



Brussel, 26.1.2024  
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

Voorstel voor een

**RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

**tot wijziging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap**

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

## TOELICHTING

### 1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### • Motivering en doel van het voorstel

De binnenwateren van de EU strekken zich uit over 42 286 kilometer en zijn een belangrijk middel om zeehavens, steden en industriële centra met elkaar te verbinden<sup>1</sup>. Het onderling verbonden netwerk van waterwegen is 13 000 km lang, bestrijkt 13 lidstaten<sup>2</sup> en bedient meer dan 250 binnenhavens op het TEN-T-netwerk. Hoewel de binnenvaart relatief klein is, speelt hij qua vervoersvolume op EU-niveau een belangrijke rol in het globale Europese vervoerssysteem. In 2020 werd 131,7 miljard tonkilometer (tkm) vracht vervoerd over de binnenwateren, wat neerkomt op 4,1 % van de modal split in het goederenvervoer (wegvervoer: 54,9 %, zeevaart: 29,1 % en spoorwegen: 11,9 %)<sup>3</sup>. In 2020 was droge lading (landbouwproducten, erts, metalen, bouwmaterialen, steenkool enz.) goed voor 59,8 % van het binnenvaartvolume, vloeibare lading (chemicaliën en aardolieproducten) voor 28,1 % en containervervoer voor 12,1 %<sup>4</sup>.

De binnenvaart verwerkt 0,9 % van het gewicht van de totale invoer en uitvoer van de EU. De binnenvaart heeft van nature een geografisch beperkt en geconcentreerd netwerk, maar biedt regio's in het Europese achterland die het dichtst bij de binnenwateren liggen niettemin een belangrijk alternatief voor weg- of railvervoer. Daarom concurreert de binnenvaart voornamelijk met – en wordt hij vaak samen ingedeeld met – vervoerswijzen over land<sup>5</sup> en is hij maar goed voor 6 % van het goederenvervoer over land en 0,01 % van het passagiersvervoer over land. De ontwikkeling van de binnenvaartactiviteit is sterk afhankelijk van i) de geografie (ligging van rivieren), ii) de soorten goederen die worden of kunnen worden vervoerd, iii) de ligging van productie- en verbruikslocaties ten opzichte van het netwerk van binnenwateren en iv) de beschikbaarheid van overslaginfrastructuur.

River Information Services (RIS, rivierinformatiediensten) zijn geavanceerde diensten en functies die in de eerste plaats betrekking hebben op verkeer of vervoer. Tot de verkeersdiensten behoren de Fairway Information Service (vaarweginformatie), Traffic Information (verkeersinformatie), Traffic Management (verkeersmanagement), Traffic Monitoring (verkeersmonitoring) en Calamity Abatement (calamiteitenbestrijding); tot de vervoersdiensten behoren reisplanning, haven- en terminalbeheer, vracht- en vlootbeheer, statistieken en infrastructuurheffingen voor de binnenvaart.

RIS ondersteunen het verkeers- en vervoersbeheer in de binnenvaart. Het doel is bijdragen tot i) een veilig en efficiënt vervoersproces en ii) een volledig gebruik van de binnenwateren. Het wetgevingsproces voor de regulering van RIS op EU-niveau ging in 2005 van start met de vaststelling van de RIS-richtlijn (Richtlijn 2005/44/EG). In de richtlijn is een kader bepaald voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde, interoperabele en open RIS om de veiligheid, de efficiëntie en de milieuvriendelijkheid van de binnenvaart in de EU te verbeteren. Tegelijk was de richtlijn bedoeld om de koppeling van de binnenvaart met andere

<sup>1</sup> Bron: Statistical pocketbook 2022 (europa.eu).

<sup>2</sup> België, Bulgarije, Duitsland, Frankrijk, Hongarije, Kroatië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slowakije en Tsjechië.

<sup>3</sup> Bron: *EU transport in figures*. [https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022\\_en](https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en)

<sup>4</sup> CCR (2022). Thematic report. An assessment of new market opportunities for inland waterway transport. Beschikbaar op: [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report\\_20212022\\_EN\\_BD.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf)

<sup>5</sup> Europese Commissie (2016), werkdocument van de diensten van de Commissie: Refit Ex-post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report (SWD(2016) 140 final).

vervoerswijzen (d.w.z. multimodaal vervoer) te vergemakkelijken. Binnen het EU-kader voorziet de richtlijn in i) algemene voorschriften voor de wijze waarop RIS door de lidstaten moeten worden opgezet, ii) de gebieden waarvoor standaarden moeten worden opgesteld en iii) de te volgen beginselen. De eigenlijke technische richtsnoeren en specificaties worden door de Commissie opgesteld en door middel van secundaire wetgeving vastgesteld.

De Commissie voerde een ex-postevaluatie van de richtlijn<sup>6</sup> uit waaruit bleek dat die een positief effect op de harmonisatie van RIS had. Uit de evaluatie bleek echter ook dat er nog ruimte voor verbetering is. Bij het overwegen van de uitvoering van de richtlijn bleek namelijk dat i) niet alle RIS-technologieën hetzelfde uitvoerings- en maturiteitsniveau hebben bereikt en ii) niet alle RIS-technologieën in alle landen en riviercorridors volledig in dezelfde mate worden gebruikt. Bovendien heeft de trage actualisering van standaarden een belangrijke rol gespeeld in de trage ontwikkeling van RIS. In het huidige kader is het opstellen van standaarden namelijk gebaseerd op de losjes gecoördineerde inbreng van deskundigen uit de lidstaten, waardoor de vaststelling van een nieuwe versie door middel van een uitvoeringshandeling nogal wat tijd in beslag neemt. De ervaring leert dat het vijf tot twaalf jaar duurt voordat de standaarden zijn opgesteld en in de sector zijn ingevoerd. Daardoor verlaagt dan weer de efficiëntie van binnenvaartmaatschappijen die oude standaarden en technologieën blijven gebruiken. In het DINA-rapport (2017) kwamen factoren aan bod die verband houden met digitalisering en de gevolgen daarvan voor het concurrentievermogen van de sector ten opzichte van andere vervoerswijzen, en werd vastgesteld dat RIS een belangrijke rol kunnen spelen in de binnenvaart. Als RIS niet correct worden gebruikt, kan het concurrentievermogen van de binnenvaartsector dus worden belemmerd.

Bovendien moeten volgens de Europese Green Deal alle vervoerswijzen, ook de binnenvaart, bijdragen tot het verwezenlijken van de EU-doelstelling om een klimaatneutrale economie te worden en het milieu te beschermen. Voor de binnenvaart vertaalt zich dat ook in een betere integratie met andere vervoerswijzen in een naadloze intermodale logistieke keten. De vervoerssector heeft in andere vervoerswijzen al ontwikkelingen doorgemaakt. Zo werden in 2019 voor het EMSWe en in 2020 voor eFTI wettelijke bepalingen voor digitale instrumenten met betrekking tot vracht vastgesteld. De RIS-richtlijn was tot nu toe echter gericht op de veiligheid van de scheepvaart, zonder de integratie van de binnenvaart in multimodale toeleveringsketens mogelijk te maken. Daarnaast is een efficiënte grensoverschrijdende uitwisseling van informatie tussen autoriteiten belangrijk voor een efficiënt vervoerssysteem. Hoewel de lidstaten na verloop van tijd beter zijn gaan samenwerken, zijn niet alle meldingen die in de binnenvaart worden gebruikt, gedigitaliseerd. En zelfs als ze gedigitaliseerd zijn, gebruiken de lidstaten verschillende meldingstoepassingen die niet compatibel zijn. Dat betekent dat het aantal meermaals ingediende elektronische scheepsmeldingen aan de grenzen de laatste jaren niet substantieel is gedaald. Bovendien is het volgens de RIS-richtlijn niet verplicht om persoonsgegevens via RIS uit te wisselen. Niettemin hebben sommige belanghebbenden, met name scheepsexploitanten, hun bezorgdheid geuit over de betrouwbaarheid van informatie over de positie van vaartuigen, waardoor de lidstaten terughoudend zijn om RIS-gegevens te delen. Daaruit blijkt dat zowel de lidstaten als belanghebbenden zich niet bewust lijken te zijn van de vraag in hoeverre – en voor welke doeleinden – persoonsgegevens rechtmatig via RIS worden of kunnen worden uitgewisseld. Tot slot kon tijdens de evaluatie niet worden vastgesteld of RIS invloed hebben op de duurzaamheid of op een modal shift in de sector, deels door een aanzienlijk gebrek aan beschikbare gegevens.

Het grootste probleem is derhalve de trage en versnipperde invoering van RIS, waardoor het

---

<sup>6</sup> SWD(2021) 50 final.

concurrentievermogen en de veiligheid van de sector worden belemmerd en er niet wordt bijgedragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van de Europese Green Deal.

Omdat de binnenvaart op bevaarbare waterwegen is geconcentreerd, doen de in de vorige punten beschreven problemen zich alleen voor op waterwegen waar RIS worden ingevoerd en toegepast. Die problemen zijn dan ook sterk geografisch bepaald en heel specifiek. Gezien de grootte van de sector zal de omvang van de problemen noodzakelijkerwijs beperkt zijn in vergelijking met de rest van de vervoerssector.

Daarom heeft het initiatief tot doel de vastgestelde problemen aan te pakken. De algemene doelstelling van de wijziging van de richtlijn is een efficiënt kader te bepalen voor de invoering en het gebruik van RIS. De specifieke doelstellingen zijn:

- de beschikbaarheid van RIS-gegevens en geharmoniseerde standaarden waarborgen;
- de integratie van de binnenvaart in de multimodale keten bevorderen;
- een ruimere toepassing en betere interoperabiliteit van digitale oplossingen verzekeren en problemen op het gebied van gegevensbescherming oplossen.

- **Verenigbaarheid met bestaande bepalingen op het beleidsterrein**

De grondgedachte van de herziening van de RIS-richtlijn hangt samen met de belangrijkste doelstellingen van het huidige EU-beleid, zoals uiteengezet in de Europese Green Deal<sup>7</sup>. In aansluiting op de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit, die als mijlpaal stelt dat het vervoer over de binnenwateren en de korte vaart met 25 % moet toenemen tegen 2030 en met 50 % tegen 2050, heeft de Europese Commissie in juni 2021 het actieplan NAIADES III met 35 punten ingediend om de rol van de binnenvaart in onze systemen voor mobiliteit en logistiek te versterken. De kerndoelstellingen zijn: i) meer vracht vervoeren over de Europese rivieren en kanalen en ii) de overgang naar emissievrije binnenschepen tegen 2050 bevorderen. Die doelstellingen zijn in overeenstemming met de Europese Green Deal, waarin ervoor wordt gepleit om een aanzienlijk deel van het goederenvervoer over land dat momenteel via de weg verloopt, te verschuiven naar het spoor en de binnenwateren. In de NAIADES III-mededeling wordt aangegeven dat RIS in dat beleid een belangrijke rol moeten spelen als gegevensbron voor de toekomstige Europese dataruimte voor mobiliteit, waardoor de integratie van de binnenvaart in multimodale logistieke en mobiliteitsketens wordt vergemakkelijkt.

- **Verenigbaarheid met andere beleidsterreinen van de Unie**

Dit voorstel is in overeenstemming met – en vormt een aanvulling op – bestaande wetgevingshandelingen op het gebied van de binnenvaart en met rechtshandelingen betreffende vervoer in het algemeen. Op strategisch niveau is het in overeenstemming met de TEN-T-verordening<sup>8</sup>, die onder meer betrekking heeft op i) informatie- en communicatietechnologie (zoals de invoering van IT-toepassingen, waaronder RIS) en ii) multimodale aspecten, zoals het verbinden van binnenhaveninfrastructuur met infrastructuur voor goederenvervoer per spoor en over de weg. Daarnaast voorziet de Connecting Europe Facility in het kader van het TEN-T in financiering voor de ontwikkeling van RIS. De aanpak die in dat verband voor alle beleidsopties wordt gehanteerd, is om geen overlappende digitale instrumenten voor vervoerswijzen en -functies te dupliceren of te ontwikkelen, maar om in plaats daarvan koppelingen met bestaande instrumenten mogelijk te maken en te verbeteren

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

<sup>8</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013.

(door de uitwisseling van passende informatie), zodat de bestaande systemen optimaal worden benut.

In de verordening inzake elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)<sup>9</sup> is een rechtskader bepaald dat bedrijven in staat stelt informatie in elektronische vorm uit te wisselen met handhavingsinstanties (d.w.z. voor het goederenvervoer over de weg, per spoor, over de binnenwateren en door de lucht in de Europese Unie). Exploitanten zijn niet verplicht om wettelijk verplichte informatie elektronisch ter beschikking van een bevoegde instantie te stellen. Als zij er echter voor kiezen om die informatie elektronisch beschikbaar te stellen, moeten zij de voorschriften van de eFTI-verordening volgen. Momenteel is er weinig interactie tussen RIS en eFTI, hoewel er potentiële synergieën zijn die kunnen worden gerealiseerd door eFTI-platforms te gebruiken voor de uitwisseling van door RIS vereiste vrachtinformatie.

In de nieuwe verordening betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen<sup>10</sup> zijn streefcijfers opgenomen voor walstroomvoorziening in binnenhavens. Ook moeten de lidstaten nationale beleidskaders opstellen met geplande initiatieven voor de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, zoals waterstof en elektriciteit, in de binnenvaart. RIS kunnen een aanvulling op die verordening vormen door de uitwisseling te vergemakkelijken van informatie tussen binnenschepen en havens die voor dergelijke alternatieve brandstoffen zijn uitgerust, en met name over de beschikbaarheid van infrastructuur in realtime. Dat kan dan weer het gebruik van die brandstoffen door de binnenvaartsector ondersteunen.

## **2. RECHTSGRONDSLAG, SUBSIDIARITEIT EN EVENREDIGHEID**

### **• Rechtsgrondslag**

Artikel 91, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) dient als rechtsgrondslag voor de vaststelling van EU-wetgeving inzake een gemeenschappelijk vervoersbeleid. Binnen dat rechtskader voorziet de EU in een gecoördineerde en geharmoniseerde invoering van informatie- en communicatietechnologie op de binnenwateren die bijdraagt tot een veiliger en efficiënter vervoer over de binnenwateren, in plaats van alleen te vertrouwen op het ongecoördineerde optreden van de afzonderlijke lidstaten.

### **• Subsidiariteit (bij niet-exclusieve bevoegdheid)**

De behoefte aan optreden van de EU werd erkend toen de RIS-richtlijn werd vastgesteld en RIS over heel Europa in een verschillend tempo werden ontwikkeld, met verschillende technologieën en toepassingen, waardoor grensoverschrijdend reizen werd belemmerd. Als de EU niet zou optreden, zouden er waarschijnlijk verschillen zijn in het niveau en de aard van de verlening van RIS tussen de lidstaten of in de aanpak van initiatieven op het niveau van regio's of rivieren (d.w.z. op het niveau van de riviercommissies). Dat zou op zijn beurt waarschijnlijk tot regionale versnippering leiden omdat elke riviercommissie zich zou concentreren op de toepassing van haar eigen oplossingen, waardoor de gemeenschappelijke markt wordt belemmerd en een stap achteruit wordt gezet op het gebied van harmonisatie op corridorniveau.

---

<sup>9</sup> Verordening (EU) 2020/1056.

<sup>10</sup> Verordening (EU) 2023/1804.

De rechtstreeks getroffen lidstaten zijn de lidstaten die onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, met name de lidstaten met bevaarbare waterwegen die belangrijk zijn voor het TEN-T.

- **Evenredigheid**

Het voorstel is zodanig opgesteld dat rekening wordt gehouden met de resultaten van de hieronder vermelde evaluatie. De Commissie heeft ook een effectbeoordeling uitgevoerd om alternatieve maatregelen voor het bereiken van dezelfde doelstellingen vast te stellen, te beoordelen en te evalueren.

Het voorstel heeft tot doel het kader voor de verlening van RIS te actualiseren. Dat zal worden gerealiseerd door i) de harmonisatie en de invoering van technische specificaties te verbeteren, ii) de uitwisseling van RIS-gegevens tussen gebruikers te vergemakkelijken en uit te breiden en iii) het toepassingsgebied van de richtlijn te concentreren op de bevaarbare waterwegen die belangrijk zijn voor het TEN-T. Er worden geen kosten voor bedrijven ingevoerd en de extra kosten voor nationale overheden lijken beperkt te zijn, vooral in vergelijking met de voordelen van de lagere lasten voor scheepsexploitanten en de positieve effecten van de verwachte modal shift.

- **Keuze van het instrument**

Aangezien het voorstel slechts een aantal wijzigingen van Richtlijn 2004/44/EG vereist, is een wijzigingsrichtlijn het geschiktste rechtsinstrument.

### **3. EVALUATIE, RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDEN EN EFFECTBEOORDELING**

- **Evaluatie van bestaande wetgeving en controle van de resultaatgerichtheid ervan**

Vijftien jaar na de vaststelling van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde RIS op de binnenwateren in de Unie heeft de Commissie een ex-postevaluatie uitgevoerd. Die ex-postevaluatie was bedoeld ter ondersteuning van verdere besluiten in verband met de ontwikkeling van het wetgevingskader op dat beleidsterrein, waaronder een mogelijke herziening van de huidige richtlijn. De belangrijkste bevindingen van de evaluatie hadden betrekking op de mate van harmonisatie, die voor alle RIS-technologieën verschillend is omdat ze niet in alle landen en riviercorridors in dezelfde mate worden gebruikt. In de evaluatie werd ook geconcludeerd dat er geen aanwijzingen waren dat de RIS-richtlijn voor een modal shift naar de binnenvaart heeft gezorgd. Bovendien bleek uit de evaluatie dat de RIS-richtlijn en de bijbehorende uitvoeringshandelingen nog altijd relevant waren, maar dat het belangrijkste aandachtsgebied van de richtlijn, namelijk de veiligheid van de scheepvaart, niet langer voldoende was afgestemd op de behoeften van de sector. Meer in het bijzonder bleek uit de evaluatie dat de RIS-richtlijn niet inspeelt op de behoefte om de efficiëntie en de integratie in multimodale toeleveringsketens van de binnenvaart te verbeteren. Bovendien bleek uit de evaluatie dat de RIS-richtlijn onvoldoende inspeelt op nieuwe technologische uitdagingen en de verdere digitalisering van de sector. Al die bevindingen werden in aanmerking genomen en behandeld in het effectbeoordelingsproces.

- **Raadpleging van belanghebbenden**

Voor de effectbeoordeling werden reacties van belanghebbenden verzameld op verschillende wijzen, waaronder een aanvangseffectbeoordeling, een openbare raadpleging en gerichte raadplegingen door een externe contractant via onlinevragenlijsten, gerichte enquêtes,

interviews, vergaderingen en workshops. Er werd zowel naar kwalitatieve input (meningen, standpunten, suggesties) als naar kwantitatieve informatie (gegevens en statistieken) gevraagd.

Belanghebbenden waren onder meer deelnemers van nationale instanties, RIS-gebruikers, fabrikanten van RIS-apparatuur, kleine en middelgrote ondernemingen, internationale organisaties, sectorverenigingen, beroepsverenigingen op Europees niveau, instanties van de lidstaten en schippers (d.w.z. alle relevante groepen met een gevestigd belang in RIS).

- **Bijeenbrengen en gebruik van expertise**

De Commissie voerde een evaluatiestudie uit (een ex-postevaluatie van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services op de binnenwateren in de Unie) ter ondersteuning van de evaluatie en de opstelling van een werkdocument van de diensten van de Commissie<sup>11</sup>. De studie begon in januari 2019 en liep af in januari 2020.

- **Effectbeoordeling**

Het voorstel is gebaseerd op de resultaten van een effectbeoordeling op basis van een ondersteunende studie door een externe consultant met specifieke kennis.

Er zijn drie beleidsopties opgesteld en beoordeeld voor de aanpak van de problemen en probleemorzaken die in de effectbeoordeling zijn vastgesteld. Alle drie de beleidsopties bevatten verschillende maatregelen om de doelstellingen van het initiatief te helpen verwezenlijken, hoewel elke optie een verschillend niveau van doeltreffendheid en efficiëntie heeft.

Beleids optie A voorziet in een beperkte actualisering van de richtlijn, zonder het toepassingsgebied te wijzigen maar met de bedoeling de vastgestelde fundamentele tekortkomingen aan te pakken. De algemene basisstructuur van RIS, zowel wat betreft de technologische elementen als de wijze waarop informatie tussen belanghebbenden wordt uitgewisseld, zou grotendeels dezelfde blijven. In deze beleidsoptie spelen interpretatierichtsnoeren voor standaarden en de toepassing van die standaarden door de lidstaten een centrale rol als niet-regelgevende maatregelen om de harmonisatie te verbeteren. Een belangrijk nieuw element is het besluit om het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni) een rol te geven in de ontwikkeling van standaarden. Om de kwaliteit van basisgegevens voor RIS te verbeteren, moeten de lidstaten vaker updates van het Europees beheersysteem voor referentiegegevens (ERDMS) doorvoeren. De lidstaten moeten ook een klachtafhandlingsmechanisme opzetten waar RIS-gebruikers problemen met de invoering van RIS kunnen melden (en zij moeten daarover jaarlijks verslag uitbrengen aan de Europese Commissie). Tot slot zullen de lidstaten moeten beoordelen in hoeverre persoonsgegevens worden gebruikt en verzekeren dat die gegevens op passende wijze worden verwerkt.

Optie B handhaaft een aantal maatregelen van beleidsoptie A, zoals het klachtafhandlingsmechanisme, de verplichting om ERDMS-gegevens bij te werken, de betrokkenheid van het Cesni en de verduidelijking betreffende persoonsgegevens. Beleids optie B gaat echter verder in het ondersteunen van de ontwikkeling van RIS door een belangrijke wijziging in de architectuur van RIS: de verplichte oprichting van een centraal knooppunt voor de uitwisseling van gegevens en de verlening van diensten (het RIS-platform). De gegevens zouden niet langer rechtstreeks tussen de verschillende gebruikers

---

<sup>11</sup> [090166e5d9dfde69.pdf](https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/090166e5d9dfde69.pdf)

(zoals scheepsexploitanten en binnenhavens) worden uitgewisseld maar via platforms en functies van het RIS-platform. In het kader van deze optie zouden de momenteel ontbrekende standaarden voor navigatie en reisplanning worden ingevoerd, zodat scheepsexploitanten extra informatie krijgen. De uitwisseling van gegevens zou ook een prominenter rol gaan spelen. Scheepsexploitanten zouden vrachtinformatie verplicht moeten melden via eFTI en ook de mogelijkheid hebben om de uitwisseling van operationele gegevens met binnenhavens elektronisch te laten verlopen. Het zou ook mogelijk zijn om operationele informatie uit te wisselen met andere vervoerswijzen. RIS zouden ook toegespitst worden op de belangrijkste waterwegen, omdat het toepassingsgebied zou overeenkomen met dat van de waterwegen van het TEN-T.

Optie C is het meest ambitieus, omdat de vorige optie zou worden uitgebreid met twee verplichte maatregelen: i) de verplichting voor scheepsexploitanten om hun reisplannen elektronisch te melden en ii) de verplichting om gegevens uit te wisselen met binnenhavens, waardoor een nieuw kader wordt ingevoerd voor verkeersbeheer en voor technische ontwikkelingen zoals digitalisering en automatisering.

Beleids optie B geniet de voorkeur omdat die het beste evenwicht biedt tussen de te realiseren doelstellingen, de evenredigheid van het optreden, de kosten en baten en het gemak van de uitvoering. Hoewel beleids optie C de grootste netto voordelen oplevert, brengt ze ook de hoogste kosten met zich mee. De totale kosten van optie C zijn 434 % hoger dan die van optie B, terwijl de totale baten slechts 107 % hoger zijn. Voorts garandeert optie B dat de specifieke doelstellingen op een progressievere en efficiëntere manier worden aangepakt, wat een betere kosten-batenverhouding tot gevolg heeft (4,8 tegenover 1,9) en een soepele overgang mogelijk maakt voor autoriteiten en exploitanten (door minder verplichte maatregelen).

De voorkeursoptie resulteert in totale voordelen die worden geraamd op 450,4 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario. Er zullen naar verwachting ook indirecte voordelen voor de samenleving zijn in de vorm van besparingen op externe kosten, die worden geraamd op 311 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario. Die voordelen zijn het gevolg van het toegenomen gebruik van de binnenvaart en de verschuiving van het wegvervoer. De netto kostenbesparing van de voorkeursoptie wordt geraamd op 356,7 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde in de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario.

Bij dit voorstel is een effectbeoordelingsverslag<sup>12</sup> gevoegd waarvan in augustus 2023 een ontwerp is voorgelegd aan de Raad voor regelgevingstoetsing. De raad bracht een positief advies uit, en het effectbeoordelingsverslag werd herzien conform de aanbevelingen van de raad. De opmerkingen van de raad zijn behandeld in het werkdocument van de diensten van de Commissie bij dit wetgevingsvoorstel.

- **Resultaatgerichtheid en vereenvoudiging**

Dit initiatief maakt deel uit van het werkprogramma van de Commissie voor 2023, onder het kopje “Een Europa dat klaar is voor het digitale tijdperk” in bijlage II (Refit-initiatieven). Het initiatief heeft een Refit-aspect omdat het informatie-uitwisseling via RIS vereenvoudigt en harmoniseert. Het zal de administratieve lasten voor scheepsexploitanten verlagen omdat er minder behoefte zal zijn om vrachtgegevens opnieuw te registreren en aan havens te melden. Door de harmonisatie en de uitwisseling van RIS-informatie te verbeteren, zal de voorkeursoptie een administratieve kostenbesparing voor scheepsexploitanten opleveren van

---

<sup>12</sup> SWD [...] 2023.



naar schatting 28,5 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario. Omdat scheepsexploitanten bovendien minder moeite zullen hebben om de nodige informatie te verkrijgen voor reisplanning en navigatie, zullen de aanpassingskosten naar verwachting dalen met 72,1 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde voor de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario. Daarnaast zouden aanbieders van softwarediensten voor RIS voordeel halen uit de toegang tot meer en betere gegevens, waarvan de kostenbesparing wordt geschat op 8,1 miljoen EUR, uitgedrukt als contante waarde over de periode 2025-2050, ten opzichte van het referentiescenario.

- **Grondrechten**

De beleidsopties werden beoordeeld om te vast te stellen of ze gevolgen zouden hebben voor de grondrechten en/of de gelijke behandeling van EU-burgers. Het uitgangspunt voor de beoordeling van de grondrechten is het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie<sup>13</sup>. Alle beleidsopties werden beoordeeld met betrekking tot het desbetreffende EU-instrument, en de conclusie luidde dat alle drie de opties de mensenrechten en de grondrechten ten volle eerbiedigen en dat geen van de opties negatieve gevolgen zou hebben. Dat is volledig in overeenstemming met de toepasselijke wetgeving, waardoor er meer juridische duidelijkheid komt voor gebruikers van RIS-diensten.

#### **4. GEVOLGEN VOOR DE BEGROTING**

Het voorstel heeft geen gevolgen voor de begroting van de EU.

#### **5. OVERIGE ELEMENTEN**

- **Uitvoeringsplanning en regelingen betreffende controle, evaluatie en rapportage**

Er zijn passende monitoring- en rapportageregelingen vastgesteld. Het klachtafhandelingsmechanisme dat is ingevoerd op het niveau van de lidstaten, zal een vroege vaststelling aan de basis van eventuele problemen bij de toepassing van de richtlijn mogelijk maken. De lidstaten zullen een jaarlijks rapport bij de Commissie moeten indienen met informatie over klachten en corrigerende maatregelen. Daarnaast zal het via het RIS-platform, als digitaal instrument voor RIS-uitwisselingen, mogelijk zijn om statistieken te verzamelen die op hun beurt monitoring van het RIS-gebruik mogelijk maken. Samen met de verdere ontwikkeling van technische specificaties voor het platform zullen specifieke indicatoren worden ontwikkeld die moeten worden gemonitord. Voorts zal informatie uit reeds openbaar beschikbare bronnen (Eurostat) — of uit ad-hoc-enquêtes en raadplegingen met deskundigen uit de sector — duidelijkheid verschaffen over de operationele en markteffecten van de richtlijn.

Aangezien het initiatief afhankelijk is van de toepassing van secundaire wetgeving (technische standaarden), is het belangrijk dat er voldoende tijd is voor de ontwikkeling en invoering van die secundaire wetgeving. Daarom zal de Commissie zeven jaar na de inwerkingtreding van de wetgeving een evaluatie uitvoeren om na te gaan in welke mate de doelstellingen van het initiatief zijn bereikt.

- **Toelichtende stukken (bij richtlijnen)**

Er zijn geen toelichtende stukken nodig omdat het voorstel tot doel heeft de bestaande regeling te vereenvoudigen en te verduidelijken.

---

<sup>13</sup> PB C 326 van 26.10.2012, blz. 2.

- **Artikelsgewijze toelichting**

Artikel 1 van de wijzigingsrichtlijn is het belangrijkste onderdeel en bevat wijzigingen van talrijke bepalingen van Richtlijn 2005/44/EG.

De inhoudelijke wijzigingen van de richtlijn worden hieronder uiteengezet.

***Onderwerp en toepassingsgebied***

In punt 1 wordt artikel 1 vervangen om verouderde verwijzingen te schrappen. In punt 2 wordt artikel 2, lid 1, gewijzigd om het toepassingsgebied van de richtlijn toe te spitsen op de binnenwateren van de lidstaten die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk.

***Definities***

In punt 3 worden definities ingevoerd die rekening houden met de nieuwe elementen die bij deze richtlijn worden ingevoerd, vooral met betrekking tot elektronische systemen en platforms die in de vervoerssector worden gebruikt.

***Opzetten van RIS en technische richtsnoeren en specificaties***

Punt 4 vervangt artikel 4 om zowel de wijze waarop diensten in het kader van RIS zullen worden verleend als het soort diensten dat zal worden verleend, te actualiseren. Krachtens lid 3 wordt de verplichting voor de lidstaten om gegevens over navigatie en reisplanning te verstrekken, aangescherpt en verfijnd en wordt een nieuwe verplichting ingevoerd om gegevens aan het ERDMS te verstrekken teneinde de algemene kwaliteit en tijdigheid te verbeteren van de informatie die aan RIS-gebruikers wordt verstrekt. Om de uitwisseling van informatie en de multimodaliteit van de binnenvaart te verbeteren, worden daarnaast voorschriften ingevoerd voor de uitwisseling van informatie met andere systemen en platforms die in de vervoerssector worden gebruikt (waaronder EMSWe, eFTI, havengemeenschapssystemen en slimme binnenvaartinfrastructuursystemen).

Voorts wordt in lid 6 de structuur van de digitale architectuur van RIS bepaald door één digitaal platform (het RIS-platform) vast te leggen als de belangrijkste digitale backbone voor de levering van RIS, waarmee alle RIS moeten worden ontwikkeld en geleverd. De Commissie is bevoegd om door middel van uitvoeringshandelingen te beslissen over de functionele en technische specificaties van het RIS-platform.

Punt 5 vervangt artikel 5, waarbij verouderde elementen worden geschrapt en nieuwe technische specificaties worden ingevoerd die de lidstaten moeten toepassen om te waarborgen dat de diensten overeenkomstig artikel 4 worden verleend.

***Bevoegde autoriteiten en afhandeling van klachten***

Punt 6 vervangt artikel 8, waarbij bevoegde instanties worden ingesteld voor de exploitatie van het RIS-platform en de afhandeling van klachten. Bij punt 7 wordt een nieuw artikel 8 bis ingevoerd, waarin de rol en de belangrijkste elementen worden beschreven van de te volgen procedure voor de afhandeling van klachten. De lidstaten zijn verantwoordelijk voor de ontwikkeling en de toepassing van die procedure en moeten regelmatig verslag over de werking uitbrengen aan de Europese Commissie. Dat zou voor een beter toezicht op en een snellere behandeling van problemen bij de uitvoering van de richtlijn zorgen.

***Regels inzake privacy, veiligheid en het hergebruik van informatie***

Punt 8 vervangt artikel 9, waarbij de vereisten inzake privacy, beveiliging en het hergebruik van informatie worden geactualiseerd. Bij punt 8 worden ook verouderde bepalingen geschrapt.

***Wijzigingsprocedure en uitoefening van de bevoegdheidsdelegatie***

Punt 9 vervangt artikel 10 betreffende de wijzigingsprocedure, waarbij lid 1 voorziet in een gedelegeerde handeling voor de actualisering van de minimumvereisten voor de gegevens in bijlage I. Krachtens lid 2 is de Commissie bevoegd om bijlage III te wijzigen, teneinde door middel van een gedelegeerde handeling de recentste versie van ES-RIS in te voeren, aangezien de noodzakelijke standaarden voor RIS voortaan een integrerend – maar geen essentieel – onderdeel van de richtlijn worden, onder voorwaarden. Lid 3 verleent de Commissie de bevoegdheid om bijlage III door middel van een gedelegeerde handeling te wijzigen als niet aan een aantal voorwaarden kan worden voldaan.

De punten 10 en 11 vervangen de leden 2 en 6 van artikel 10 bis, teneinde verouderde elementen bij te werken.

Punt 12 vervangt artikel 11, waarbij verouderde bepalingen worden geschrapt en het Binnenvaartcomité wordt ingesteld als het bevoegde comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011.

In punt 13 worden de leden 2 en 3 van artikel 12 geschrapt omdat ze verouderde specifieke omzettingbepalingen bevatten, omdat er voldoende ervaring is met de invoering van RIS en de wijzigingsrichtlijn nu de belangrijkste waterwegen als toepassingsgebied heeft.

In punt 14 wordt artikel 12 bis ingevoegd, waarbij controlebepalingen voor de uitvoering van de richtlijn worden ingevoerd.

Punt 15 vervangt bijlage I bij Richtlijn 2005/44/EG, met inbegrip van actualiseringen van de minimumvereisten voor de gegevens.

Punt 16 vervangt bijlage II bij Richtlijn 2005/44/EG, waarbij de beginselen voor de technische specificaties van RIS worden bijgewerkt en gestroomlijnd.

Punt 17 voegt een nieuwe bijlage III toe, waarin de verwijzing naar ES-RIS is opgenomen.

### ***Overige bepalingen***

In artikel 2 van de wijzigingsrichtlijn wordt de verplichting tot omzetting bepaald.

In artikel 3 van de wijzigingsrichtlijn wordt de inwerkingtreding ervan bepaald.

In artikel 4 van de wijzigingsrichtlijn worden de adressaten bepaald.

### **Bijlagen**

Bijlage I bevat de minimumvereisten voor de gegevens die moeten worden verstrekt voor navigatie en reisplanning. Bijlage II bevat de beginselen voor het opstellen van technische specificaties voor RIS. Bijlage III bevat de technische specificaties die op RIS van toepassing zijn.

Voorstel voor een

## **RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD**

### **tot wijziging van Richtlijn 2005/44/EG betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité<sup>14</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's<sup>15</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Bij Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>16</sup> is een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Information Services (RIS) in de Unie. De invoering van RIS op de binnenwateren ondersteunt de veiligheid en de efficiëntie van het vervoer over de binnenwateren, en uiteindelijk de duurzaamheid ervan, door binnenvaartactiviteiten efficiënter te maken.
- (2) Sinds de inwerkingtreding van Richtlijn 2005/44/EG heeft de binnenvaartsector voordeel gehaald uit de invoering van geharmoniseerde RIS. De mate van harmonisatie verschilt echter van lidstaat tot lidstaat en de invoering van de nodige specificaties is een langdurig proces gebleken. Tegelijk wordt in de Europese Green Deal<sup>17</sup> aangedrongen op de verdere ontwikkeling van geautomatiseerde en geconnecteerde multimodale mobiliteit; RIS moeten worden aangepast om op die nieuwe uitdagingen te kunnen inspelen. Voorts wordt in de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit<sup>18</sup> de herziening van Richtlijn 2005/44/EG voorgesteld als een van de maatregelen om de totstandbrenging van een echt slim vervoerssysteem, efficiënte capaciteitstoewijzing en verkeersbeheer te bevorderen. Ter ondersteuning van de doelstelling dat de binnenwateren tegen 2030 deel moeten uitmaken van een naadloos systeem van geharmoniseerde RIS, wordt in het actieplan NAIADES III<sup>19</sup> aangegeven dat de herzieningen van het rechtskader voor RIS tot doel zouden hebben de bestaande hiaten in de harmonisatie en de interoperabiliteit met andere vervoerswijzen te helpen

---

<sup>14</sup> PB C van , blz. .

<sup>15</sup> PB C van , blz. .

<sup>16</sup> Richtlijn 2005/44/EG van het Europees Parlement en de Raad van 7 september 2005 betreffende geharmoniseerde River Information Services (RIS) op de binnenwateren in de Gemeenschap (PB L 255 van 30.9.2005, blz. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

<sup>17</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>18</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>19</sup> COM(2021) 324 final.

vullen en bij te dragen tot een betere beschikbaarheid en een beter hergebruik van gegevens en een betere interoperabiliteit van digitale systemen, conform de Europese datastrategie<sup>20</sup>. Die veranderingen en ontwikkelingen en de ervaring die is opgedaan bij de uitvoering van Richtlijn 2005/44/EG, moeten in aanmerking worden genomen bij de aanpassing van RIS.

- (3) In het belang van de vaststelling van een consequente aanpak van interoperabiliteit in de sector openbare diensten moeten bij de invoering van het RIS-platform en andere oplossingen die onder het toepassingsgebied van deze handeling vallen, de beginselen worden gevolgd die zijn neergelegd in het recentste Europees interoperabiliteitskader<sup>21</sup>, zoals opgedragen in artikel 6 van het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van maatregelen voor een hoog niveau van interoperabiliteit van de overheidssector in de Unie (verordening Interoperabel Europa)<sup>22</sup>.
- (4) Verordening (EU) nr. 1315/2013<sup>23</sup> bevat voorschriften voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)<sup>24</sup> met het oog op de goede werking van de interne markt, en heeft tot doel te waarborgen dat dezelfde hoogwaardige diensten beschikbaar zijn en compatibel zijn met de systemen van andere vervoerswijzen op dat netwerk.
- (5) Aangezien binnenschepen meestal internationale reizen maken, moeten RIS gericht zijn op de binnenwateren die deel uitmaken van het TEN-T en dus van groot belang zijn voor de Unie, en niet alleen op binnenwateren die tot een onderling verbonden netwerk behoren. Om rekening te kunnen houden met specifieke nationale kenmerken moeten de lidstaten de RIS-voorschriften op vrijwillige basis kunnen blijven uitbreiden tot andere delen van hun netwerk van binnenwateren dan die welke in het TEN-T zijn opgenomen.
- (6) Uit de ervaring die is opgedaan met de toepassing van Richtlijn 2005/44/EG bleek dat het belangrijk is om de technische specificaties voor de verstrekking van gegevens over navigatie en reisplanning aan te scherpen zodat de kwaliteit en de tijdigheid wordt verbeterd van informatie die aan RIS-gebruikers wordt verstrekt. Het Europees beheersysteem voor referentiegegevens (ERDMS) bevat de nodige informatie voor de goede werking van RIS, is door de Commissie opgezet en wordt door haar beheerd. De lidstaten moeten daarom de werking van het ERDMS ondersteunen door alle vereiste gegevens tijdig te verstrekken en ten minste eenmaal per jaar na te kijken en zo nodig bij te werken.
- (7) De beschikbaarheid van actuele en nauwkeurige gegevens over de toestand van de vaarweg en specifieke punten zoals bruggen, sluizen en binnenhavens voor RIS-gebruikers tijdens het varen, moet de algehele efficiëntie van de binnenvaartsector

---

<sup>20</sup> COM(2020) 66 final.

<sup>21</sup> COM(2017) 134 final.

<sup>22</sup> COM(2022) 720 final.

<sup>23</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>24</sup> Het TEN-T-beleid (het beleid van de EU voor het trans-Europees vervoersnetwerk) is een belangrijk instrument voor de ontwikkeling van een samenhangende, efficiënte, multimodale en hoogwaardige vervoersinfrastructuur in de hele EU. Het TEN-T bestaat uit spoorwegen, binnenwateren, kustvaartroutes en wegen die stedelijke knooppunten, zee- en binnenhavens, luchthavens en terminals met elkaar verbinden.

verbeteren. RIS moeten daarom een actuele gegevensuitwisseling bevatten met semiautomatisch en volledig automatisch beheer van infrastructuursystemen voor sluizen en beweegbare bruggen en met de havengemeenschapssystemen van binnenhavens.

- (8) Opatat RIS interconnectie met de logistieke keten mogelijk zou maken, is het belangrijk dat informatie niet alleen wordt gedeeld met binnenvaartgebruikers maar ook met systemen en toepassingen van andere vervoerswijzen. De nationale maritieme éénloketsystemen (MNSW's) binnen het Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe)<sup>25</sup> moeten geharmoniseerde scheepsmelding in de hele Unie mogelijk maken. De uitwisseling van verkeersinformatie zoals aankomst- en vertrektijden zou interoperabiliteit, multimodaliteit en een vlotte integratie van de binnenvaart in de gehele logistieke keten verzekeren. Elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI) moet waar nodig de basis vormen voor de uitwisseling van vrachtinformatie tussen RIS-gebruikers. Waar nodig moeten via RIS koppelingen tot stand worden gebracht en gegevens worden uitgewisseld met systemen en platforms van andere vervoerswijzen.
- (9) De uitwisseling van informatie tussen binnenschepen en binnenhavens, bijvoorbeeld over de beschikbaarheid van haveninstallaties, over werktijden of over schepen en vracht, verloopt niet altijd optimaal en beïnvloedt de efficiëntie van binnenvaartactiviteiten. Informatie over de beschikbaarheid van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen in havens is van bijzonder belang om de milieuprestaties van de sector te verbeteren. Om de uitwisseling van dergelijke informatie te vereenvoudigen en te stroomlijnen en de algehele efficiëntie van de sector te verbeteren, is het belangrijk dat die uitwisseling een onderdeel van RIS wordt en dat de nodige technische specificaties worden ontwikkeld.
- (10) Het gebruik van één enkel digitaal platform voor RIS moet de bepalingen inzake RIS stroomlijnen, de efficiëntie van binnenvaartactiviteiten verbeteren en de lasten voor aanbieders en gebruikers van RIS verlagen. Dat platform ("het RIS-platform") moet relevante diensten ondersteunen en een centraal punt vormen voor de uitwisseling van RIS-informatie binnen de binnenvaartsector en met andere vervoerswijzen, en moet derhalve de belangrijkste digitale backbone worden voor de verlening van RIS in de Unie. De lidstaten moeten een of meer bevoegde autoriteiten aanwijzen die verantwoordelijk zijn voor de werking van het RIS-platform. Die autoriteiten zijn verantwoordelijken voor de werking van het RIS-platform.
- (11) Om uniforme voorwaarden voor de invoering van het RIS-platform te waarborgen, moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden verleend om het kader voor de ontwikkeling en de werking van het platform vast te stellen. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>26</sup>.
- (12) Om de correcte en doeltreffende toepassing van Richtlijn 2005/44/EG te waarborgen, moeten de lidstaten voor een doeltreffende klachtafhandelingsprocedure zorgen. De autoriteiten van de lidstaten moeten samenwerken bij de afhandeling van klachten over

---

<sup>25</sup> Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

<sup>26</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

grensoverschrijdende aspecten (bijvoorbeeld onverenigbare standaarden voor het melden van scheepsinformatie), aangezien 75 % van de binnenvaartactiviteiten internationale reizen omvat. Door analyse van het onderwerp en de frequentie van klachten en van de manier waarop en de tijd waarin ze worden opgelost, kan worden vastgesteld in hoeverre aan de bepalingen van de richtlijn wordt voldaan, zodat het toezicht op de uitvoering kan worden ondersteund door aan te geven op welke gebieden de uitvoering kan worden verbeterd. Daarom is het belangrijk dat die informatie jaarlijks door de lidstaten wordt verzameld en aan de Commissie gerapporteerd. De afhandeling van klachten in het kader van deze richtlijn mag geen afbreuk doen aan de bevoegdheid van toezichthoudende autoriteiten uit hoofde van het recht van de Unie en de lidstaten, met inbegrip van Verordening (EU) 2016/679<sup>27</sup> en Verordening (EU) 2018/1725<sup>28</sup>.

- (13) Bij de ontwikkeling van technische specificaties moet een reeks beginselen worden gevolgd (met name die welke zijn opgenomen in bijlage II) om een correcte en geharmoniseerde uitvoering van de bepalingen van Richtlijn 2005/44/EG te verzekeren. In die beginselen moeten de belangrijkste elementen van elke RIS-component worden samengevat.
- (14) De vereisten en technische specificaties voor RIS moeten met name waarborgen dat alle RIS-gegevens alleen kunnen worden verwerkt volgens een alomvattend, op rechten gebaseerd toegangscontrolesysteem met toegewezen functies, dat alle bevoegde autoriteiten overeenkomstig hun respectieve regelgevende bevoegdheden onmiddellijk toegang tot die gegevens kunnen krijgen, dat passende technische en organisatorische maatregelen worden getroffen om te verzekeren dat persoonsgegevens op elektronische wijze kunnen worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad<sup>29</sup> en Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad<sup>30</sup>, onder meer om bescherming te bieden tegen inbreuken in verband met persoonsgegevens, en dat gevoelige handelsinformatie kan worden verwerkt op een wijze die de vertrouwelijkheid van die informatie eerbiedigt.
- (15) Om een veilige en optimale navigatie van schepen op de binnenwateren te waarborgen, moeten de lidstaten de positie van alle binnenschepen kennen, onder meer door gegevens van automatische identificatiesystemen (AIS) te gebruiken. De lidstaten moeten ook RIS-gerelateerde informatie uitwisselen om de efficiëntie van RIS te vergroten en de meldingsverplichtingen te beperken. Als de overdracht en uitwisseling van RIS-gerelateerde informatie voor deze doeleinden niet mogelijk is zonder de verwerking van persoonsgegevens, moeten de lidstaten waarborgen dat die persoonsgegevens rechtmatig worden verwerkt overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679.

---

<sup>27</sup> PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1.

<sup>28</sup> PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39.

<sup>29</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (PB L 119 van 4.5.2016, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

<sup>30</sup> Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door de instellingen, organen en instanties van de Unie en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 45/2001 en Besluit nr. 1247/2002/EG (PB L 295 van 21.11.2018, blz. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (16) Om te waarborgen dat RIS-gebruikers de nodige informatie over navigatie en reisplanning krijgen, rekening houdend met de wetenschappelijke en technische vooruitgang, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van de in bijlage I bij Richtlijn 2005/44/EG vastgestelde minimumvereisten voor de gegevens.
- (17) Als dit op grond van een passende analyse naar behoren gerechtvaardigd is en er geen relevante en actuele internationale standaarden bestaan om de veiligheid van de scheepvaart te waarborgen, of als wijzigingen in of het resultaat van het besluitvormingsproces van het Europees Comité voor de opstelling van standaarden voor de binnenvaart (Cesni) de belangen van de Unie in gevaar zouden brengen, moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen met betrekking tot de wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG teneinde passende technische specificaties voor RIS te bepalen, overeenkomstig de beginselen van bijlage II bij Richtlijn 2005/44/EG, met de bedoeling de belangen van de Unie te beschermen.
- (18) Uit de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van Richtlijn 2005/44/EG blijkt dat de invoering en actualisering van technische specificaties een langdurig proces is, wat een invloed heeft gehad op de prestaties van de sector. Het is daarom belangrijk dat het proces voor de invoering van technische specificaties wordt gewijzigd.
- (19) Bij Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad<sup>31</sup> is een dergelijk proces ingevoerd op basis van door het Cesni opgestelde technische specificaties. Het Cesni<sup>32</sup> werkt onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) en staat open voor deskundigen uit alle lidstaten; het is verantwoordelijk voor het opstellen van de technische standaarden voor de binnenvaart. De ervaring heeft geleerd dat het Cesni op georganiseerde en tijdige wijze technische voorschriften voor binnenschepen heeft opgesteld en bijgewerkt. Rekening houdend met de deskundigheid van het Cesni en de ervaring die is opgedaan met de uitvoering van Richtlijn (EU) 2016/1629, moet voor Richtlijn 2005/44/EG een soortgelijke aanpak worden toegepast.
- (20) Om een hoog niveau van veiligheid en efficiëntie in de binnenvaart te waarborgen, de verlening van RIS te garanderen en rekening te houden met de wetenschappelijke en technische vooruitgang en andere ontwikkelingen in de sector, moet de verwijzing naar de toepasselijke technische specificaties voor rivierinformatiediensten, de Europese standaard voor rivierinformatiediensten (ES-RIS), mits die in overeenstemming is met de beginselen van bijlage II, een integrerend maar niet-essentieel deel vormen van Richtlijn 2005/44/EG en up-to-date worden gehouden. Daarom moet aan de Commissie de bevoegdheid worden overgedragen om overeenkomstig artikel 290 VWEU handelingen vast te stellen tot wijziging van bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG, teneinde de verwijzing naar de recentste versie van de ES-RIS-standaard bij te werken en de toepassingsdatum ervan vast te stellen.
- (21) Als de Commissie gedelegeerde handelingen vaststelt, is het van bijzonder belang dat zij bij haar voorbereidende werkzaamheden tot passende raadplegingen overgaat, onder meer op deskundigenniveau, en dat die raadplegingen gebeuren in

---

<sup>31</sup> Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

<sup>32</sup> Het Cesni is opgericht bij besluit 2015-I-3 van de CCR.



overeenstemming met de beginselen die zijn vastgelegd in het Interinstitutioneel Akkoord van 13 april 2016 over beter wetgeven<sup>33</sup>. Met name om te zorgen voor gelijke deelname aan de voorbereiding van gedelegeerde handelingen ontvangen het Europees Parlement en de Raad alle documenten op hetzelfde tijdstip als de deskundigen, en hebben hun deskundigen systematisch toegang tot de vergaderingen van de deskundigengroepen van de Commissie die zich bezighouden met de voorbereiding van de gedelegeerde handelingen.

- (22) Het in artikel 11 van Richtlijn 2005/44/EG bedoelde Comité inzake vaarbewijzen voor het goederen- en personenvervoer over de binnenwateren is afgeschaft. In plaats daarvan is het Binnenvaartcomité, dat deskundig is op het gebied van standaarden en technische specificaties voor de binnenvaart, van belang om de Commissie met betrekking tot RIS bij te staan in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>34</sup>. Voorts worden bij deze richtlijn wijzigingen aangebracht in artikel 5 en artikel 12 van Richtlijn 2005/44/EG met betrekking tot de comitéprocedure, die in een geactualiseerd artikel moeten worden verwerkt. Artikel 11 van Richtlijn 2005/44/EG moet worden gewijzigd om met die wijzigingen rekening te houden.
- (23) Met het oog op betere regelgeving en vereenvoudiging moet het mogelijk zijn in Richtlijn 2005/44/EG naar internationale standaarden te verwijzen zonder die in het rechtskader van de Unie te kopiëren.
- (24) RIS worden sinds 2005 in de Unie ingevoerd en de lidstaten hebben aanzienlijke ervaring opgedaan met de ontwikkeling en toepassing. Voorts zijn de nodige technische specificaties voor de werking van RIS opgenomen in bijlage III bij Richtlijn 2005/44/EG. In dat opzicht moet artikel 12, lid 2, van Richtlijn 2005/44/EG worden geschrapt. Door het toepassingsgebied van Richtlijn 2005/44/EG zodanig te wijzigen dat de nadruk wordt gelegd op het TEN-T, is de verplichting om RIS in te voeren bovendien van toepassing op de belangrijkste waterwegen, waardoor een betrouwbaar vervoersnetwerk tot stand wordt gebracht. Als zodanig moet artikel 12, lid 3, van Richtlijn 2005/44/EG worden geschrapt.
- (25) Overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel is het voor de verwezenlijking van de fundamentele doelstelling van de totstandbrenging van een kader voor de verlening van River Information Services (RIS) in de Unie noodzakelijk en passend regels vast te stellen voor de opzet, het gebruik en de technische specificaties van RIS. Deze richtlijn gaat overeenkomstig artikel 5, lid 4, van het Verdrag betreffende de Europese Unie niet verder dan nodig is om de beoogde doelstellingen te verwezenlijken.
- (26) De Europese Toezichthouder voor gegevensbescherming is geraadpleegd overeenkomstig artikel 42, lid 1, van Verordening (EU) 2018/1725 van het Europees Parlement en de Raad en heeft op [XX XX 2024] een advies uitgebracht<sup>35</sup>.
- (27) Richtlijn 2005/44/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

---

<sup>33</sup> PB L 123 van 12.5.2016, blz. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/agree\\_interinstit/2016/512/oj](http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj).

<sup>34</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

<sup>35</sup> PB C [...] van [...], blz. [...].

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

*Artikel 1*

**Wijzigingen van Richtlijn 2005/44/EG**

Richtlijn 2005/44/EG wordt als volgt gewijzigd:

1) Artikel 1 wordt vervangen door:

*“Artikel 1*

**Onderwerp**

1. Bij deze richtlijn wordt een kader vastgesteld voor de invoering en het gebruik van geharmoniseerde River Information Services (RIS) in de Unie, dat tot doel heeft het vervoer over de binnenwateren te ondersteunen om de veiligheid, de doeltreffendheid en duurzaamheid van deze vervoerswijze te verbeteren en de koppeling met andere vervoerswijzen te vergemakkelijken.
2. Deze richtlijn biedt een kader voor de vaststelling en verdere ontwikkeling van technische voorschriften, specificaties en voorwaarden om te zorgen voor geharmoniseerde, interoperabele en open RIS op de binnenwateren van de Unie en voor continuïteit met verkeersbeheerdiensten van andere vervoerswijzen, in het bijzonder met het maritieme verkeersbeheer en maritieme informatiediensten.”;

2) Artikel 2, lid 1, wordt vervangen door:

- “1. Deze richtlijn is van toepassing op de invoering en het gebruik van RIS op alle binnenwateren en in alle binnenhavens van de lidstaten die deel uitmaken van het trans-Europees vervoersnetwerk, zoals gespecificeerd en vermeld in de bijlagen I en II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>36</sup>.”;

3) Aan artikel 3 worden de volgende punten ha) tot en met hi) toegevoegd:

- “ha) “trans-Europees vervoersnetwerk (TEN-T)”: binnenwateren zoals gedefinieerd in bijlage I bij Verordening (EU) nr. 1315/2013;
- hb) “elektronische informatie over goederenvervoer (eFTI)”: elektronische informatie over goederenvervoer zoals gedefinieerd in artikel 3, lid 4, van Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad<sup>37</sup>;
- hc) “Europees maritiem éénloketsysteem (EMSWe)”: Europees maritiem éénloketsysteem zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad<sup>38</sup>;

---

<sup>36</sup> Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

<sup>37</sup> Verordening (EU) 2020/1056 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2020 inzake elektronische informatie over goederenvervoer (PB L 249 van 31.7.2020, blz. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

- hd) “nationaal maritiem éénloketsysteem”: een nationaal maritiem éénloketsysteem zoals gedefinieerd in artikel 2, lid 3, van Verordening (EU) 2019/1239;
- he) “Europees beheersysteem voor referentiegegevens (ERDMS)”: een centraal toegangspunt (bibliotheek) van referentiegegevens en codelijsten die worden gebruikt door IT-toepassingen in de binnenvaart, dat door de Commissie wordt beheerd;
- hf) “havengemeenschapssysteem”: een elektronisch platform voor de uitwisseling van informatie tussen publieke en particuliere belanghebbenden om vlotte haven- en logistieke processen te waarborgen;
- hg) “slim binnenvaartinfrastructuursysteem”: een elektronisch platform ter ondersteuning van semiautomatisch en volledig automatisch beheer van binnenvaartinfrastructuur in sluizen en beweegbare bruggen op het TEN-T, dat wordt beheerd door de overheidsdiensten voor het beheer van waterwegen;
- hh) “RIS-platform”: een elektronisch platform met centrale toegang dat nationale RIS-informatie bevat en aan RIS-gebruikers informatiediensten betreffende de vaarweg, infrastructuur, verkeer en verkeersmanagement verleent, met inbegrip van route- en vervoersplanning, en bestemd is voor elektronische melding volgens het eenmaligheidsbeginsel;
- hi) “binnenhaven”: haven op de binnenwateren van het TEN-T-kernnetwerk of het uitgebreide TEN-T-netwerk, zoals vermeld en ingedeeld in bijlage II bij Verordening (EU) nr. 1315/2013.”;

4) Artikel 4 wordt vervangen door:

*“Artikel 4*

**Opzetten van RIS**

1. De lidstaten nemen de nodige maatregelen om RIS toe te passen op de binnenwateren en in binnenhavens die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen.
2. De lidstaten ontwikkelen RIS op zodanige wijze dat de RIS-toepassing efficiënt, uitbreidbaar en interoperabel is, zodat er interactie is met andere RIS-toepassingen en met systemen voor andere vervoerswijzen en er ook interfaces zijn met vervoersbeheersystemen en commerciële activiteiten.
3. Voor het opzetten van RIS moeten de lidstaten:
  - a) verzekeren dat alle relevante gegevens over navigatie- en reisplanning op binnenwateren aan RIS-gebruikers worden verstrekt. Die gegevens, zoals gedefinieerd in bijlage I, moeten actueel zijn en ten minste in een toegankelijk gemeenschappelijk elektronisch formaat worden verstrekt;
  - b) verzekeren dat voor al hun binnenwateren op het TEN-T, naast de in punt a) vermelde gegevens, ook voor navigatiedoeleinden geschikte elektronische navigatiekaarten beschikbaar zijn voor RIS-gebruikers;

---

<sup>38</sup> Verordening (EU) 2019/1239 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot instelling van een Europees maritiem éénloketsysteem en tot intrekking van Richtlijn 2010/65/EU (PB L 198 van 25.7.2019, blz. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- c) de bevoegde instanties in staat stellen om elektronische scheepsmeldingen over de vereiste gegevens van schepen te ontvangen, voor zover scheepsmelding volgens de nationale of internationale regelgeving vereist is. In het geval van grensoverschrijdend vervoer wordt die informatie doorgestuurd naar de bevoegde instanties van de naburige lidstaat. De verzending moet zijn afgerond vóór de schepen de grens bereiken;
- d) verzekeren dat berichten aan de scheepvaart, onder meer over de waterstand (of maximaal toegestane diepgang) en over ijsvorming op hun binnenwateren, worden doorgegeven in gestandaardiseerde, gecodeerde en downloadbare berichten. Het gestandaardiseerde bericht moet ten minste de nodige informatie voor veilige navigatie bevatten. De berichten aan de scheepvaart moeten actueel zijn en minstens in een toegankelijk gemeenschappelijk elektronisch formaat worden megedeeld;
- e) verzekeren dat het ERDMS up-to-date wordt gehouden door onverwijld alle nodige gegevens te verstrekken en die ten minste eenmaal per jaar na te kijken;
- f) verzekeren dat ten minste verkeersinformatie wordt uitgewisseld tussen RIS en de in het Unierecht vastgelegde omgevingen voor elektronische informatie-uitwisseling die in andere vervoerswijzen worden gebruikt, onder meer via nationale maritieme éénloketsystemen binnen het EMSWe;
- g) verzekeren dat informatie over gevaarlijke goederen, zoals vereist volgens hoofdstuk 5.4 van deel 5 van de voorschriften in de bijlage bij het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), gesloten in Genève op 26 mei 2000, als bedoeld in punt III.1 van bijlage III bij Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad<sup>39</sup>, ter beschikking van de bevoegde autoriteiten wordt gesteld op een eFTI-platform, via een unieke elektronische identificatielink als bedoeld in artikel 9, lid 1, punt e), van Verordening (EU) 2020/1056;
- h) verzekeren dat informatie wordt uitgewisseld tussen RIS en de havengemeenschapssystemen van binnenhavens, waaronder de actuele beschikbaarheid van ligplaatsen en infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, en in het bijzonder de installaties die vereist zijn uit hoofde van artikel 10 van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad<sup>40</sup>;
- i) verzekeren dat informatie wordt uitgewisseld tussen RIS en andere slimme binnenvaartinfrastructuursystemen met het oog op het beheer van het rivierverkeer.

<sup>39</sup> Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land (PB L 260 van 30.9.2008, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

<sup>40</sup> Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU (PB L 234 van 22.9.2023, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Aan de in dit lid vermelde verplichtingen moet worden voldaan overeenkomstig de voorschriften en beginselen in de bijlagen I en II.

4. De bevoegde autoriteiten van de lidstaten richten RIS-centra op, op basis van regionale behoeften.
  5. De lidstaten ontwerpen, beheren, gebruiken en onderhouden één enkel RIS-platform dat gegevens over de vaarweg, infrastructuur, verkeer en vervoer levert. Het RIS-platform is toegankelijk voor alle RIS-gebruikers en is het belangrijkste platform voor de uitwisseling van RIS-gerelateerde informatie. Het bevat interfaces voor verbindingen met systemen van andere vervoerswijzen en binnenhavens. De lidstaten wijzen een of meer bevoegde autoriteiten aan die verantwoordelijk zijn voor de werking van het RIS-platform.
  6. De Commissie neemt uitvoeringshandelingen aan tot vaststelling van de operationele kenmerken, rollen en procedures van het RIS-platform en tot vaststelling van de exploiterende entiteit, op basis van de in bijlage II, punt 7, beschreven beginselen voor technische RIS-specificaties, teneinde de uniforme toepassing ervan in de hele Unie te waarborgen. Die uitvoeringshandelingen worden vastgesteld volgens de in artikel 11, lid 2, bedoelde onderzoeksprocedure.
  7. Bij het gebruik van automatische identificatiesystemen (AIS) geldt de regionale regeling betreffende de radiotelefoondienst op binnenwateren, die op 6 april 2000 in Basel is afgesloten in het kader van de radioreglementen van de Internationale Telecommunicatie-unie (ITU).
  8. De lidstaten stimuleren, zo nodig in samenwerking met de Europese Unie, de schippers, exploitanten, reders of eigenaren van de schepen die op hun binnenwateren varen, en de verscheppers of eigenaren van de vracht die aan boord van die schepen wordt vervoerd om ten volle gebruik te maken van de bij deze richtlijn beschikbaar gestelde diensten.
  9. De Commissie neemt passende maatregelen om de interoperabiliteit, de betrouwbaarheid en de veiligheid van RIS te controleren.”;
- 5) Artikel 5 wordt vervangen door:

*“Artikel 5*

**Technische specificaties**

1. Om RIS te ondersteunen en de interoperabiliteit van de diensten te waarborgen, zoals vereist bij artikel 4, lid 2, zijn de in bijlage III vermelde technische specificaties overeenkomstig de beginselen van bijlage II van toepassing en hebben ze met name betrekking op de volgende gebieden:
  - a) Electronic Chart Display and Information System for Inland Navigation (Inland ECDIS);
  - b) elektronische scheepsmelding;
  - c) berichten aan de scheepvaart;
  - d) tracking- en tracingsystemen voor schepen;

- e) compatibiliteit van de voor het gebruik van RIS noodzakelijke apparatuur;
- f) werking van het RIS-platform;
- g) verbinding en uitwisseling van informatie met databanken van de Unie (ERDMS);
- h) verbinding en uitwisseling van informatie met IT-platforms van andere vervoerswijzen, waaronder ten minste eFTI en EMSWe;
- i) verbinding en uitwisseling van informatie met havenbeheersystemen en slimme binnenvaartinfrastructuursystemen;
- j) bepalingen inzake navigatie en reisplanning.”;

6) Artikel 8 wordt vervangen door:

*“Artikel 8*

**Bevoegde autoriteiten**

De lidstaten wijzen bevoegde autoriteiten aan voor de RIS-toepassing, de internationale uitwisseling van gegevens, de exploitatie van het RIS-platform en de afhandeling van klachten van RIS-gebruikers. Die autoriteiten worden uiterlijk ... [één jaar na de datum van inwerkingtreding van deze richtlijn] aan de Commissie meegedeeld.”;

7) Het volgende artikel 8 bis wordt ingevoegd:

*“Artikel 8 bis*

**Klachtafhandeling**

1. Elke lidstaat verzekert dat er een doeltreffende procedure bestaat voor de afhandeling van klachten die voortvloeien uit de toepassing van deze richtlijn.
2. Klachten worden op zodanige wijze afgehandeld dat belangenconflicten worden vermeden; de afhandeling gebeurt functioneel onafhankelijk van elke autoriteit die bevoegd is voor de RIS-toepassing, de internationale uitwisseling van gegevens en de werking van het RIS-platform. De afhandeling van klachten gebeurt op onpartijdige en transparante wijze en met inachtneming van de vrijheid van ondernemen.
3. Klachten worden ingediend in de lidstaat waar de waterwegen of de binnenhavens zijn gelegen die aanleiding gaven tot de klacht. De lidstaten waarborgen dat RIS-gebruikers en andere relevante belanghebbenden in kennis worden gesteld van de plaats waar en de wijze waarop een klacht kan worden ingediend, en welke autoriteiten verantwoordelijk zijn voor de afhandeling van klachten.
4. De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor klachtafhandeling, werken samen in het geval van klachten van grensoverschrijdende aard.

5. De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor klachtafhandeling, hebben overeenkomstig het nationale recht de bevoegdheid om van autoriteiten die bevoegd zijn voor de RIS-toepassing en de internationale uitwisseling van gegevens, aanbieders van RIS-diensten, infrastructuurbeheerders en binnenhavens te eisen dat zij hen informatie verstrekken die relevant is voor een klacht.
6. De autoriteiten die verantwoordelijk zijn voor klachtafhandeling, hebben overeenkomstig het nationale recht de bevoegdheid om, in voorkomend geval, bindende beslissingen te nemen die door de rechter kunnen worden getoetst.
7. De lidstaten brengen de Commissie uiterlijk ... [één jaar na de datum van inwerkingtreding] op de hoogte van de procedure voor de afhandeling van klachten en vervolgens van eventuele wijzigingen in die informatie. De Commissie maakt die informatie bekend op haar website en werkt ze regelmatig bij.
8. De lidstaten brengen de Commissie jaarlijks op de hoogte van het aantal en de aard van de klachten die de voor de afhandeling van klachten verantwoordelijke autoriteiten hebben ontvangen, het aantal getroffen corrigerende maatregelen en de tijd die nodig was om de klachten op te lossen.”;

8) Artikel 9 wordt vervangen door:

*“Artikel 9*

**Regels betreffende privacy en beveiliging van informatie**

De lidstaten nemen overeenkomstig het toepasselijke Unierecht en nationale recht de nodige technische en organisatorische maatregelen om RIS-informatie en RIS-registers te beschermen tegen ongewenste gebeurtenissen of misbruik, waaronder ongeoorloofde toegang, wijziging of verlies, en om de vertrouwelijkheid van handelsinformatie en andere gevoelige informatie die op grond van deze richtlijn wordt uitgewisseld, te verzekeren.”;

9) Artikel 10 wordt vervangen door:

*“Artikel 10*

**Wijzigingsprocedure**

1. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage I vast te stellen teneinde de minimumvereisten voor de gegevens te actualiseren en te herzien, rekening houdend met de ervaring die is opgedaan met de toepassing van deze richtlijn en de technische vooruitgang bij de ontwikkeling van RIS-technologieën en RIS-toepassingen.
2. De Commissie is bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage III vast te stellen teneinde, indien nodig in het licht van de in lid 3 vastgestelde criteria en overeenkomstig de beginselen van bijlage II, de verwijzing naar de recentste versie van ES-RIS te actualiseren en de datum van toepassing ervan vast te stellen.

3. Bij gebrek aan relevante en actuele technische specificaties, of als de door het Cesni opgestelde technische specificaties niet voldoen aan de toepasselijke vereisten van bijlage II, of als wijzigingen in het besluitvormingsproces van het Cesni of in andere elementen van de standaard de belangen van de Unie in gevaar zouden brengen, en als dat op basis van een passende analyse naar behoren gerechtvaardigd is, is de Commissie bevoegd om overeenkomstig artikel 10 bis gedelegeerde handelingen tot wijziging van bijlage III vast te stellen teneinde passende technische specificaties te bepalen op basis van de beginselen van bijlage II.”;
- 10) Artikel 10 bis, lid 2, wordt vervangen door:
- “2. De in artikel 10 vermelde bevoegdheid om gedelegeerde handelingen vast te stellen, wordt vanaf [datum van inwerkingtreding] voor een periode van vijf jaar aan de Commissie verleend. De Commissie stelt uiterlijk negen maanden voor het einde van de termijn van vijf jaar een verslag op over de bevoegdheidsdelegatie. De bevoegdheidsdelegatie wordt stilzwijgend met termijnen van dezelfde duur verlengd, tenzij het Europees Parlement of de Raad zich uiterlijk drie maanden voor het einde van elke termijn tegen die verlenging verzet.”;
- 11) Artikel 10 bis, lid 6, wordt vervangen door:
- “6. Een overeenkomstig dit artikel vastgestelde gedelegeerde handeling treedt alleen in werking als het Europees Parlement noch de Raad daartegen binnen een termijn van twee maanden na de kennisgeving van die handeling aan het Europees Parlement bezwaar heeft gemaakt.”;
- 12) Artikel 11 wordt vervangen door:

*“Artikel 11*

**Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het Binnenvaartcomité. Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>41</sup>.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is artikel 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.”;
- 13) In artikel 12 worden de leden 2 en 3 geschrapt.
- 14) Het volgende artikel 12 bis wordt ingevoegd:

*“Artikel 12 bis*

**Toezicht**

De Commissie ziet toe op de invoering van RIS in de Unie en legt het Europees Parlement en de Raad uiterlijk ... [vijf jaar na de inwerkingtreding] een verslag terzake voor.”;

---

<sup>41</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).



- 15) Bijlage I bij Richtlijn 2005/44/EG wordt vervangen door de tekst in bijlage I bij deze richtlijn.
- 16) Bijlage II bij Richtlijn 2005/44/EG wordt vervangen door de tekst in bijlage II bij deze richtlijn.
- 17) De tekst in bijlage III bij deze richtlijn wordt toegevoegd als bijlage III.

#### *Artikel 2*

#### **Omzetting**

1. De lidstaten die onder het toepassingsgebied van deze richtlijn vallen, doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk ... [één jaar na de datum van inwerkingtreding] aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onmiddellijk in kennis.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking ervan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 3*

#### **Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

#### *Artikel 4*

#### **Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten met binnenwateren die onder het toepassingsgebied van artikel 2 van Richtlijn 2005/44/EG vallen.

Gedaan te Brussel,

*Voor het Europees Parlement*  
*De voorzitter*

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*