



Rat der
Europäischen Union

175113/EU XXVII. GP
Eingelangt am 29/02/24

Brüssel, den 31. Januar 2024
(OR. en)

6008/24

Interinstitutionelles Dossier:
2024/0011(COD)

TRANS 33
MAR 16
CODEC 230
IA 27

VORSCHLAG

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	26. Januar 2024
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	COM(2024) 33 final
Betr.:	Vorschlag für eine RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschiffahrtswegverkehrsplanungs- und -betriebsdienstleistungen (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument COM(2024) 33 final.

Anl.: COM(2024) 33 final



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 26.1.2024
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

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

BEGRÜNDUNG

1. KONTEXT DES VORSCHLAGS

• Gründe und Ziele des Vorschlags

Die Binnenwasserstraßen der EU erstrecken sich über 42 286 Kilometer (km) und sind für die Anbindung von Seehäfen, Städten und Industriezentren von entscheidender Bedeutung¹. Das miteinander verbundene Wasserstraßennetz erstreckt sich über 13 000 km und 13 Mitgliedstaaten² und bedient mehr als 250 TEN-V-Binnenhäfen im TEN-V. Bezüglich des Transportvolumens auf EU-Ebene spielt die Binnenschifffahrt trotz ihrer relativ geringen Größe eine wichtige Rolle im europäischen Verkehrssystem. Im Jahr 2020 wurden 131,7 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) Fracht über Binnengewässer befördert, womit der Anteil der Binnenschifffahrt am Güterverkehr 4,1 % betrug (54,9 % entfielen auf die Straße, 29,1 % auf den Seeverkehr und 11,9 % auf die Schiene)³. Trockenladungen (landwirtschaftliche Erzeugnisse, Erz, Metalle, Baustoffe, Kohle usw.) machten im Jahr 2020 59,8 % des Binnenschifffahrtsaufkommens aus, Flüssiglادungen (Chemikalien und Erdölzeugnisse) 28,1 % und Container 12,1 %⁴.

Über die Binnenschifffahrt werden dem Gewicht nach 0,9 % der gesamten Ein- und Ausfuhren der EU abgewickelt. Die Binnenwasserstraßen stellen ihrer Natur nach ein durch die Geografie begrenztes und bestimmtes Verkehrsnetz dar, bieten aber für ihre Anrainerregionen im europäischen Hinterland eine wichtige Alternative zum Straßen- oder Schienenverkehr. Daher steht die Binnenschifffahrt hauptsächlich mit dem Landverkehr im Wettbewerb⁵ – und wird oft mit diesem zusammen in eine Rubrik eingereiht. Auf die Binnenschifffahrt entfallen nur 6 % des Güterverkehrs auf dem Landweg sowie 0,01 % der Personenbeförderungen im Binnenverkehr. Die Entwicklung der Binnenschifffahrt hängt in hohem Maße von folgenden Faktoren ab: i) der Geografie (Lage von Flüssen); ii) den Arten von Gütern, die befördert werden oder befördert werden können; iii) der Lage der Orte von Produktion und Verbrauch im Verhältnis zum Binnenwasserstraßennetz; iv) der Verfügbarkeit von Umschlaginfrastruktur.

Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (River Information Services, RIS) sind fortschrittliche Dienste und Funktionen, die in erster Linie verkehrs- oder transportbezogene Aspekte betreffen. Verkehrsbezogene Dienste sind Fahrwasserinformationssysteme, Verkehrsinformationen, Verkehrsmanagement, Verkehrsüberwachung und Unfallbekämpfung; transportbezogene Dienste sind Reiseplanung, Hafen- und Terminalmanagement, Fracht- und Flottenmanagement, Statistik und Infrastrukturgebühren für Binnenwasserstraßen.

¹ Quelle: Statistisches Taschenbuch 2022 (europa.eu).

² Belgien, Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Slowakei, Tschechien und Ungarn.

³ Quelle: *EU transport in figures (EU-Verkehr in Zahlen)*. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2022_en

⁴ ZKR (2022). Thematic report – An assessment of new market opportunities for inland waterway transport (Thematischer Bericht – Eine Bewertung der neuen Marktchancen für die Binnenschifffahrt). Abrufbar unter: https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf.

⁵ Europäische Kommission (2016), Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen „Refit Ex-post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report“, SWD(2016) 140 final (Abschlussbericht der Refit-Ex-post-Bewertung der Richtlinie 92/106/EWG über den kombinierten Verkehr).

RIS unterstützen das Verkehrs- und Transportmanagement in der Binnenschifffahrt. Sie sollen beitragen zu i) einem sicheren und effizienten Transportvorgang; ii) der größtmöglichen Nutzung der Binnenwasserstraßen. Das Gesetzgebungsverfahren zur Regulierung von RIS auf EU-Ebene begann 2005 mit der Annahme der RIS-Richtlinie (Richtlinie 2005/44/EG). Diese Richtlinie legt die Voraussetzungen für die Einführung und Nutzung harmonisierter, interoperabler und offener RIS fest, um die Sicherheit, Effizienz und Umweltfreundlichkeit der Binnenschifffahrt in der EU zu erhöhen. Gleichzeitig zielt die Richtlinie darauf ab, die Verbindung der Binnenschifffahrt mit anderen Verkehrsträgern (d. h. den multimodalen Verkehr) zu erleichtern. Im Rahmen der EU legt die Richtlinie Folgendes fest: i) die allgemeinen Anforderungen an die Einrichtung von RIS durch die Mitgliedstaaten; ii) die Bereiche, in denen Standards entwickelt werden müssen; iii) die Vorgaben, die befolgt werden müssen. Die technischen Leitlinien und Spezifikationen werden von der Kommission ausgearbeitet und durch abgeleitete Rechtsvorschriften angenommen.

Die Kommission führte eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie⁶ durch, aus der hervorging, dass diese sich positiv auf die Harmonisierung von RIS ausgewirkt hat. Die Bewertung ergab jedoch auch, dass noch Verbesserungsbedarf besteht. In Bezug auf die Durchführung der Richtlinie liegt der Grund darin, dass i) nicht alle RIS-Technologien in gleichem Maße umgesetzt wurden und die gleiche Reife erreicht hatten und ii) nicht alle RIS-Technologien vollständig in gleichem Umfang in allen Ländern und Flusskorridoren genutzt wurden. Darüber hinaus hat die langsame Aktualisierung der Standards eine wichtige Rolle bei der langsamen Entwicklung der RIS gespielt. Grund ist, dass derzeit die Standards auf der Grundlage von Beiträgen von Sachverständigen der Mitgliedstaaten in einem nur locker koordinierten und zeitaufwendigen Verfahren entwickelt werden und erst danach eine neue Fassung im Rahmen eines Durchführungsrechtsakts angenommen werden kann. Die Erfahrung zeigt, dass 5 bis 12 Jahre vergehen, bis die Standards ausgearbeitet und im Sektor eingeführt werden. Dies wiederum mindert die Effizienz der Binnenschifffahrtbetreiber, die alte Standards und Technologien verwenden müssen. Im DINA-Bericht (2017) wurden Faktoren im Zusammenhang mit der Digitalisierung und deren Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit des Sektors im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern untersucht; dabei kam heraus, dass RIS eine wichtige Rolle in der Binnenschifffahrt spielen können. Die mangelnde Einführung von RIS beeinträchtigt somit möglicherweise das Wettbewerbspotenzial der Binnenschifffahrt.

Darüber hinaus verlangt der europäische Grüne Deal von allen Verkehrsträgern, einschließlich der Binnenschifffahrt, einen Beitrag zum Ziel der EU, eine klimaneutrale Wirtschaft zu werden und die Umwelt zu schützen. Für die Binnenschifffahrt bedeutet dies auch eine bessere Verknüpfung mit den verschiedenen Verkehrsträgern zu einer nahtlosen intermodalen Logistikkette. Bei anderen Verkehrsträgern sind bereits Entwicklungen zu beobachten. So wurden beispielsweise 2019 für das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment, EMSWe) und 2020 für die elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (electronic Freight Transport Information, eFTI) Rechtsvorschriften für digitale Werkzeuge im Zusammenhang mit Frachten erlassen. Allerdings war die RIS-Richtlinie bislang auf die Sicherheit der Schifffahrt ausgerichtet, ohne die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Lieferketten zu unterstützen. Darüber hinaus ist ein effizienter grenzüberschreitender Informationsaustausch zwischen den Behörden für ein effizientes Verkehrssystem wichtig. Obwohl sich die Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten im Laufe der Zeit immer weiter verbessert hat, werden nicht alle in der Binnenschifffahrt verwendeten Berichte digitalisiert. Und selbst wenn sie digitalisiert werden, verwenden die Mitgliedstaaten unterschiedliche

⁶ SWD(2021) 0050 final.

Meldeanwendungen, die nicht miteinander kompatibel sind. Daher hat sich in den letzten Jahren die Anzahl der erneuten Übermittlungen elektronischer Meldungen für die Binnenschifffahrt an den Grenzen nicht wesentlich verringert. Darüber hinaus sieht die RIS-Richtlinie derzeit keine Verpflichtung zum Austausch personenbezogener Daten über RIS vor. Dennoch haben einige Interessenträger, insbesondere die Schiffsbetreiber, Bedenken hinsichtlich der Vertraulichkeit von Informationen über die Position von Schiffen geäußert, weshalb die Mitgliedstaaten RIS-Informationen nur ungern weitergeben. Dieses Beispiel zeigt, dass sowohl die Mitgliedstaaten als auch die Interessenträger offenbar nicht wissen, inwieweit und zu welchen Zwecken personenbezogene Daten rechtskonform über RIS ausgetauscht werden oder werden könnten. Schließlich konnten bei der Bewertung (die zum Teil durch einen erheblichen Mangel an verfügbaren Daten beeinträchtigt wurde) keine Auswirkungen von RIS auf die Nachhaltigkeit des Sektors oder eine Verkehrsverlagerung zu dessen Gunsten festgestellt werden.

Das Hauptproblem ist daher die langsame und fragmentierte Einführung von RIS, wodurch die Wettbewerbsfähigkeit und Sicherheit der Binnenschifffahrt und ihr Beitrag zu den Zielen des europäischen Grünen Deals beeinträchtigt werden.

Da sich die Binnenschifffahrt auf die schiffbaren Wasserstraßen konzentriert, bestehen die in den vorstehenden Absätzen genannten Probleme nur auf jenen Wasserstraßen, auf denen RIS eingeführt und genutzt werden. Es handelt sich daher um spezielle Probleme mit einem ausgeprägten geografischen Fokus. In Anbetracht der Größe des Sektors ist das Ausmaß der Probleme gemessen am übrigen Verkehrssektor zwangsläufig begrenzt.

Mit der Initiative sollen die ermittelten Probleme angegangen werden. Allgemeines Ziel der Änderung der Richtlinie ist es, einen effizienten Rahmen für die Einführung und Nutzung von RIS zu schaffen. Ihre spezifischen Ziele bestehen darin,

- die Verfügbarkeit von RIS-Daten und harmonisierte Standards zu gewährleisten;
- die Integration der Binnenschifffahrt in die multimodale Kette zu erleichtern;
- eine stärkere Verbreitung und Interoperabilität digitaler Lösungen sicherzustellen und Datenschutzbedenken zu beheben.

- **Kohärenz mit den bestehenden Vorschriften in diesem Politikbereich**

Die Gründe für die Überarbeitung der RIS-Richtlinie stehen im Zusammenhang mit den zentralen Zielen der derzeitigen EU-Politik, wie sie im europäischen Grünen Deal⁷ dargelegt sind. Im Anschluss an die Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, die mit der Steigerung des Verkehrs auf Binnenwasserstraßen und des Kurzstreckenseeverkehrs um 25 % bis 2030 und um 50 % bis 2050 einen Meilenstein setzt, legte die Europäische Kommission im Juni 2021 einen 35-Punkte-Aktionsplan NAIADES III vor, um die Rolle der Binnenschifffahrt in unseren Mobilitäts- und Logistiksystemen zu stärken. Die Kernziele bestehen darin, i) mehr Fracht über die europäischen Flüsse und Kanäle zu transportieren; ii) den Übergang zu emissionsfreien Lastkähnen bis 2050 zu erleichtern. Dies steht im Einklang mit dem europäischen Grünen Deal, in dem empfohlen wird, einen wesentlichen Teil des Binnengüterverkehrs, der heute über die Straße abgewickelt wird, auf die Schiene und auf Binnenwasserstraßen zu verlagern. In der NAIADES-III-Mitteilung wird darauf hingewiesen, dass RIS in diesem Bereich eine wichtige Rolle als Datenquelle spielen sollten, die in den künftigen europäischen Mobilitätsdatenraum einfließt, um so die Integration der Binnenschifffahrt in multimodale Mobilitäts- und Logistikketten zu erleichtern.

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

- **Kohärenz mit der Politik der Union in anderen Bereichen**

Dieser Vorschlag steht im Einklang mit bestehenden Rechtsakten im Bereich der Binnenschifffahrt sowie mit Rechtsakten zum **Verkehr** im Allgemeinen und ergänzt diese. Auf strategischer Ebene steht er im Einklang mit der TEN-V-Verordnung⁸, in der unter anderem Folgendes prioritär behandelt wird: i) Informations- und Kommunikationstechnologie (z. B. Einrichtung von IT-Anwendungen, einschließlich RIS); ii) multimodale Aspekte wie die Anbindung der Binnenhafeninfrastruktur an die Schienengüter- und Straßenverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus stellt die Fazilität „Connecting Europe“ im Rahmen des TEN-V Mittel für die Entwicklung von RIS bereit. Der in dieser Hinsicht bei allen Politikoptionen verwendete Ansatz besteht nicht darin, digitale Instrumente für Verkehrsträger und -funktionen zu duplizieren oder einander überschneidende Instrumente zu entwickeln, sondern Verbindungen zu den bestehenden Instrumenten (durch den Austausch geeigneter Informationen) zu ermöglichen und zu verbessern und damit die bestehenden Systeme optimal zu nutzen.

Mit der eFTI-Verordnung⁹ wurde ein Rechtsrahmen geschaffen, der es Unternehmen ermöglicht, Informationen in elektronischer Form mit den Durchsetzungsbehörden auszutauschen (d. h. Informationen über die Beförderung von Gütern in der Europäischen Union auf der Straße, auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen und in der Luft). Die Betreiber sind nicht verpflichtet, gesetzlich vorgeschriebene Informationen einer zuständigen Behörde elektronisch zur Verfügung zu stellen. Wenn sie sich jedoch dafür entscheiden, diese Informationen elektronisch zur Verfügung zu stellen, müssen sie die in der eFTI-Verordnung festgelegten Anforderungen erfüllen. Derzeit gibt es nur eine begrenzte Interaktion zwischen RIS und eFTI, obwohl es potenzielle Synergien gibt, die durch die Nutzung von eFTI-Plattformen für den Austausch der von RIS benötigten Frachtinformationen erzielt werden könnten.

Mit der neuen Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Regulation, AFIR)¹⁰ werden Ziele für die landseitige Stromversorgung in Binnenhäfen eingeführt. Sie verpflichtet die Mitgliedstaaten außerdem dazu, nationale Strategierahmen auszuarbeiten, die geplante Initiativen für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe wie Wasserstoff und Strom in der Binnenschifffahrt enthalten. RIS können die AFIR ergänzen, indem sie den Informationsaustausch erleichtern, und zwar i) zwischen Binnenschiffen und für alternative Kraftstoffe ausgerüsteten Häfen und insbesondere ii) bezüglich der Verfügbarkeit von Infrastruktur in Echtzeit. Dies wiederum kann die Einführung dieser Kraftstoffe in der Binnenschifffahrt unterstützen.

2. RECHTSGRUNDLAGE, SUBSIDIARITÄT UND VERHÄLTNISMÄßIGKEIT

- **Rechtsgrundlage**

Artikel 91 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) dient als Rechtsgrundlage für den Erlass von EU-Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit einer gemeinsamen Verkehrspolitik. Innerhalb dieses Rechtsrahmens sieht die EU eine koordinierte und harmonisierte Einführung von Informations- und Kommunikationstechnologien auf Binnenwasserstraßen vor, die dazu beitragen, die Sicherheit und Effizienz des Binnenschiffsverkehrs zu erhöhen, anstatt sich nur auf unkoordinierte Maßnahmen einzelner Mitgliedstaaten zu stützen.

⁸ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.

⁹ Verordnung (EU) 2020/1056.

¹⁰ Verordnung (EU) 2020/1056.

- **Subsidiarität (bei nicht ausschließlicher Zuständigkeit)**

Die Notwendigkeit von EU-Maßnahmen wurde zum Zeitpunkt der Annahme der RIS-Richtlinie erkannt, als RIS in unterschiedlichem Tempo mit unterschiedlichen Technologien und Anwendungen in ganz Europa entwickelt wurden, was zu Hindernissen für grenzüberschreitende Fahrten führte. Ohne ein Tätigwerden der EU gäbe es somit wahrscheinlich Unterschiede in Bezug auf Umfang und Art der Bereitstellung von RIS zwischen den Mitgliedstaaten oder bei den Ansätzen von Initiativen auf regionaler bzw. Flussebene (d. h. auf Ebene der Flusskommissionen). Dies wiederum würde wahrscheinlich zu einer regionalen Zersplitterung führen, da sich jede Flusskommission auf die Anwendung ihrer eigenen Lösungen konzentrieren würde, was Hindernisse für den Binnenmarkt schaffen würde und ein Rückschritt bei der Harmonisierung auf Korridorebene wäre.

Die unmittelbar betroffenen Mitgliedstaaten sind diejenigen, die in den Anwendungsbereich der Richtlinie fallen, insbesondere diejenigen mit schiffbaren Wasserstraßen von Bedeutung für das TEN-V.

- **Verhältnismäßigkeit**

Der Vorschlag wurde ausgearbeitet, um den Ergebnissen der nachstehenden Bewertung Rechnung zu tragen. Die Kommission hat außerdem eine Folgenabschätzung durchgeführt, um alternative Maßnahmen zur Erreichung derselben Ziele zu ermitteln und zu bewerten.

Ziel des Vorschlags ist es, den Rahmen für die Bereitstellung von RIS zu aktualisieren. Dies erfolgt durch i) eine Verbesserung der Harmonisierung und die Einführung technischer Spezifikationen; ii) die Erleichterung und Ausweitung des Austauschs von RIS-Informationen zwischen den Benutzern; iii) die Konzentration des Anwendungsbereichs der Richtlinie auf die schiffbaren Wasserstraßen von Bedeutung für das TEN-V. Den Unternehmen entstehen keine Kosten, während die zusätzlichen Kosten für die nationalen Verwaltungen begrenzt erscheinen, insbesondere gemessen am Nutzen, d. h. dem geringeren Aufwand für Schiffsbetreiber und den positiven Auswirkungen der erwarteten Verkehrsverlagerung.

- **Wahl des Instruments**

Da der Vorschlag nur einige Änderungen der Richtlinie 2005/44/EG erfordert, ist eine Änderungsrichtlinie das am besten geeignete Rechtsinstrument.

3. ERGEBNISSE DER EX-POST-BEWERTUNG, DER KONSULTATION DER INTERESSENTRÄGER UND DER FOLGENABSCHÄTZUNG

- **Ex-post-Bewertung/Eignungsprüfungen bestehender Rechtsvorschriften**

Fünfzehn Jahre nach der Annahme der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte RIS auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft führte die Kommission eine Ex-post-Bewertung durch. Diese Ex-post-Bewertung diente der Unterstützung weiterer Entscheidungen im Zusammenhang mit der Entwicklung des Rechtsrahmens in diesem Politikbereich, einschließlich einer möglichen Überarbeitung der aktuellen Richtlinie. Die wichtigsten Ergebnisse der Bewertung bezogen sich auf den Grad der Harmonisierung, der sich zwischen den RIS-Technologien unterscheidet, da diese nicht in allen Ländern und Flusskorridoren in gleichem Umfang genutzt werden. Bei der Bewertung ergaben sich ferner keine Hinweise darauf, dass es aufgrund der RIS-Richtlinie zu einer Verkehrsverlagerung zugunsten der Binnenschifffahrt gekommen sei. Darüber hinaus ergab die Bewertung, dass die RIS-Richtlinie und ihre Durchführungsrechtsakte zwar nach wie vor relevant sind, ihre vornehmliche Ausrichtung auf die Sicherheit der Schifffahrt jedoch nicht mehr ausreichend

den Erfordernissen des Sektors entspricht. Die Bewertung ergab insbesondere, dass die RIS-Richtlinie nicht der Notwendigkeit Rechnung trägt, die Effizienz der Binnenschifffahrt und ihre Integration in multimodale Lieferketten zu verbessern. Außerdem ergab die Bewertung, dass die RIS-Richtlinie den neuen technologischen Herausforderungen und der weiteren Digitalisierung des Sektors nicht ausreichend Rechnung trägt. All diese Ergebnisse wurden im Rahmen der Folgenabschätzung berücksichtigt und angegangen.

- **Konsultation der Interessenträger**

Für die Folgenabschätzung wurden Beiträge von Interessenträgern auf verschiedene Weise eingeholt, u. a. durch eine Folgenabschätzung in der Anfangsphase, eine offene öffentliche Konsultation und gezielte Konsultationen durch einen externen Auftragnehmer im Rahmen von Online-Fragebögen, gezielten Umfragen, Interviews, Meetings und Workshops. Dabei wurde sowohl auf qualitative Beiträge (Stellungnahmen, Meinungen, Vorschläge) wie auch quantitative Informationen (Daten und Statistiken) Wert gelegt.

Zu den Interessenträgern gehörten: Teilnehmer aus den nationalen Behörden; RIS-Benutzer; Hersteller von RIS-Ausrüstung; KMU; internationale Organisationen; Branchenverbände; Berufsverbände auf europäischer Ebene; Behörden der Mitgliedstaaten; Schiffsführer (d. h. alle relevanten Gruppen mit einem besonderen Interesse an RIS).

- **Einholung und Nutzung von Expertenwissen**

Die Kommission hat zur Unterstützung der Bewertung und Erstellung einer Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen¹¹ eine Bewertungsstudie (eine Ex-post-Bewertung der Richtlinie 2005/44/EG über harmonisierte Binnenschifffahrtsweginformationssysteme auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft) durchgeführt. Diese Arbeiten begannen im Januar 2019 und wurden im Januar 2020 abgeschlossen.

- **Folgenabschätzung**

Der Vorschlag basiert auf den Ergebnissen einer Folgenabschätzung, die durch eine von einem externen Berater mit spezifischen Kenntnissen in diesem Bereich durchgeführte Begleitstudie gestützt wurde.

Drei Politikoptionen wurden entwickelt und bewertet, um die in der Folgenabschätzung ermittelten Probleme und Problemursachen zu beheben. Alle drei Optionen enthalten verschiedene Maßnahmen, die zur Erreichung der verschiedenen Ziele der Initiative beitragen, weisen jedoch ein jeweils unterschiedliches Maß an Wirksamkeit und Effizienz auf.

Option A bringt eine begrenzte Aktualisierung der Richtlinie mit sich, indem die festgestellten grundlegenden Mängel der Richtlinie behoben werden, ohne den Anwendungsbereich der Richtlinie zu ändern. Die allgemeine Grundstruktur von RIS bliebe bei dieser Option sowohl in Bezug auf die Technologie als auch die Art und Weise des Informationsaustauschs zwischen den Interessenträgern weitgehend unverändert. Leitlinien zur Auslegung und Anwendung der Standards durch die Mitgliedstaaten spielen bei dieser Option als nicht regulatorische Maßnahme eine zentrale Rolle, um die Harmonisierung zu verbessern. Ein wichtiges neues Element im Rahmen dieser Option besteht darin, dem Europäischen Ausschuss für die Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) eine Rolle bei der Entwicklung von Standards zu übertragen. Um die Qualität der

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

grundlegenden RIS-Daten zu verbessern, müssen die Mitgliedstaaten häufiger Aktualisierungen des Europäischen Referenzdatenmanagementsystems (European Reference Data Management System, ERDMS) vornehmen. Die Mitgliedstaaten müssen zudem einen Mechanismus für die Bearbeitung von Beschwerden einrichten, über den die RIS-Benutzer Probleme bei der Einführung von RIS melden können (die Mitgliedstaaten müssen der Europäischen Kommission jährlich über diesen Mechanismus Bericht erstatten). Schließlich müssen die Mitgliedstaaten prüfen, inwieweit personenbezogene Daten betroffen sind, und sicherstellen, dass diese Daten in geeigneter Weise verarbeitet werden.

Bei Option B werden mehrere Maßnahmen aus Option A beibehalten, z. B. der Mechanismus für die Bearbeitung von Beschwerden, die Anforderung zur Aktualisierung der ERDMS-Daten, die Einbeziehung des CESNI und die Klarstellung in Bezug auf personenbezogene Daten. Option B geht jedoch in der Unterstützung für die Entwicklung von RIS weiter, indem eine wichtige Änderung der RIS-Architektur eingeführt wird – es würde nämlich die Schaffung eines zentralen Knotenpunkts für den Informationsaustausch und die Bereitstellung von Diensten (RIS-Plattform) vorgeschrieben. Daher würden Informationen nun nicht mehr direkt zwischen den verschiedenen Benutzern (wie zwischen Schiffsbetreibern und Binnenhäfen), sondern über die Plattformen und Funktionen der RIS-Plattform ausgetauscht. Im Rahmen dieser Option würden neue Standards für Navigation und Reiseplanung eingeführt, die den Schiffsbetreibern zusätzliche Informationen zur Verfügung stellen. Auch der Informationsaustausch würde im Rahmen dieser Option eine wichtigere Rolle spielen. Bei dieser Option würde die Meldung von Frachtinformationen über eFTI nun für die Schiffsbetreiber verbindlich werden, die auch die Möglichkeit zum elektronischen Austausch von operativen Informationen mit Binnenhäfen hätten. Es wäre auch möglich, operative Informationen mit anderen Verkehrsträgern auszutauschen. RIS würden zudem auf die wichtigsten Wasserstraßen ausgerichtet sein, da ihr Anwendungsbereich dem der TEN-V-Wasserstraßen entsprechen würde.

Option C ist die ehrgeizigste, da sie die vorherige Option durch zwei verbindliche Maßnahmen ergänzen würde: i) die Verpflichtung der Schiffsbetreiber, ihre Fahrtenpläne elektronisch zu melden; ii) die Verpflichtung zum Datenaustausch mit Binnenhäfen, wodurch ein neuer Rahmen für das Verkehrsmanagement und für technische Entwicklungen wie Digitalisierung und Automatisierung eingeführt würde.

Option B ist die bevorzugte Option, da sie das beste Gleichgewicht zwischen den zu erreichenden Zielen, der Verhältnismäßigkeit der Intervention, den Kosten und Nutzen sowie der Einfachheit der Umsetzung bietet. Option C weist zwar den höchsten Nettonutzen auf, bringt aber gleichzeitig die höchsten Kosten mit sich. Die Gesamtkosten für Option C sind 434 % höher als für Option B, während der Gesamtnutzen bei Option C nur 107 % höher ist als bei Option B. Darüber hinaus stellt Option B sicher, dass die spezifischen Ziele fortschrittlicher und effizienter angegangen werden, womit sie ein vorteilhafteres Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweist als Option B (4,8 v. 1,9) und für Behörden und Betreiber einen reibungslosen Übergang ermöglicht (aufgrund weniger verbindlicher Maßnahmen).

Die bevorzugte politische Option führt zu einem Gesamtnutzen von schätzungsweise 450,4 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050). Sie hat voraussichtlich auch einen mittelbaren Nutzen für die Gesellschaft in Form von Einsparungen bei den externen Kosten von schätzungsweise 311 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050). Diese Einsparungen ergeben sich aus der verstärkten Nutzung der Binnenschifffahrt und Verlagerungen weg vom Straßenverkehr. Bei den Kosten beträgt der

geschätzte Nettonutzen für die bevorzugte Option 356,7 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050).

Diesem Vorschlag ist ein Bericht über die Folgenabschätzung¹² beigelegt, dessen Entwurf dem Ausschuss für Regulierungskontrolle (Regulatory Scrutiny Board, RSB) im August 2023 vorgelegt wurde. Der RSB gab eine befürwortende Stellungnahme ab, und der Bericht über die Folgenabschätzung wurde entsprechend den Empfehlungen des RSB überarbeitet. Die Bemerkungen des RSB werden in der Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen, die diesem Gesetzgebungsvorschlag beiliegt, berücksichtigt.

- **Effizienz der Rechtsetzung und Vereinfachung**

Diese Initiative ist Teil des Arbeitsprogramms der Kommission für 2023 gemäß Anhang II (REFIT-Initiativen) unter der Überschrift „Ein Europa für das digitale Zeitalter“. Sie hat eine REFIT-Dimension in Bezug auf die Vereinfachung und Harmonisierung des Informationsaustauschs über RIS. Die Initiative wird den Verwaltungsaufwand für die Schiffsbetreiber verringern, indem weniger Frachtinformationen erneut registriert und den Häfen gemeldet werden müssen. Durch die Verbesserung der Harmonisierung – und die Erleichterung des Austauschs – von RIS-Informationen dürfte die bevorzugte Option zu Einsparungen bei den Verwaltungskosten für die Schiffsbetreiber in Höhe von 28,5 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario führen (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050). Durch den verringerten Aufwand für Schiffsbetreiber, die für Zwecke der Reiseplanung und Navigation erforderlichen Informationen zu erhalten, dürften die Anpassungskosten für die Schiffsbetreiber um 72,1 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario sinken (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050). Darüber hinaus würden die Anbieter von RIS-Softwarediensten vom Zugang zu mehr und höherwertigen Daten profitieren, wobei die Einsparungen bei den Anpassungskosten auf 8,1 Mio. EUR im Vergleich zum Ausgangsszenario geschätzt werden (in Gegenwartswerten für den gesamten Zeitraum 2025-2050).

- **Grundrechte**

Die Politikoptionen wurden geprüft, um festzustellen, ob sie sich auf die Grundrechte und/oder die Gleichbehandlung der Bürgerinnen und Bürger der EU auswirken. Ausgangspunkt für die Bewertung der Grundrechte ist die Charta der Grundrechte der Europäischen Union¹³. Alle politischen Optionen wurden im Hinblick auf das einschlägige EU-Instrument bewertet, und es wurde der Schluss gezogen, dass alle drei Optionen die Menschenrechte und die Grundrechte in vollem Umfang wahren und dass keine der Optionen negative Auswirkungen auf diese hätte. Dies steht voll und ganz im Einklang mit den geltenden Rechtsvorschriften und erhöht somit die Rechtsklarheit für die Benutzer von RIS-Diensten.

4. AUSWIRKUNGEN AUF DEN HAUSHALT

Der Vorschlag hat keine Auswirkungen auf den EU-Haushalt.

¹² SWD [...] 2023.

¹³ ABl. C 326 vom 26.10.2012, S. 2.

5. WEITERE ANGABEN

• **Durchführungspläne sowie Monitoring-, Bewertungs- und Berichterstattungsmodalitäten**

Es wurden angemessene Monitoring- und Berichterstattungsmodalitäten ermittelt. Der auf Ebene der Mitgliedstaaten eingeführte Beschwerdemechanismus wird es ermöglichen, in einem Bottom-up-Ansatz Herausforderungen bei der Anwendung der Richtlinie frühzeitig zu erkennen. Die Mitgliedstaaten werden verpflichtet sein, der Kommission jährlich Informationen über Beschwerdebereiche und Abhilfemaßnahmen zu übermitteln. Darüber hinaus wird die RIS-Plattform als digitales Instrument für den RIS-Austausch die Erhebung von Statistiken und damit eine Überwachung der RIS-Nutzung ermöglichen. Zusammen mit der Weiterentwicklung der technischen Spezifikationen für die Plattform werden spezifische zu überwachende Indikatoren entwickelt. Darüber hinaus werden Informationen aus bereits öffentlich zugänglichen Quellen (Eurostat) – aus Ad-hoc-Umfragen und Konsultationen mit Branchenexperten – Informationen über die operativen und marktbezogenen Auswirkungen der Richtlinie liefern.

Da die Initiative auf die Anwendung des abgeleiteten Rechts (technische Standards) angewiesen ist, ist es wichtig, einen ausreichenden Zeitrahmen für die Ausarbeitung und Einführung dieses abgeleiteten Rechts vorzusehen. Deshalb sollte die Kommission sieben Jahre nach Ablauf der Frist für die Umsetzung der Rechtsvorschriften eine Bewertung durchführen, um zu überprüfen, inwieweit die Ziele der Initiative erreicht wurden.

• **Erläuternde Dokumente (bei Richtlinien)**

Erläuternde Dokumente sind nicht erforderlich, da durch den Vorschlag die bestehende Regelung vereinfacht und präzisiert werden soll.

• **Ausführliche Erläuterung einzelner Bestimmungen des Vorschlags**

Artikel 1 der Änderungsrichtlinie bildet deren Hauptteil und enthält Änderungen an zahlreichen Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG.

Die inhaltlichen Änderungen der Richtlinie sind nachstehend aufgeführt.

Gegenstand und Anwendungsbereich

In Nummer 1 wird Artikel 1 ersetzt, um veraltete Verweise zu entfernen. In Nummer 2 wird Artikel 2 Absatz 1 geändert, um den Anwendungsbereich der Richtlinie anzupassen, sodass sie auf jene Binnenwasserstraßen der Mitgliedstaaten ausgerichtet ist, die Teil des TEN-V sind.

Begriffsbestimmungen

In Nummer 3 werden Begriffsbestimmungen eingeführt, die mit dieser Richtlinie neu eingeführte Elemente widerspiegeln, insbesondere in Bezug auf elektronische Systeme und Plattformen, die im Verkehrssektor verwendet werden.

Einrichtung von RIS sowie technische Leitlinien und Spezifikationen

Nummer 4 ersetzt Artikel 4, um sowohl die Art und Weise, wie die Dienste im Rahmen von RIS erbracht werden, als auch die Art der zu erbringenden Dienste zu aktualisieren. In Absatz 3 wird die Anforderung an die Mitgliedstaaten zur Bereitstellung von Daten für Navigation und Reiseplanung gestärkt und ausdifferenziert und eine neue Anforderung zur Bereitstellung von Informationen für das ERDMS eingeführt, um die Qualität und Aktualität der den RIS-Benutzern zur Verfügung gestellten Informationen insgesamt zu verbessern. Um

den Informationsaustausch und die Multimodalität der Binnenschifffahrt zu verbessern, werden darüber hinaus Anforderungen an den Informationsaustausch mit anderen im Verkehrssektor genutzten Systemen und Plattformen eingeführt (u. a. für EMSWe, eFTI, Hafengemeinschaftssysteme und intelligente Infrastruktursysteme in der Binnenschifffahrt).

Darüber hinaus wird in Absatz 6 die Struktur der digitalen Architektur von RIS festgelegt, indem eine einzige digitale Plattform (die RIS-Plattform) als digitales Rückgrat für die Bereitstellung von RIS festgelegt wird, über die alle RIS entwickelt und bereitgestellt werden sollten. Der Kommission wird die Befugnis übertragen, im Wege von Durchführungsrechtsakten über die funktionalen und technischen Spezifikationen der RIS-Plattform zu entscheiden.

Nummer 5 ersetzt Artikel 5, wodurch veraltete Elemente gestrichen und neue technische Spezifikationen eingeführt werden, die die Mitgliedstaaten anwenden müssen, um die Bereitstellung der Dienste gemäß Artikel 4 sicherzustellen.

Zuständige Behörden und Bearbeitung von Beschwerden

Nummer 6 ersetzt Artikel 8, um zuständige Behörden zu benennen, die für den Betrieb der RIS-Plattform und die Bearbeitung von Beschwerden verantwortlich sind. In Nummer 7 wird ein neuer Artikel 8 Buchstabe a eingeführt, in dem die Rolle und die wichtigsten Elemente des Verfahrens beschrieben werden, die bei der Bearbeitung von Beschwerden zu beachten sind. Die Mitgliedstaaten sind für die Entwicklung und Anwendung dieses Verfahrens verantwortlich und sind verpflichtet, der Europäischen Kommission regelmäßig über dessen Durchführung Bericht zu erstatten. Dies würde eine bessere Überwachung und eine schnellere Bearbeitung von Problemen bei der Umsetzung der Richtlinie ermöglichen.

Vorschriften über die Vertraulichkeit, die Sicherheit und die Weiterverwendung von Informationen

Nummer 8 ersetzt Artikel 9, um die Anforderungen an die Vertraulichkeit, die Sicherheit und die Weiterverwendung von Informationen zu aktualisieren. In Nummer 8 werden auch veraltete Bestimmungen gestrichen.

Änderungsverfahren und Ausübung der Befugnisübertragung

Nummer 9 ersetzt Artikel 10 zum Änderungsverfahren, wobei in Absatz 1 ein delegierter Rechtsakt zur Aktualisierung der Mindestdatenanforderungen in Anhang I vorgesehen wird. In Absatz 2 wird der Kommission die Befugnis übertragen, unter bestimmten Voraussetzungen delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um auf die neueste Fassung des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtswasserstraßeninformationssysteme (ES-RIS) zu verweisen, da die notwendigen Standards für RIS nun integraler, aber nicht wesentlicher Bestandteil der Richtlinie werden. In Absatz 3 wird der Kommission die Befugnis übertragen, Anhang III durch einen delegierten Rechtsakt zu ändern, falls eine Reihe von Voraussetzungen nicht erfüllt werden kann.

Die Nummern 10 und 11 ersetzen Artikel 10a Absätze 2 und 6, um veraltete Elemente zu aktualisieren.

Nummer 12 ersetzt Artikel 11, wodurch veraltete Bestimmungen gestrichen und der Ausschuss für die Binnenschifffahrt als zuständiger Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 eingesetzt wird.

In Nummer 13 wird Artikel 12 Absätze 2 und 3 gestrichen, da darin veraltete spezifische Umsetzungsbestimmungen enthalten sind und da genug Erfahrungen mit der Einrichtung von RIS vorliegen und der Anwendungsbereich der Änderungsrichtlinie sich nun auf die wichtigsten Wasserstraßen bezieht.

In Nummer 14 wird Artikel 12a eingefügt, der Überwachungsbestimmungen für die Durchführung der Richtlinie enthält.

Nummer 15 ersetzt Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG, wodurch die Mindestdatenanforderungen aktualisiert werden.

Nummer 16 ersetzt Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG, wodurch die Vorgaben für die technischen Spezifikationen für RIS aktualisiert und gestrafft werden.

Nummer 17 fügt einen neuen Anhang III hinzu, der den Verweis auf ES-RIS enthält.

Sonstige Bestimmungen

In Artikel 2 der Änderungsrichtlinie ist die Verpflichtung zur Umsetzung festgelegt.

In Artikel 3 der Änderungsrichtlinie ist das Inkrafttreten dieser Richtlinie festgelegt.

In Artikel 4 der Änderungsrichtlinie sind die Adressaten festgelegt.

Anhänge

In Anhang I sind die Mindestdatenanforderungen festgelegt, die für Navigation und Reiseplanung bereitzustellen sind. In Anhang II sind die Vorgaben für die Entwicklung technischer Spezifikationen für RIS festgelegt. Anhang III enthält die für RIS geltenden technischen Spezifikationen.

Vorschlag für eine

RICHTLINIE DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

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

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

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

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses¹⁴,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen¹⁵,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ wurden die Voraussetzungen für die Einführung und Nutzung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste (River Information Services, RIS) in der Union geschaffen. Die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen erhöht die Sicherheit und Effizienz der Binnenschifffahrt und letztlich – eben durch effizientere Beförderungsvorgänge auf den Binnenwasserstraßen – auch ihre Nachhaltigkeit.
- (2) Seit dem Inkrafttreten der Richtlinie 2005/44/EG kommt die Binnenschifffahrt nun in den Genuss der Bereitstellung harmonisierter Binnenschifffahrtsinformationsdienste. Der Grad an Harmonisierung ist jedoch von Mitgliedstaat zu Mitgliedstaat unterschiedlich, während sich die Einführung der erforderlichen Spezifikationen als langwierig erwiesen hat. Gleichzeitig wird im europäischen Grünen Deal¹⁷ die Weiterentwicklung der automatisierten und vernetzten multimodalen Mobilität gefordert, weshalb die Binnenschifffahrtsinformationsdienste angepasst werden sollten, um diese neuen Herausforderungen zu bewältigen. Darüber hinaus wird in der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁸ unter anderem die Überarbeitung der Richtlinie 2005/44/EG vorgeschlagen, um das Ziel der Schaffung eines wirklich intelligenten Verkehrssystems mit einer effizienten Kapazitätszuweisung und einem effizienten Verkehrsmanagements voranzubringen. Im Aktionsplan NAIADES III¹⁹

¹⁴ ABl. C vom , S. .

¹⁵ ABl. C vom , S. .

¹⁶ Richtlinie 2005/44/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. September 2005 über harmonisierte Binnenschifffahrtsinformationsdienste (RIS) auf den Binnenwasserstraßen der Gemeinschaft (ABl. L 255 vom 30.9.2005, S. 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

¹⁷ COM(2019) 640 final.

¹⁸ COM(2020) 789 final.

¹⁹ COM(2021) 324 final.

heißt es: Um das Ziel der Ausstattung der Binnenwasserstraßen mit einem nahtlosen System harmonisierter Binnenschifffahrtsweginformationssysteme bis 2030 voranzubringen, wird die Überarbeitung des Rechtsrahmens für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme darauf abzielen, derzeit gegenüber anderen Verkehrsträgern bestehende Harmonisierungs- und Interoperabilitätslücken zu schließen und im Einklang mit der europäischen Datenstrategie²⁰ die Verfügbarkeit und Weiterverwendung von Daten sowie die Interoperabilität digitaler Systeme zu verbessern. Diese Änderungen und Entwicklungen sowie die im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG gewonnenen Erfahrungen sollten bei der Anpassung der Binnenschifffahrtsweginformationssysteme berücksichtigt werden.

- (3) Im Interesse eines kohärenten Konzepts für die Interoperabilität im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen sollten bei der Umsetzung der RIS-Plattform und anderer Lösungen, die in den Anwendungsbereich dieses Rechtsakts fallen, die Grundsätze des jüngsten Europäischen Interoperabilitätsrahmens²¹ gemäß Artikel 6 des Vorschlags für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von Maßnahmen für ein hohes Maß an Interoperabilität des öffentlichen Sektors in der Union (Gesetz für ein interoperables Europa)²² befolgt werden.
- (4) Die Verordnung (EU) Nr. 1315/2013²³ legt Anforderungen an den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (im Folgenden TEN-V)²⁴ fest, um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu gewährleisten, und soll sicherstellen, dass die im TEN-V erbrachten Dienste von derselben hohen Qualität und mit den Systemen anderer Verkehrsträger im TEN-V kompatibel sind.
- (5) Da die meisten Fahrten von Binnenschiffen grenzüberschreitender Natur sind, sollten RIS insbesondere auf jene Binnenwasserstraßen ausgerichtet sein, die Teil des TEN-V und somit von großer Bedeutung für die Union sind, und nicht nur auf jene, die einem Verbundnetz angehören. Die Mitgliedstaaten sollten die RIS-Anforderungen weiterhin freiwillig auf jene Teile ihres Binnenwasserstraßennetzes ausweiten können, die nicht dem TEN-V angehören, um nationalen Besonderheiten Rechnung zu tragen.
- (6) Die Erfahrungen mit der Anwendung der Richtlinie 2005/44/EG haben gezeigt, dass es wichtig ist, die technischen Spezifikationen für die Bereitstellung von Daten für Navigation und Reiseplanung robuster zu machen, um die Qualität und Aktualität der den RIS-Benutzern bereitgestellten Informationen zu steigern. Das Europäische Referenzdatenverwaltungssystem (European Reference Data Management System, ERDMS) enthält die für das ordnungsgemäße Funktionieren von RIS erforderlichen Informationen und wird von der Kommission eingerichtet und betrieben. Die Mitgliedstaaten sollten daher den Betrieb des ERDMS unterstützen, indem sie alle erforderlichen Daten rechtzeitig bereitstellen, mindestens einmal jährlich überprüfen und bei Bedarf aktualisieren.

²⁰ COM(2020) 66 final.

²¹ COM(2017) 134 final.

²² COM(2022) 720 final.

²³ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

²⁴ Die EU-Politik für das transeuropäische Verkehrsnetz, die TEN-V-Politik, ist ein wichtiges Instrument zur Entwicklung einer EU-weiten multimodalen Verkehrsinfrastruktur, die kohärent, effizient und hochwertig ist. Das TEN-V umfasst Schienenwege, Binnenwasserstraßen, kurze Seeverkehrsstrecken und Straßen, die Städte, See- und Binnenhäfen, Flughäfen und Terminals miteinander verbinden.

- (7) Die Verfügbarkeit aktueller genauer Informationen über die Fahrwasserbedingungen und bestimmte Orte wie Brücken, Schleusen und Binnenhäfen für RIS-Benutzer während der Navigation dürfte die Binnenschifffahrt insgesamt effizienter machen. RIS sollten daher den Austausch aktueller Daten mit halb- und vollautomatisierten Infrastruktursystemen von Schleusen und beweglichen Brücken sowie mit Hafengemeinschaftssystemen von Binnenhäfen einschließen.
- (8) Damit RIS eine Vernetzung mit der Logistikkette ermöglichen, ist es wichtig, dass die betreffenden Informationen nicht nur mit den Benutzern in der Binnenschifffahrt, sondern auch mit Systemen und Anwendungen anderer Verkehrsträger geteilt werden. Die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr innerhalb des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr²⁵ (European Maritime Single Window environment, EMSWe) sollten unionsweit harmonisierte Meldungen in der Schifffahrt ermöglichen. Mit dem Austausch verkehrsbezogener Informationen wie Ankunfts- und Abfahrtszeiten würden Interoperabilität, Multimodalität und die reibungslose Integration der Binnenschifffahrt in die allgemeine Logistikkette gewährleistet. Soweit der Austausch von Frachtinformationen zwischen den RIS-Benutzern vorgeschrieben ist, sollten die elektronischen Frachtbeförderungsinformationen (electronic Freight Transport Information, eFTI) dessen Grundlage sein. Erforderlichenfalls sollten die RIS Verbindungen mit Systemen und Plattformen anderer Verkehrsträger schaffen und Daten mit diesen austauschen.
- (9) Der Austausch von Informationen zwischen Binnenschiffen und Binnenhäfen, z. B. über die Verfügbarkeit von Hafenanlagen, Betriebszeiten oder Schiffs- und Frachtinformationen, verläuft nicht immer optimal, was sich auf die Effizienz der Binnenschifffahrt auswirkt. Informationen über die Verfügbarkeit von Infrastruktur für alternative Kraftstoffe in Häfen sind für eine Verbesserung der Umweltbilanz des Sektors von besonderer Bedeutung. Um den Austausch der betreffenden Informationen zu vereinfachen und zu straffen und den Sektor insgesamt effizienter zu machen, ist es wichtig, dass der Austausch dieser Informationen in die RIS integriert und die dafür erforderlichen technischen Spezifikationen entwickelt werden.
- (10) Mit der Nutzung einer einzigen digitalen RIS-Plattform sollten die RIS-Bestimmungen gestrafft, die Effizienz der Binnenschifffahrt gesteigert und der Aufwand für die RIS-Anbieter und -Benutzer verringert werden. Diese Plattform sollte einschlägige Dienste unterstützen, die zentrale Anlaufstelle für den Austausch von RIS-Informationen (sowohl innerhalb der Binnenschifffahrt als auch mit anderen Verkehrsträgern) darstellen und somit das digitale Rückgrat für die Bereitstellung von RIS in der Union werden. Die Mitgliedstaaten sollten eine oder mehrere Behörden benennen, die für den Betrieb der RIS-Plattform zuständig ist bzw. sind. Diese Behörden sind die für die Zwecke des Betriebs der RIS-Plattform Verantwortlichen.
- (11) Um einheitliche Bedingungen für die Einführung der RIS-Plattform zu gewährleisten, sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung des Rahmens für die Entwicklung und Funktionsweise der Plattform übertragen werden. Diese Befugnisse

²⁵ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ ausgeübt werden.

- (12) Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen und effektiven Anwendung der Richtlinie 2005/44/EG sollten die Mitgliedstaaten dafür Sorge tragen, dass ein wirksames Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden eingerichtet ist. Die Behörden der Mitgliedstaaten sollten bei der Bearbeitung von Beschwerden, die grenzüberschreitende Elemente betreffen (z. B. unvereinbare Standards für die Meldung von Schiffsinformationen), zusammenarbeiten, da 75 % des Binnenschiffsverkehrs Auslandsfahrten umfassen. Durch die Analyse von Gegenstand und Häufigkeit der Beschwerden sowie von Art und Zeitrahmen ihrer Bearbeitung kann festgestellt werden, inwieweit die Bestimmungen der Richtlinie eingehalten werden; dies stärkt zugleich die Überwachung der Umsetzung, indem auf Bereiche hingewiesen wird, in denen die Umsetzung verbessert werden kann. Daher ist es wichtig, dass die betreffenden Informationen von den Mitgliedstaaten jährlich erhoben und der Kommission gemeldet werden. Jede Bearbeitung von Beschwerden im Rahmen dieser Richtlinie sollte die Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden nach dem Unionsrecht und dem Recht der Mitgliedstaaten, einschließlich der Verordnung (EU) 2016/679²⁷ und der Verordnung (EU) 2018/1725²⁸, unberührt lassen.
- (13) Bei der Ausarbeitung von technischen Spezifikationen sollte eine Reihe von Vorgaben (insbesondere jene in Anhang II) berücksichtigt werden, damit die ordnungsgemäße und harmonisierte Umsetzung der Bestimmungen der Richtlinie 2005/44/EG gewährleistet ist. In diesen Vorgaben sollten die wichtigsten Elemente dargelegt werden, die die einzelnen RIS-Komponenten enthalten sollten.
- (14) Die Anforderungen und technischen Spezifikationen für die Zwecke der RIS sollten insbesondere sicherstellen, dass alle RIS-Daten ausschließlich im Rahmen eines umfassenden rechtebasierten Zugangskontrollsystems mit zugewiesenen Funktionen verarbeitet werden können, dass alle zuständigen Behörden im Rahmen ihrer jeweiligen regulatorischen Befugnisse unmittelbaren Zugang zu diesen Daten haben können, dass geeignete technische und organisatorische Vorkehrungen getroffen werden, um zu gewährleisten, dass die elektronische Verarbeitung personenbezogener Daten im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁹ und der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁰ erfolgen kann, auch im Hinblick auf den Schutz gegen die Verletzung des Schutzes personenbezogener Daten, und dass die Verarbeitung sensibler Geschäftsinformationen auf eine Art und Weise erfolgen kann, die die Vertraulichkeit dieser Informationen wahrt.

²⁶ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

²⁷ ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1.

²⁸ ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39.

²⁹ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

³⁰ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (15) Um eine sichere und optimale Schifffahrt auf den Binnenwasserstraßen zu gewährleisten, sollten die Mitgliedstaaten stets die Position aller Binnenschiffe kennen, auch durch die Verwendung der Daten von automatischen Identifikationssystemen (AIS). Die Mitgliedstaaten sollten zudem RIS-bezogene Informationen austauschen, um die Effizienz der RIS zu steigern und Meldeverpflichtungen zu verringern. Können RIS-bezogene Informationen für die genannten Zwecke ohne die Verarbeitung personenbezogener Daten nicht übermittelt bzw. ausgetauscht werden, sollten die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass die betreffenden personenbezogenen Daten rechtskonform – im Einklang mit der Verordnung (EU) 2016/679 – verarbeitet werden.
- (16) Um sicherzustellen, dass die RIS-Benutzer die erforderlichen Informationen für Navigation und Reiseplanung erhalten und dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt Rechnung getragen wird, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung der in Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG festgelegten Mindestdatenanforderungen zu erlassen.
- (17) Der Kommission sollte die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2005/44/EG zu erlassen, um geeignete technische Spezifikationen für RIS im Einklang mit den Vorgaben in Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG festzulegen, sofern dies durch eine angemessene Analyse hinreichend begründet ist und es keine einschlägigen und aktuellen internationalen Standards zur Gewährleistung der Sicherheit der Schifffahrt gibt oder wenn Änderungen oder Ergebnisse des Beschlussfassungsverfahrens des Europäischen Ausschusses zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) die Interessen der Union beeinträchtigen würden.
- (18) Die Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie 2005/44/EG zeigen, dass die Einführung und Aktualisierung der technischen Spezifikationen ein langwieriges Verfahren war, was sich auf die Leistungsfähigkeit des Sektors ausgewirkt hat. Daher ist es wichtig, das Verfahren für die Einführung der technischen Spezifikationen zu ändern.
- (19) Mit der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates³¹ wurde ein entsprechendes Verfahren auf der Grundlage der vom CESNI entwickelten technischen Spezifikationen eingeführt. Der CESNI³², der unter dem Dach der Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) tätig ist und Sachverständigen aus allen Mitgliedstaaten offensteht, ist für die Ausarbeitung der technischen Standards im Bereich der Binnenschifffahrt zuständig. Die Erfahrung hat gezeigt, dass der CESNI methodisch vorgeht und die technischen Vorschriften für Binnenschiffe rechtzeitig ausarbeitet und aktualisiert. In Anbetracht der Expertise des CESNI und der Erfahrungen mit der Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/1629 sollte für die Richtlinie 2005/44/EG ein ähnlicher Ansatz verfolgt werden.
- (20) Damit ein hohes Maß an Sicherheit und Effizienz in der Binnenschifffahrt gewährleistet, die Bereitstellung von RIS sichergestellt und dafür gesorgt ist, dass dem wissenschaftlichen und technischen Fortschritt und anderen sektorspezifischen Entwicklungen Rechnung getragen wird, sollte die Bezugnahme auf die geltenden

³¹ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³² Der CESNI wurde mit dem ZKR-Beschluss 2015-i-3 eingerichtet.

technischen Spezifikationen für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme, den Europäischen Standard für Binnenschifffahrtsweginformationssysteme (European Standard for River Information Services, ES-RIS), integraler, aber nicht wesentlicher Bestandteil der Richtlinie 2005/44/EG sein und auf dem neuesten Stand gehalten werden, sofern der Standard mit den Vorgaben in Anhang II im Einklang steht. Daher sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2005/44/EG zu erlassen, um die Bezugnahme auf die neueste Fassung des ES-RIS zu aktualisieren und dessen Geltungsbeginn festzulegen.

- (21) Beim Erlass delegierter Rechtsakte ist es von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt und dass diese Konsultationen mit den Grundsätzen im Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung³³ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (22) Der in Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG genannte Ausschuss für die Schifferpatente im Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr wurde aufgelöst. An dessen Stelle unterstützt nun der Ausschuss für die Binnenschifffahrt, der über Fachwissen im Bereich der Standards und der technischen Spezifikationen in der Binnenschifffahrt verfügt, die Kommission im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁴ in Bezug auf die RIS. Zudem werden mit dieser Richtlinie Änderungen an den Artikeln 5 und 12 der Richtlinie 2005/44/EG in Bezug auf das Ausschussverfahren vorgenommen, denen in einem aktualisierten Artikel Rechnung getragen werden muss. Daher sollte Artikel 11 der Richtlinie 2005/44/EG geändert werden, um diesen Änderungen Rechnung zu tragen.
- (23) Im Interesse einer besseren Rechtsetzung und Vereinfachung sollte es möglich sein, in der Richtlinie 2005/44/EG auf internationale Standards Bezug zu nehmen, ohne diese im Rechtsrahmen der Union zu duplizieren.
- (24) Die RIS wurden seit 2005 in der Union eingeführt, sodass die Mitgliedstaaten beträchtliche Erfahrungen mit ihrer Entwicklung und Umsetzung haben. Darüber hinaus sind die für den RIS-Betrieb erforderlichen technischen Spezifikationen in Anhang III der Richtlinie 2005/44/EG enthalten. Artikel 12 Absatz 2 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden. Außerdem wird der Anwendungsbereich der Richtlinie 2005/44/EG dahin gehend geändert, dass er das TEN-V umfasst, sodass die Verpflichtung zur Einführung von RIS für die wichtigsten Wasserstraßen gilt, womit ein zuverlässiges Verkehrsnetz geschaffen wird. Artikel 12 Absatz 3 der Richtlinie 2005/44/EG sollte daher gestrichen werden.

³³ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

³⁴ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) Gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist es zur Erreichung des grundlegenden Ziels der Schaffung eines Rahmens für die Bereitstellung von RIS in der Union erforderlich und angemessen, Vorschriften für die Einrichtung und den Betrieb von RIS und die technischen Spezifikationen für RIS festzulegen. Diese Richtlinie geht gemäß Artikel 5 Absatz 4 des Vertrags über die Europäische Union nicht über das zur Erreichung der verfolgten Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (26) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates angehört und hat am [XX.XX.2024] eine Stellungnahme abgegeben³⁵.
- (27) Die Richtlinie 2005/44/EG sollte daher entsprechend geändert werden —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

Artikel 1

Änderung der Richtlinie 2005/44/EG

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

1. Artikel 1 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1

Gegenstand

- (1) Diese Richtlinie schafft die Voraussetzungen für die Einführung und die Nutzung harmonisierter Binnenschiffahrtsweginformationssysteme (River Information Services, RIS) in der Union, um Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit der Binnenschiffahrt zu verbessern und Schnittstellen mit anderen Verkehrsträgern zu erleichtern.
- (2) Diese Richtlinie bildet einen Rahmen für die Einführung und Fortschreibung technischer Anforderungen, Spezifikationen und Bedingungen, die harmonisierte, interoperable und offene RIS auf den Binnenwasserstraßen der Union gewährleisten sowie eine nahtlose Verknüpfung mit den Managementdiensten für den modalen Verkehr sicherstellen, insbesondere mit den Verkehrsmanagement- und -informationssystemen des Seeverkehrs.
2. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:
- „(1) Diese Richtlinie gilt für die Einrichtung und den Betrieb von RIS auf allen Binnenwasserstraßen und in allen Binnenhäfen der Mitgliedstaaten, die dem transeuropäischen Verkehrsnetz angehören, wie in den Anhängen I und II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁶ angegeben und aufgeführt.“

³⁵ ABl. C [...] vom [...], S. [...].

³⁶ Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ABl. L 348 vom 20.12.2013, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. Artikel 3 werden die Buchstaben ha bis hi angefügt:

- „ha) ‚Transeuropäisches Verkehrsnetz‘ (TEN-V) sind die Binnenwasserstraßen gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.
- hb) ‚Elektronische Frachtbeförderungsinformationen‘ (electronic Freight Transport Information, eFTI) sind elektronische Frachtbeförderungsinformationen gemäß Artikel 3 Nummer 4 der Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁷.
- hc) ‚Europäisches Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr‘ (European Maritime Single Window environment, EMSWe) ist das europäische Umfeld zentraler Meldeportale für den Seeverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 1 der Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates³⁸.
- hd) ‚Nationales zentrales Meldeportal für den Seeverkehr‘ ist ein nationales zentrales Meldeportal für den Seeverkehr gemäß Artikel 2 Nummer 3 der Verordnung (EU) 2019/1239.
- he) ‚Europäisches Referenzdatenverwaltungssystem‘ (European Reference Data Management System, ERDMS) ist ein von der Kommission geführtes Zentralarchiv (Bibliothek) für Referenzdaten und Codelisten, die von IT-Anwendungen für die Binnenschifffahrt verwendet werden.
- hf) ‚Hafengemeinschaftssystem‘ ist eine elektronische Plattform für den Informationsaustausch zwischen öffentlichen und privaten Akteuren, über die reibungslose Hafen- und Logistikprozesse gewährleistet werden.
- hg) ‚Intelligentes Binnenschifffahrtsinfrastruktursystem‘ ist eine elektronische Plattform zur Unterstützung der halb- und vollautomatisierten Verwaltung der Binnenwasserstraßeninfrastruktur von Schleusen und beweglichen Brücken im TEN-V, die von den für Binnenwasserstraßen zuständigen Behörden betrieben wird.
- hh) ‚RIS-Plattform‘ ist eine elektronische Zentralplattform, die aus den nationalen RIS-Informationen gespeist wird, Fahrwasser-, Infrastruktur-, Verkehrs- und Transportinformationsdienste, einschließlich Strecken- und Transportplanung, für RIS-Benutzer bereitstellt und für die elektronische Berichterstattung nach dem Grundsatz der Einmaligkeit bereitsteht.
- hi) ‚Binnenhäfen‘ sind die an den Binnenwasserstraßen des TEN-V-Kernnetzes oder des TEN-V-Gesamtnetzes gelegenen Häfen gemäß der Auflistung und Einteilung in Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013.“

4. Artikel 4 erhält folgende Fassung:

³⁷ Verordnung (EU) 2020/1056 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2020 über den Elektrizitätsbinnenmarkt (ABl. L 249 vom 31.7.2020, S. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

³⁸ Verordnung (EU) 2019/1239 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 zur Einrichtung eines europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 2010/65/EU (ABl. L 198 vom 25.7.2019, S. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

Einrichtung von RIS

- (1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen für die Einführung von RIS auf Binnenwasserstraßen und in Binnenhäfen im Sinne dieser Richtlinie.
- (2) Die Mitgliedstaaten entwickeln RIS so, dass die RIS-Anwendungen effizient, erweiterbar und interoperabel sind, damit sie mit anderen RIS-Anwendungen und mit Systemen für andere Verkehrsträger in Wechselwirkung treten können, und auch Schnittstellen zu Transportmanagementsystemen und kommerziellen Tätigkeiten bieten.
- (3) Zur Einrichtung von RIS müssen die Mitgliedstaaten
 - a) sicherstellen, dass den RIS-Benutzern alle relevanten Daten für Navigation und Reiseplanung auf den Binnenwasserstraßen übermittelt werden. Diese Daten gemäß Anhang I müssen aktuell und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format zugänglich sein;
 - b) gewährleisten, dass für alle ihre Binnenwasserstraßen im TEN-V den RIS-Benutzern über die unter Buchstabe a genannten Daten hinaus für Schifffahrtsw Zwecke geeignete elektronische Navigationskarten zur Verfügung stehen;
 - c) insoweit nationale oder internationale Vorschriften ein Meldeverfahren für Schiffe vorsehen, die zuständigen Behörden in die Lage versetzen, elektronische Meldungen der erforderlichen Daten von Schiffen zu empfangen. Im Falle grenzüberschreitender Transporte sind diese Informationen den zuständigen Behörden des Nachbarstaats zu übermitteln. Eine solche Übermittlung muss abgeschlossen sein, bevor die Schiffe die Grenze erreichen;
 - d) sicherstellen, dass Nachrichten für die Binnenschifffahrt, einschließlich Berichten über den Wasserstand (bzw. den maximal zulässigen Tiefgang) und Eisberichten für ihre Binnenwasserstraßen, in standardisierter, codierter und abrufbarer Form bereitgestellt werden. Die standardisierte Nachricht muss zumindest die für die sichere Schifffahrt erforderlichen Informationen enthalten. Die Nachrichten für die Binnenschifffahrt müssen aktuell und zumindest in einem gemeinsamen elektronischen Format zugänglich sein;
 - e) sicherstellen, dass das ERDMS auf dem neuesten Stand gehalten wird, indem alle erforderlichen Daten unverzüglich übermittelt und zumindest einmal jährlich überprüft werden;
 - f) sicherstellen, dass zumindest verkehrsbezogene Informationen zwischen RIS und den von anderen Verkehrsträgern genutzten Umgebungen für den elektronischen Informationsaustausch, die durch Unionsrecht geschaffen wurden, auch über die nationalen zentralen Meldeportale für den Seeverkehr im Rahmen des europäischen Umfelds zentraler Meldeportale für den Seeverkehr (European Maritime Single Window environment, EMSWe), ausgetauscht werden;

- g) sicherstellen, dass Informationen im Zusammenhang mit gefährlichen Gütern, die gemäß Teil 5 Kapitel 5.4 der Anlagen des am 26. Mai 2000 in Genf unterzeichneten Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf Binnenwasserstraßen (ADN), auf das in Anhang III Abschnitt III.1 der Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates³⁹ Bezug genommen wird, vorgeschrieben sind, den zuständigen Behörden auf einer eFTI-Plattform über eine eindeutige, die Identifizierung ermöglichende elektronische Verbindung gemäß Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe e der Verordnung (EU) 2020/1056 zur Verfügung gestellt werden;
- h) sicherstellen, dass zwischen RIS und den Hafengemeinschaftssystemen der Binnenhäfen Informationen ausgetauscht werden, darunter aktuelle Informationen über die Verfügbarkeit von Liegeplätzen und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, insbesondere der gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴⁰ erforderlichen Anlagen;
- i) sicherstellen, dass Informationen zwischen RIS und anderen intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen für die Zwecke des Flussverkehrsmanagements ausgetauscht werden.

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

- (4) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten richten RIS-Zentren entsprechend den regionalen Erfordernissen ein.
- (5) Die Mitgliedstaaten richten eine einzige RIS-Plattform, über die Fahrwasser-, Infrastruktur-, Verkehrs- und Transportinformationen bereitgestellt werden, ein und betreiben, nutzen und pflegen diese Plattform. Die RIS-Plattform muss allen RIS-Benutzern zugänglich und die Hauptplattform für den Austausch von RIS-bezogenen Informationen sein. Sie muss Schnittstellen für Verbindungen mit den Systemen der anderen Verkehrsträger und Binnenhäfen vorsehen. Die Mitgliedstaaten benennen eine oder mehrere Behörden, die für den Betrieb der RIS-Plattform zuständig ist bzw. sind.
- (6) Um die einheitliche Umsetzung von RIS in der gesamten Union zu gewährleisten, erlässt die Kommission im Einklang mit den in Anhang II Nummer 7 genannten Grundsätzen für die technischen Spezifikationen für die RIS Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Merkmale, Rollen und Verfahren für den Betrieb der RIS-Plattform und zur Bestimmung der sie betreibenden Stelle. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem Prüfverfahren nach Artikel 11 Absatz 2 erlassen.
- (7) Für den Einsatz automatischer Identifikationssysteme (AIS) gilt die am 6. April 2000 in Basel im Rahmen der Vollzugsordnung für den Funkdienst der Internationalen Fernmeldeunion (International Telecommunication Union,

³⁹ Richtlinie 2008/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. September 2008 über die Beförderung gefährlicher Güter im Binnenland (ABl. L 260 vom 30.9.2008, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

⁴⁰ Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (ABl. L 234 vom 22.9.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

ITU) getroffene Regionale Vereinbarung über den Sprechfunk in der Binnenschifffahrt.

- (8) Die Mitgliedstaaten ermutigen – gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Union – die Schiffsführer, Betreiber, Agenten oder Eigner von Schiffen, die auf den jeweiligen Binnenwasserstraßen verkehren, sowie die Verlader oder Eigentümer der von diesen Schiffen beförderten Waren, aus den im Rahmen dieser Richtlinie bereitgestellten Diensten umfassenden Nutzen ziehen.
- (9) Die Kommission ergreift angemessene Maßnahmen zur Überprüfung der Interoperabilität, Zuverlässigkeit und Sicherheit von RIS.“

5. Artikel 5 erhält folgende Fassung:

„Artikel 5

Technische Spezifikationen

- (1) Zur Förderung von RIS und Gewährleistung ihrer Interoperabilität gemäß Artikel 4 Absatz 2 gelten die technischen Spezifikationen in Anhang III in Verbindung mit den Grundsätzen in Anhang II, und zwar insbesondere in Bezug auf folgende Bereiche:
 - a) Elektronisches Kartendarstellungs- und Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Electronic Chart Display and Information System for inland navigation, Inland ECDIS);
 - b) elektronische Meldungen in der Binnenschifffahrt;
 - c) Nachrichten für die Binnenschifffahrt;
 - d) Schiffsverfolgungs- und -aufspürungssysteme;
 - e) Kompatibilität der für die RIS-Nutzung erforderlichen Ausrüstung;
 - f) Betrieb der RIS-Plattform;
 - g) Vernetzung und Informationsaustausch mit den Datenbanken der Union (ERDMS);
 - h) Vernetzung und Informationsaustausch mit IT-Plattformen anderer Verkehrsträger, darunter zumindest eFTI und EMSWe;
 - i) Vernetzung und Informationsaustausch mit Hafenmanagementsystemen und intelligenten Binnenschifffahrtsinfrastruktursystemen;
 - j) Vorkehrungen für Navigation und Reiseplanung.“

6. Artikel 8 erhält folgende Fassung:

„Artikel 8

Zuständige Behörden

Die Mitgliedstaaten benennen die für die RIS-Anwendungen, den internationalen Datenaustausch, den Betrieb der RIS-Plattform und die Bearbeitung von Beschwerden der RIS-Benutzer zuständigen Behörden. Die benannten Behörden

werden der Kommission bis zum... [ein Jahr nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Richtlinie] mitgeteilt.“

7. Folgender Artikel 8a wird eingefügt:

„Artikel 8a

Bearbeitung von Beschwerden

- (1) Jeder Mitgliedstaat stellt sicher, dass ein wirksames Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden, die sich aus der Anwendung dieser Richtlinie ergeben, existiert.
- (2) Die Bearbeitung von Beschwerden erfolgt so, dass Interessenkonflikte vermieden werden und dass eine funktionale Unabhängigkeit von der für die RIS-Anwendungen, den internationalen Datenaustausch und den Betrieb der RIS-Plattform zuständigen Behörde besteht. Beschwerden werden unparteiisch, transparent und unter gebührender Beachtung der Gewerbefreiheit bearbeitet.
- (3) Beschwerden müssen in dem Mitgliedstaat eingereicht werden, dessen Wasserstraßen oder Binnenhäfen die Ursache der jeweiligen Beschwerde darstellen. Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die RIS-Benutzer und andere betroffene Akteure darüber unterrichtet werden, wo und wie Beschwerden eingereicht werden können und welche Behörden für die Bearbeitung der Beschwerden zuständig sind.
- (4) Bei grenzüberschreitenden Beschwerden arbeiten die für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden zusammen.
- (5) Die für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden sind nach nationalem Recht befugt, die für die RIS-Anwendungen und den internationalen Datenaustausch zuständigen Behörden, die Anbieter von RIS-Diensten, die Infrastrukturbetreiber und die Binnenhäfen aufzufordern, ihnen im Zusammenhang mit einer Beschwerde relevante Informationen zur Verfügung zu stellen.
- (6) Die für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden sind nach nationalem Recht befugt, verbindliche Beschlüsse zu fassen, gegen die gegebenenfalls vor Gericht Rechtsbehelfe eingelegt werden können.
- (7) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über das Verfahren für die Bearbeitung von Beschwerden bis zum... [ein Jahr nach dem Tag des Inkrafttretens] und anschließend über jede Änderung dieses Verfahrens. Die Kommission veröffentlicht die entsprechenden Informationen auf ihrer Website und aktualisiert sie regelmäßig.
- (8) Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission jährlich über die Anzahl und die Art der Beschwerden, die bei den für die Bearbeitung von Beschwerden zuständigen Behörden eingehen, die Anzahl der ergriffenen Abhilfemaßnahmen sowie die für die Bearbeitung von Beschwerden erforderliche Zeit.“

8. Artikel 9 erhält folgende Fassung:

Vorschriften über die Vertraulichkeit und die Sicherheit von Informationen

Die Mitgliedstaaten treffen im Einklang mit dem geltenden Unionsrecht und dem geltenden nationalen Recht die erforderlichen technischen und organisatorischen Maßnahmen, um RIS-Informationen und -Aufzeichnungen gegen unerwünschte Zwischenfälle oder Missbrauch, einschließlich unberechtigtem Zugang, Änderung oder Verlust, zu schützen und die Vertraulichkeit der gemäß dieser Richtlinie ausgetauschten sensiblen Informationen geschäftlicher und sonstiger Art zu gewährleisten.“

9. Artikel 10 erhält folgende Fassung:

„Artikel 10

Änderungsverfahren

- (1) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs I zu erlassen, um unter Berücksichtigung der bei der Anwendung dieser Richtlinie gewonnenen Erfahrungen und der Fortschritte bei der Entwicklung der RIS-Technologien und -Anwendungen die Mindestdatenanforderungen zu aktualisieren und zu überarbeiten.
- (2) Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um die Bezugnahme auf die neueste Fassung des Europäischen Standards für Binnenschifffahrtsinformationsdienste (ES-RIS) gegebenenfalls in Anbetracht der in Absatz 3 genannten Kriterien und im Einklang mit den Grundsätzen gemäß Anhang II zu aktualisieren und den Geltungsbeginn des Standards festzulegen.
- (3) Für den Fall, dass keine einschlägigen und aktuellen technischen Spezifikationen vorliegen, die vom Europäischen Ausschuss zur Ausarbeitung von Standards im Bereich der Binnenschifffahrt (Comité Européen pour l'Élaboration de Standards dans le Domaine de Navigation Intérieure, CESNI) entwickelten technischen Spezifikationen nicht den geltenden Anforderungen gemäß Anhang II entsprechen oder Änderungen der Beschlussfassungsverfahren im CESNI oder anderer Elemente des Standards die Interessen der Union beeinträchtigen würden, wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 10a delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs III zu erlassen, um geeignete technische Spezifikationen auf der Grundlage der in Anhang II genannten Grundsätze festzulegen.“

10. Artikel 10a Absatz 2 erhält folgende Fassung:

- „(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß Artikel 10 wird der Kommission für einen Zeitraum von fünf Jahren ab dem [Tag des Inkrafttretens] übertragen. Die Kommission erstellt spätestens neun Monate vor Ablauf des Zeitraums von fünf Jahren einen Bericht über die Befugnisübertragung. Die Befugnisübertragung verlängert sich stillschweigend um Zeiträume gleicher Länge, es sei denn, das Europäische Parlament oder der

Rat widersprechen einer solchen Verlängerung spätestens drei Monate vor Ablauf des jeweiligen Zeitraums.“

11. Artikel 10a Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß diesem Artikel erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament Einwände erhoben haben.“

12. Artikel 11 erhält folgende Fassung:

„Artikel 11

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird vom Ausschuss für die Binnenschifffahrt unterstützt. Dieser Ausschuss muss ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates⁴¹ sein.

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

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

14. Folgender Artikel 12a wird eingefügt:

„Artikel 12a

Überwachung

Die Kommission überwacht die Einrichtung von RIS in der Union und übermittelt dem Europäischen Parlament und dem Rat spätestens am ... [fünf Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens] einen entsprechenden Bericht.“

15. Anhang I der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs I der vorliegenden Richtlinie.
16. Anhang II der Richtlinie 2005/44/EG erhält die Fassung des Anhangs II der vorliegenden Richtlinie.
17. Der Wortlaut des Anhangs III der vorliegenden Richtlinie wird als Anhang III angefügt.

Artikel 2

Umsetzung

- (1) Die Mitgliedstaaten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, erlassen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie spätestens am... [ein Jahr nach dem Inkrafttreten] nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

⁴¹ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (2) Bei Erlass der genannten Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.
- (3) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Rechtsvorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 3

Inkrafttreten

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

Artikel 4

Adressaten

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

Geschehen zu Brüssel am [...]

Im Namen des Europäischen Parlaments
Die Präsidentin

Im Namen des Rates
Der Präsident /// Die Präsidentin