 11

Udvalgsprocedure

1. Kommissionen bistås af Udvalget for Transport ad Indre Vandveje. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011⁴¹.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011."

(13) Artikel 12, stk. 2 og 3, udgår.

(14) Følgende indsættes som artikel 12a:

"Artikel 12a

Overvågning

Kommissionen overvåger oprettelsen af RIS i Unionen og aflægger beretning for Europa-Parlamentet og Rådet senest den ... [fem år efter ikrafttrædelsesdatoen]."

⁴¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13, ELI_ <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (15) Bilag I til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag I til nærværende direktiv.
- (16) Bilag II til direktiv 2005/44/EF erstattes af teksten i bilag II til nærværende direktiv.
- (17) Teksten i bilag III til nærværende direktiv tilføjes som bilag III.

Artikel 2

Gennemførelse

1. Medlemsstater, der er omfattet af dette direktivs anvendelsesområde, sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ... [et år efter ikrafttrædelsen] . De underretter straks Kommissionen herom.
2. Disse love og bestemmelser skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.
3. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen teksten til de vigtigste nationale retsfor skrifter, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Ikrafttræden

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

Artikel 4

Adressater

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand