



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.05.2004  
KOM(2004) 392 endelig

2004/0123 (COD)

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet**

(forelagt af Kommissionen)

## BEGRUNDELSE

### 1. INDLEDNING

Indlandssejladens begyndte at indføre ny teknologi i det 20. århundredes sidste årtier med udviklingen af radiotelefonitjenester på de indre vandveje. Det skabte mulighed for kontakt både fra skib til kyst og fra skib til skib med henblik på at tilrettelægge forbipasseringer. Den senere udvikling af højopløsningsradar til indlandssejlad og opstillingen af fyr og radarreflektorer på bøger på de indre vandveje har muliggjort sejlads selv under ringe sigtbarhedsforhold. For vanskelige trafiksituationer er der blevet oprettet trafikcentre, hvor trafikken overvåges ved hjælp af radarstationer i land.

Nu om dage er avanceret IKT (informations- og kommunikationsteknologi) også blevet indført i vandvejstransporten. Til brug om bord udvikles og anvendes der PC'er, som er forbundet med Internettet ved hjælp af mobilkommunikation, foruden satellitpositionsbestemmelsessystemer, elektroniske søkortsystemer og transpondere. På land oprettes der radarstationer med målsporing, og der indføres skibsmeldingssystemer med indbyrdes forbundne databaser.

Disse tekniske systemer er hver især i stand til at yde indlandssejladens en række forskellige tjenester. For at sikre et samvirke mellem disse tjenester ikke blot på nationalt, men også på europæisk plan og for at fremme grænseoverskridende vandvejstransport (VVT) må de nye informationstjenester og deres støtteteknologier harmoniseres i hele Europa.

#### *Indlandssejladens rolle*

Europa har over 30 000 km kanaler og floder, som forbinder hundreder af vigtige byer og industriområder med hinanden. Hovednettet, som er på ca. 10 000 km, forbinder Nederlandene, Belgien, Luxembourg, Frankrig, Tyskland og Østrig. Selv om den centrale del af dette net består af store floder som Rhinen og Donau, forbinder en lang række sidelinjer i form af bifloder og kanaler en mængde mindre byer og industricentre. Et betydeligt antal havne langs dette net giver adgang til det og forbinder det med andre transportformer.

Skønt dette net af indre vandveje er umiddelbart tilgængeligt, har det stadig en enorm kapacitet, som ikke er fuldt udnyttet. Godstransporten ad indre vandveje udgør 7% af den samlede indenlandske transport (overfladetransport) i de 15 EU-lande, hvoraf nogle har VVT i et vist omfang, og svarede til 125 mia. t/km i 2000, hvorimod vej- og jernbanetransporten tegner sig for henholdsvis 80% og 13%. VVT's andel af den samlede overfladetransport er gået jævnt tilbage fra 12% i 1970 til de allerede nævnte 7% i 2000, selv om dens trafikmængde i samme 30 års-periode er vokset fra 102 mia. t/km til 125 t/km (+ 18%).

Billedet ser lidt anderledes ud i de EU-medlemsstater, som har indre vandveje, idet 12% af godstransporten her sker som indlandssejlad. Nogle steder, f.eks. i baglandet til havnebyer som i Benelux og Nordfrankrig, er vandvejstransportens andel langt højere og kommer i Nederlandene op på 43% mod 14% i Tyskland og 12% i Belgien.

I EU's tiltrædelseslande blev der i alt transporteret 8,5 mia. t/km i 1999, især på Donau. VVT's transportandel i tiltrædelseslandene (Donau-landene) svarer til den, som findes i nogle af medlemsstaterne. Mens VVT i Rumænien og Slovakiet i alt udgør 9%, tegner den sig i Ungarn for 6%, i Bulgarien for 3% og i Den Tjekkiske Republik for 2%.

## ***Hvidbogen og den avancerede informations- og kommunikationsteknologi på de indre vandveje***

Europa-Kommissionen erkender indlandssejladens store muligheder som alternativ godstransportform. Det er en kendt sag, at vandvejstransport ofte er billigere, mere økonomisk, mere pålidelig og mere miljøvenlig end andre transportformer.

Da der kan imødeses enorme kapacitets- og miljøproblemer i forbindelse med landtransporten, ikke mindst vejtransporten, har den europæiske transportpolitik stor interesse i at udvikle vandvejstransporten til et virkeligt alternativ og samtidig holde miljøbelastningen på et minimum.

Europa-Kommissionen er ikke blot interesseret i at fremme vandvejstransporten som alternativ transportform, men også i at gøre den til et vigtigt led i Europas kombinerede transportsystem, således som det fremgår af hvidbogen ”Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg”<sup>1</sup>. Som led i denne plan foreslår Kommissionen, at knytte de indre vandveje sammen med jernbanetransporten og kystsejladssystemerne for derved at skabe et let tilgængeligt, økonomisk, sikkert og miljøvenligt alternativ til det overbelastede vejnet og dets manglende bæredygtighed.

Kommissionen vil skabe gunstige betingelser for yderligere at udvikle denne sektor og tilskynde erhvervslivet til at bruge denne transportform. Som led i hvidbogens strategi har den forpligtet sig til at bistå sektoren med at tilpasse sig nye markedskrav. Den opfordrer stærkt til at udnytte den moderne informations- og kommunikationsteknologi (IKT), ikke mindst for at forbedre trafikreguleringen og transportstyringen på de indre vandveje.

Med hensyn til transport ad de indre vandveje foreskriver hvidbogen ”anvendelse af højt ydende navigationsstøtte- og kommunikationssystemer på nettet af indre vandveje” for at gøre denne transportform endnu mere pålidelig, effektiv og tilgængelig. Europa-Parlamentet erklærer i sin betænkning om Kommissionens hvidbog om den europæiske transportpolitik frem til 2010<sup>2</sup>, at det ”mener ..., at det er af største betydning, at der skabes effektive og geografisk dækkende informationssystemer for de indre vandveje, og anmoder Kommissionen om hurtigst muligt at forelægge et forslag om harmoniserede tekniske bestemmelser med henblik på gennemførelsen af River Information Service (RIS)”.

### ***RIS's betydning for indlandssejladens***

Tanken med flodinformationstjenesten, som udgør den mest omfattende ændring i sektoren i adskillige årtier, går ud på at oprette en informationstjeneste til støtte for planlægning og styring af trafik- og transportaktiviteterne. Indførelsen af RIS vil ikke blot gøre trafikken, men også transporten mere sikker og attraktiv.

RIS gør de kompetente myndigheders opgaver lettere, ikke mindst når det drejer sig om trafikregulering og overvågning af farligt gods. Med sine oplysninger til skipperne gør det grundlaget for de umiddelbare navigationsbeslutninger bedre. Sikkerhed og miljøbeskyttelse bliver forøget i kraft af bedre oplysninger og kortere reaktionstid i ulykkestilfælde.

---

<sup>1</sup> Hvidbog om Den europæiske transportpolitik frem til 2010 – de svære valg, De Europæiske Fællesskaber 2001.

<sup>2</sup> A5-0444/2002 (EUT)

RIS støtter vandvejstransportsektoren ved at bringe den i overensstemmelse med den moderne udvikling inden for logistik og forsyningskædestyring og fremmer således vandvejstransportens integrering i den kombinerede transportkæde, og det er en forudsætning for, at dens transportandel kan blive større.

RIS skal betragtes som et vigtigt skridt fremad, idet det gør vandvejstransporten til en gennemsigtig, pålidelig, fleksibel og let tilgængelig transportform. Sammen med omkostningseffektiv og miljøvenlig logistik gør udviklingen af RIS vandvejstransporten attraktiv for den moderne forsyningskæde.

RIS er vigtig for hele Europas indre vandvejssystem. Genoplivning af vandvejstransporten ved at indføre RIS er særlig interessant i forbindelse med den europæiske Unions udvidelse med de central- og østeuropæiske lande.

## **2. POLITISK BAGGRUND**

På grund af det positive bidrag til indlandssejladser og til transportpolitikken målsætninger, således som de fremgår af hvidbogen, gør man sig i europæisk politik med stærk støtte fra internationale organer og institutioner, overvejelser om at udvikle RIS.

I Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1692/96/EF af 23. juli 1996 om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet hedder det i artikel 11, stk. 4, at det indre vandvejsnet og indlandshavnene skal omfatte "infrastruktur til trafikstyring". Ifølge beslutningens bilag II, afsnit 4, betragtes signal- styrings- og kommunikationssystemer til fartøjer på indre vandveje som projekter af fælles interesse og er dermed berettigede til TEN-finansiering. På denne baggrund blev der bidraget til finansieringen af en gennemførlighedsundersøgelse med henblik på indførelse af RIS på Donau i Østrig i 2001.

Forslaget til Europa-Parlamentets og Rådets beslutning om ændring af beslutning nr. 1692/96/EF om Fællesskabets retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet opstiller i artikel 5, litra f), "anvendelse af interoperable, intelligente transportsystemer for at optimere den eksisterende infrastrukturens kapacitet og forbedre sikkerheden" som prioritet.

I sin rapport af 27. juni 2003 giver højniveaugruppen for det transeuropæiske transportnet udtryk for sin tilfredshed med Kommissionens plan om at foreslå et rammedirektiv, som skal sikre samvirket mellem kommunikationssystemerne på Fællesskabets indre vandveje<sup>3</sup>.

De europæiske transportministre opfordrer i deres erklæring fra mødet i Rotterdam i september 2001, medlemsstaterne og tiltrædelseslandene til at indføre fælles europæiske flodinformationstjenester inden 2005.

På transportministrenes møde i Rådet den 9. oktober 2003 gav Nederlandene sammen med andre medlemsstater udtryk for tilfredshed med, at Kommissionen havde i sinde at fremsætte et forslag til et direktiv om flodinformationstjenester.

Udviklingen af RIS anerkendes og fremmes også af flodkommissionerne og af den internationale sammenslutning af søfartskongresser (PIANC). Der skal udvikles en række vigtige organisatoriske og standardiseringsmæssige forudsætninger. I 2002 opstillede PIANC

---

<sup>3</sup> Van Miert-rapporten.

RIS-retningslinjer på grundlag af resultaterne af en række forskellige europæiske forsknings- og udviklingsprojekter. Disse RIS-retningslinjer fra 2002 blev formelt vedtaget af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen i maj 2003.

En standard for et elektronisk kortvisnings- og informationssystem til indlandssejlad (indlands-ECDIS) er blevet udarbejdet af en ekspertgruppe i forbindelse med INDRIS (indlandssejladsdemonstrator til flodinformationstjenester), og den blev formelt vedtaget af Centralkommissionen for Sejlads på Rhinen og af Donau-Kommissionen i 2001.

I 2002 vedtog UN/ECE's arbejdsgruppe for transport ad indre vandveje med resolution nr. 48 en henstilling om et elektronisk kortvisnings- og informationssystem til indlandssejlad (indlands-ECDIS) og overvejer at opstille fælles principper og tekniske krav til en fælles europæisk flodinformationstjeneste (RIS).

### 3. RIS'S UDVIKLING TIL I DAG

Der er siden slutningen af 1980'erne blevet udviklet selvstændige nationale telematiktjenester. Problemet for vandvejstransportsektoren er at samle disse forskellige tjenester og systemer i en enkelt, anvendeligt, fælles model.

#### *Situationen i medlemsstaterne*

I det følgende gives en række eksempler på nationale RIS-systemer. En udtømmende beskrivelse af de talrige nuværende nationale RIS-systemer findes i den situationsrapport, som blev udarbejdet i forbindelse med det femte rammeprogram's FTU-projekt COMPRIS<sup>4</sup>.

Det tyske farvandsefterretningssystem ARGO (Advanced River Navigation) giver ferskvandsskipperne tidstro oplysninger om farvandet og om den faktiske vanddybde ved hjælp af indlands-ECDIS-kort. Det består af tre dele: Et elektronisk søkort (ENC), et radarbillede og vanddybdeoplysninger på kritiske strækninger. Ved hjælp af en DGPS (differentielt globalt positioneringssystem) -modtager kan det lade sig gøre at vise skipperens egen fartøjsposition meget nøjagtigt på billedet. Systemet benyttes på Rhinen.

**BICS** (Barge Information and Communication System) er fortrinsvis blevet udviklet til anmeldelse af transport af farligt gods. Sådanne EDI (elektronisk dataudveksling) -meddelelser fra skipperne til myndighederne kan modtages af det nederlandske IVS90-system og de tyske MIB/MOVES-systemer. BICS gør det muligt at udveksle udførlige oplysninger om ladningen og de planlagte lastnings- og losningssteder undervejs. Disse oplysninger overføres ved hjælp af pc og mobiltelefon til de forskellige vandvejs- og havnemyndigheder. De benyttede standarder omfatter EDIFACT (elektronisk dataudveksling til handels-, kontor- og industriformål) og standardiserede protokoller. Tidligere blev disse oplysninger som regel udvekslet mundtligt og/eller med fax. Oplysningerne skal kun opgives én gang, nemlig ved fartøjets afsejling. Oplysningerne oplagres også til statistiske formål. BICS har været i brug siden 1996. Det omfatter Østrig, Belgien, Frankrig, Tyskland, Luxembourg, Schweiz og Nederlandene.

**BIVAS** (Binnenvaart Intelligent Vraag en Aanbod Systeem) er et interaktivt netsted, hvor udbud og efterspørgsel kan sammenstilles (ladnings- og flådestyring). Det viser både

---

<sup>4</sup> <http://www.euro-compris.org>

transportefterspørgslen og udbudet af fartøjskapacitet og skaber således kontakt mellem skipper og speditør. Sker der ændringer af den tilbudte ladning, modtager skipperen en SMS-besked. De faktiske forhandlinger overlades til markedsparterne selv. Systemet støtter ikke selve forretningsprocessen. Det er blevet afprøvet, men (endnu) ikke indført.

**DoRIS** (Danube River Information Services) leverer automatisk trafikinformation ved hjælp af AIS (automatisk identifikationssystem) -transpondere. Det taktiske trafikbillede afprøves nu til brug for vandvejsmyndighederne og skipperne. Desuden giver DoRIS mulighed for transportstyring, sluseplanlægning (oplysning af FAT (forventet ankomsttid), dvs. oplysninger, hvormed sluseplanerne kan tilrettelægges), navigationsstøtte (støtte til skipperens navigationsbeslutninger ved hjælp af positionsoplysninger på et elektronisk søkort) og katastrofehjælp (ved overvågning af fartøjer, som transporterer farligt gods). Alle trafikoplysningerne oplagres i en central database. I ulykkestilfælde kan disse data genfindes og benyttes til risikoanalyse. Oplysningerne kan også bruges til statistiske analyser. For erhvervsbrugere findes der en netgrænseflade og en XML (eXtensible Markup Language) -grænseflade med direkte forbindelse til godkendte eksterne logistikservere. Afprøvningscentret har været i gang siden 2002. Afprøvningsområdet omfatter nu 33 km i Østrig, og der er planer om at inddrage Østrigs øvrige del af Donau.

**ELWIS** er et fuldt funktionsdygtigt tysk elektronisk vandvejsinformationssystem, der omfatter en række (farvands-) informationstjenester, som er relevante for vandvejssektoren. Netstedet indeholder efterretninger for skipperne, faktisk og forventet vandstand og dybgang, ismeldinger, myndighedernes adresser, trafikstatistik og lovbestemmelser.

**IBIS** (Informatiesysteem Binnenscheepvaart) er et centraliseret databasesystem, hvori alle indlandssejladens operationer og oplysninger registreres. Det sætter vandvejsmyndighederne i stand til at udstede gennemsejlingstilladelser, lokalisere fartøjer inden for deres territorium og indsamle oplysninger om indlandssejladens. Udstedelsen af gennemsejlingstilladelser, som er lovpligtig, finder sted ved bestemte sluser. IBIS kan desuden beregne et skibs forventede ankomsttid (FAT) ved f.eks. sluser eller broer. Med disse oplysninger får slusemesteren et overblik over den ankommende trafik og kan begynde at klargøre slusekammeret. Ved ulykkestilfælde kan ladningstypen slås op i systemet, og oplysningerne kan benyttes i forbindelse med redningsaktionen. De indsamlede data kan give nyttige oplysninger til f.eks. transportstyringsformål. De politiske beslutningstagere bruger de statistiske oversigter til infrastrukturplanlægning (bestemmelse af flaskehalse, forbedring af sejløb osv.) og til opfyldelse af internationale forpligtelser til dataindsamling og til indberetning til det nationale statistiske institut. IBIS har været i anvendelse siden 1999.

**GWS** (Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing) er et flamsk projekt, som de forskellige vandvejsmyndigheder samarbejder om. Det omfatter to hovedaktiviteter: oprettelse og indførelse af et pålideligt telematiknet og styring og behandling af data af fælles interesse i forbindelse med de forskellige sider af vandløbsforvaltninger. GWS omfatter funktioner som trafikstøtte, et digitalt marked for indlandssejlad (udbud og efterspørgsel), datamatiseret vandløbsforvaltning, Registrering af hydrologiske (og dermed forbundne) data, fjernstyring af vandbygningsanlæg (dæmninger, overløbskanaler ...), indsamling af data, som er nyttige for myndighederne og andre, datakommunikation, datastyring og databehandling.

**GINA** (Gestion Informatisée de la Navigation) er et indberetningssystem for Wallonien, som benyttes til fakturering af gennemsejlingsafgifter og til udarbejdelse af statistikker. Det omfatter også mulighed for at give slusevarsel. Systemet har været i brug siden 1986.

**IVS90** er et skibsmeldingssystem, som benyttes af de nederlandske vandvejsmyndigheder til støtte for sluseplanlægning, bådtrafiktjenester (BTT), katastrofehjælp og statistikker. Dataene i IVS90 omfatter fartøjsdata (navn, registreringsnummer (Europanummer), dødvægt, længde- og tværmål, ejer) og særlige rejsedata (dybgang, lasthøjde, antal personer om bord, afsejlings- og ankomsthavn, planlagt sejlroute, særlige ladningsdata). Disse data overføres automatisk mellem sluserne og/eller regionale BTT-centre. Skipperen skal kun opgive oplysningerne en enkelt gang ved rejsens begyndelse ved hjælp af VHF-radio, mobiltelefon, fax eller EDI. Systemet kan benyttes til elektronisk datatransmission og har været i brug siden 1994.

**MIB/MOVES** (Melde- und Informationssystem Binnenschiffahrt/Mosel Verkehrserfassungssystem) De tyske tjenester MIB og MOVES kan sammenlignes med IVS90. MIB benyttes til registrering og overvågning af transport af farligt gods og af fartøjskombinationer af bestemte størrelser og af usædvanlige transportere. BTT-centret registrerer ved rejsens begyndelse alle sikkerhedsrelaterede data, som videresendes til alle kompetente myndigheder langs rejsruten. Ved ulykkestilfælde sendes dataene til redningsmandskabet og politiet. MOVES har været benyttet på Mosel siden 2001. Dataene for de skibe der passerer sluserne, herunder gennemslusningstidspunktet, sendes til den næste sluse på fartøjets rejsroute. Både inden for MIB og MOVES kan skipperne sende data til MIB/MOVES-databasen ved at benytte BICS-programmet. Skipperne kan også benytte VHF-radio eller fax.

**NIF** (Nautischer Informations-Funk) er den tyske VHF-tjeneste, hvormed der sendes meddelelser om vandstand, højvandsmeldinger, vandstandsprognoser, is- og tågemeldinger samt meddelelser fra politiet. Det kan desuden modtage eller udsende oplysninger i katastrofetilfælde.

RIS-systemet på Saimaa i Finland omfatter et fuldstændigt sæt RIS-tjenester fra farvandsefterretninger til vandvejsinfrastrukturafgifter. Det 814 km lange vandvejsnet er forsynet med 8 VHF-radiostationer og med 8 AIS-stationer. De er forbundet med BTT-centret, som sender oplysninger til fartøjerne på vandvejsnettet. Bådtrafikkens bevægelser kan kontrolleres ved tidstro overvågning. Trafikcentreret kan også styre (fjernstyring) alle 8 sluser og de 7 broer langs kanalen. Bortset fra AIS og VHF benytter det GPS og indlands-ECDIS.

**STIS** (Shipping and Transport Information Services) er tænkt som en overordnet arkitektur, der skal benyttes til forskellige RIS-tjenester til en række forskellige interessegrupper. Det skal kunne forene de talrige selvstændige tjenester, der foreligger både nu og i fremtiden. Følgende dele af systemet skal efter planerne være færdige i slutningen af 2003: En forretningsplan, standarder og protokoller for dataudveksling og datakommunikation, en systemarkitektur og en prototype på en søfartsgeografisk database (indlands-ECDIS). Forsøgsfasen blev afsluttet i december 2002.

**VNF2000** er et fransk informationsnet, som benyttes til fakturering af sejladsafgifter og udarbejdelse af trafikstatistikker. VNF2000+ vil gøre det muligt for virksomhederne og skibsrederne at anmelde deres transportere ved hjælp af EDI uden at skulle bruge papir. VNF benytter det nederlandske BICS til transmission. VNF2000 har været i brug siden 2000, og VNF2000+ skal efter planerne være færdigt i marts 2005.

## ***Forskning, teknologisk udvikling og indførelse***

For at modvirke den usammenhængende udvikling af forskellige tjenester og systemer, og for at sikre samvirket mellem dem, har der siden slutningen af 1990'erne været udført betydelige FTU-aktiviteter på RIS-området. Det fjerde rammeprogram's projekt INDRIS (indlandssejlad-demonstrator til flodinformationstjenester), som løb fra 1998 til 2002, kan betragtes som udgangspunktet for udviklingen af den europæiske RIS-model. INDRIS beskrev RIS-funktionerne for alle de tænkelige brugere, angav de relevante informationsprocesser og udviklede åbne standarder for informationsindhold og kommunikation mellem private og det offentlige. INDRIS var et joint venture mellem nationale offentlige myndigheder, transporterhvervene, IKT-industrien og forskningsinstitutter i Østrig, Tyskland, Belgien, Frankrig og Nederlandene.

På nuværende tidspunkt tager det femte rammeprogram's projekt **COMPRIS** (Consortium Operational Management Platform River Information Services – påbegyndt i 2002) sigte på at færdiggøre udviklingen af en teknisk, organisatorisk og praktisk anvendelig arkitektur til brug for flodinformationstjenesterne på fælleseuropæisk plan og at videreudvikle og forbedre standarderne og tjenesterne inden for informationsudveksling som forberedelse til indførelse af RIS på de vigtigste europæiske vandveje. COMPRIS udgør den afsluttende fase i udviklingen af RIS inden dets ibrugtagning i større målestok og har tætte forbindelser til de nationale RIS-projekter og –initiativer.

Sideløbende med forskningsarbejdet er de første skridt til egentlig ibrugtagning blevet taget. Nogle af de nationale systemer opfylder allerede harmoniseringskravene, enten fordi de er det direkte resultat af europæiske forskningsaktiviteter, eller fordi de er under udvikling, og der i udviklingsarbejdet tages hensyn til forskningens resultater.

Der er desuden blevet opstillet et europæisk RIS-program (ERISP). Dette program er blevet udarbejdet med henblik på deltagelse af alle nationale europæiske myndigheder (i og uden for EU), som er ansvarlige for og aktivt involveret i udarbejdelsen og indførelsen af RIS. Programmets formål er at udveksle viden om RIS og at fremme harmoniseret udvikling af det.

## **4. BEGRUNDELSE FOR DIREKTIVET**

Mange af de nuværende RIS-systemer er blevet udviklet uafhængigt af hinanden. Der er derfor en oplagt fare for, at der opstår en række forskellige, usammenhængende RIS-systemer. Det er hverken hensigtsmæssigt ud fra et europæisk synspunkt eller fra vandvejstransportsektorens eget synspunkt. Der er derfor opstået et stærkt ønske om at skabe yderligere samordning og harmonisering på fælles plan.

De forskellige systemer skal kunne samvirke og forenes på både nationalt og europæisk plan, for at den grænseoverskridende trafik kan forløbe uforstyrret af tekniske hindringer. Dataudveksling og kommunikation skal derfor harmoniseres på europæisk plan for at fremme samvirke i hele systemet (anvendelsesmuligheder, teknologi osv.).

Når det gælder hardware og software, kræver både brugere og producenter et vist "sikkerhedsniveau" af de forventede tjenester og af det udstyr, som skal købes og fremstilles.

Den form for selvregulering, medlemsstaterne hidtil har benyttet, er ikke længere tilstrækkelig, og der er således behov for lovrammer på europæisk plan.

Flodkommissionernes beslutninger er ikke bindende, og de er begrænset til bestemte områder. Bortset fra Den Europæiske Union er der ikke nogen institution, som kan opstille (de tekniske) rammebetingelser for en vellykket indførelse af RIS på europæisk plan.

## 5. DIREKTIVETS FORMÅL

Direktivet går ud på at skabe et europæisk grundlag for indførelse af RIS-modellen og sikre forenelighed og samvirke mellem nuværende og fremtidige RIS-systemer på europæisk plan for at opnå effektiv vekselvirkning mellem de forskellige vandvejsinformationstjenester. De europæiske leverandører vil derved blive tilskyndet til at fremstille hardware og software til RIS til rimelige og overkommelige priser og til at betragte RIS-teknologi som en markedsmulighed.

I overensstemmelse med nærhedsprincippet anses et (ramme)direktiv for det mest hensigtsmæssige middel, hvormed det ønskede mål kan nås. De tekniske enkeltheder og standarder i forbindelse med den egentlige gennemførelse skal imidlertid vedtages af Kommissionen i samarbejde med medlemsstaterne ved hjælp af en udvalgsprocedure.

### *RIS-modellen*

RIS-modellen består af avancerede tjenester og funktioner, som støttes af forskellige teknologier. Leveringen af disse tjenester fører til både praktisk fordele (f.eks. øjeblikkelige navigationsbeslutninger) og strategiske fordele (ressourceplanlægning) for de mulige brugere – vandvejsmyndighederne, skipperne, terminallederne, slusemestrene osv.

For at RIS kan fungere bedst muligt, kræves et fælles system. De forskellige tjenesters og systemers forenelighed og samvirke skal sikres ved hjælp af fælles standarder og protokoller for dataudveksling, kommunikation, udstyr og frekvenser.

Flodtrafikinformationstjenesterne kan opdeles i tjenester, som fortrinsvis gælder trafik eller fortrinsvis gælder transport. De trafikrelaterede tjenester er farvandsefterretninger (FE) trafikinformation, trafikregulering, trafikovervågning og katastrofehjælp. De transportrelaterede tjenester er ruteplanlægning, havne- og terminalledelse, ladningsregulering og flådeledelse, statistikker og vandinfrastrukturafgifter.

### *RIS-tjenesterne*

**Farvandsefterretningssystemerne (FE)** omfatter geografiske, hydrologiske og administrative oplysninger, som benyttes af skipperne og flådelederne ved planlægning, udførelse og overvågning af en rejse. FE giver dynamiske oplysninger (f.eks. vandstand) og statiske oplysninger (f.eks. afmærkning, slusernes åbningstider) på den indenlandske vandvejsinfrastrukturens betingelser og støtter derved de taktiske og strategiske navigationsbeslutninger. De indeholder oplysninger om vandvejsinfrastrukturen og udgør derfor en envejskommunikation - kyst til fartøj/kontor.

Disse tjenester er traditionelt blevet leveret ved hjælp af offentliggjorte ”efterretninger for skipperne”, tv- og radioudsendelser, Internet, VHF nautisk informationsradio, e-mailabonnenttjenester og fastnettelefoner ved sluserne.

Formålstilpassede, avancerede farvandsefterretninger kan suppleres med radiotelefon til hastende oplysninger (som ændring af slusetider, midlertidige hindringer i farvandet,

sejladindskrænkninger på grund af oversvømmelse og is) eller med internettjenester til oplysninger, som nødvendigvis skal gives dagligt (f.eks. nuværende og forventet vandstand, is- og oversvømmelsesvarsel). Desuden kan "Efterretninger for skippere" sendes pr. e-mail eller som SMS-abonnement.

Endelig kan farvandsefterretninger vises på et indlands-ECDIS (Elektronisk kortvisnings- og Informationsystem) kort. Radar og AIS (Automatisk Identifikationssystem) kan indarbejdes i kortene ved overlejring.

**Trafikinformationstjenester** består hovedsagelig af taktisk trafikinformation (angivelse af de tilstedeværende fartøjer på en begrænset del af vandvejen og af deres karakteristika og bevægelser) og strategisk trafikinformation (angivelse af fartøjer og deres karakteristika i et større geografisk område, herunder forudsigelser og analyser af den fremtidige trafiksituation).

Taktisk trafikinformation kan gives i form af et taktisk trafikbillede (TTB). Det taktiske trafikbillede indeholder oplysninger om fartøjernes position, positionstidspunkt, hastighed, kurs og om alle mål, som kan bestemmes ved hjælp af radar og – hvis de forefindes – automatiske identifikationssystemer (AIS) eller forenelige automatiske fartøjssporingsystemer. Det fremstilles ved at samle radardata og fartøjsbaseret AIS eller dermed forenelige signaler og vise signaler på indlands-ECDIS.

Oplysningerne i det taktiske trafikbillede støtter skibsføreren i forbindelse med dennes øjeblikkelige navigationsbeslutninger i den foreliggende trafiksituation. Det taktiske trafikbillede giver også skipperne mulighed for at tilrettelægge sejladsen i forhold til andre fartøjer (f.eks. med hensyn til vending, overhaling, forbi passering).

Det **strategiske trafikbillede (STB)** giver derimod et generelt overblik over trafiksituationen i et forholdsvis stort område. Det strategiske trafikbillede benyttes hovedsagelig til planlægning og overvågning. STB giver brugerne oplysninger om fartøjernes planlagte rejser, (om farlig) ladning og om ønsket ankomsttidspunkt (ØAT) på bestemte steder.

Det strategiske trafikbillede gør det også muligt at opstille en korttidsprognose over trafiksituationens udvikling på en bestemt strækning (f.eks. 1 km) og over den fremtidige trafiksituation. Møder og overhalinger kan beregnes og planlægges på forhånd.

**Trafikregulering**, som foretages af vandvejsmyndighederne, går både ud på at opnå den bedst mulige udnyttelse af infrastrukturen og at fremme sikker sejlads. Der oprettes nu såkaldte bådtrafiktjenester (BTT) på kritiske steder langs det europæiske vandvejsnet i Nederlandene og Tyskland, hvor en stor trafikmængde skal reguleres.

Radarbaserede bådtrafiktjenester er tjenester, som oprettes af en kompetent myndighed for at gøre bådtrafikken mere sikker og effektiv og for at beskytte miljøet. Tjenesten bør stå i et vekselvirkningsforhold til trafikken og kunne reagere på de trafiksituationer, som opstår i BTT-området. RIS forbedrer og letter de nuværende BTT-centres arbejde og gør det muligt at foretage trafikregulering på større strækninger af det europæiske vandvejsnet.

At der findes fartøjssporingsteknologier som AIS fører til nye udviklinger inden for trafikreguleringen, der ikke nødvendigvis kræver en central BTT-styringsfunktion, men derimod kan levere decentraliseret støtte til navigationsbeslutningerne. Den seneste udvikling viser imidlertid, at det ene ikke udelukker det andet, men at der snarere bliver tale om

gensidig supplering. Desuden bør det undersøges, om f.eks. AIS kan benyttes ikke blot til sikkerhedsrelaterede oplysninger (som var det oprindelige formål), men også til andre oplysninger, f.eks. om farlige ladninger.

RIS fremmer *planlægningen af slusers og broers arbejdstid*. Slusemestre og brovagter støttes i deres mellemsigtede afgørelser af dataudveksling med de nærmeste sluser og broer. RIS støtter slusekæden yderligere med beregning af de forventede ankomsttidspunkter (FAT) og de ønskede ankomsttidspunkter (ØAT).

*Katastrofeberedskabstjenester* registrerer fartøjerne og deres transportdata ved rejsens begyndelse og ajourfører dataene i rejsens løb ved hjælp af et skibsmeldingssystem. I ulykkestilfælde kan de ansvarlige myndigheder straks give oplysningerne videre til rednings- og katastrofemandskabet.

*Rejseplanlægning* betyder, at skippere og flådeledere kan planlægge de forventede ankomsttider (FAT) på grundlag af farvandsforretningerne. Disse oplysninger leveres traditionelt ved hjælp af ”efterretninger for skippere”, som indeholder oplysninger om vandvejsinfrastrukturens farbarhed (f.eks. hindringer på grund af anlægsarbejder). Rejseplanlægningen har imidlertid også brug for pålidelige oplysninger og forudsigelser om vandstand og strøm på hele ruten, og de foreligger ikke på nuværende tidspunkt, selv ikke for internationale rejser f.eks. mellem Rhinen og Donau.

Terminal- og havnelederne har brug for oplysninger om den forventede ankomsttid (FAT) for at kunne planlægge ressourceforbruget i forbindelse med havne- og terminalprocesserne – dvs. havne- og terminalplanlægning. FAT-oplysninger om ankomende fartøjer støtter den samlede terminaludnyttelse og gør det muligt for fartøjerne at passere uhindret gennem terminalanlæggene. Som følge heraf kan omladningsprocesserne – ikke mindst ventetiderne – formindskes. I tilfælde af utilstrækkelig terminalkapacitet kan terminallederen underrette den enkelte skipper om det ønskede ankomsttidspunkt (ØAT).

*Ladningsregulering og flådeledelse* består hovedsagelig af to slags oplysninger, oplysninger om fartøjerne og flåden og detaljerede oplysninger om den transporterede ladning.

RIS muliggør en række logistikudnyttelsesformer som flådeplanlægningsstøtte, FAT/ØAT-forhandlinger mellem fartøj og terminaler, sporing og elektroniske markedspladser. Flådelederne og logistikleverandørerne kan f.eks. benytte det strategiske trafikbillede til sporing af deres flåde. Bestemmelse af fartøjernes disponibilitet og position vil føre til den bedst mulige udnyttelse af en flådes transportkapacitet.

Denne flådeplanlægning kan udvides til en logistisk datapulje for forskellige virksomheder. Således har Donau-projektet ALSO – et af Europa-Kommissionens projekter under det femte rammeprogram GROWTH – udviklet og afprøvet en fælles logistisk kildedatabase (CSL.DB). CSL.DB får bl.a. tilført trafikdata, der registreres af trafikinformationstjenesterne. CSL:DB forbinder logistisk information med taktisk trafikinformation om fartøjerne. Disse data samles i databasen og benyttes af speditørerne og logistik tjenesteleverandørerne til logistik- og transportplanlægning.

RIS vil bidrage til bedre og lettere indsamling af de relevante statistiske oplysninger om de indre vandveje i medlemsstaterne. De er især interessante for vandvejsmyndighederne med henblik på overvågning og strategisk planlægning. Statistikkerne kan leveres under

forskellige former, f.eks. som almindelige trafikdata, ladningsstatistikker, fartøjsstatistikker, slusestatistikker, ulykkesstatistikker og havne- og omladningsstatistikker.

I forbindelse med geografiske oplysninger vil der blive taget hensyn til INSPIRE's specifikationer og retningslinjer.

RIS kan bistå med opkrævningen af **vandvejsafgifter**. Fartøjernes rejsedata kan benyttes til automatisk beregning af afgifterne og indledning af faktureringsproceduren.

### ***RIS teknologierne***

Der er blevet indført en lang række RIS-relaterede teknologiske innovationer i vandvejssektoren i løbet af det seneste årti:

- Elektroniske søkort (ESK) til angivelse af farvands- og fartøjspositionsoplysninger
- Internetanvendelse og indlands-ECDIS til efterretninger for skippere
- Elektroniske skibsmeldingssystemer til indsamling af oplysninger om rejserelaterede data (fartøj og ladning)
- Fartøjssporingsteknologier som det automatiske identifikationssystem AIS til automatisk opgivelse af fartøjernes position.

Indlands-ECDIS (Elektronisk kortvisnings- og informationssystem til indlandssejlad) er den europæiske standard for elektroniske søkortsystemer og er blevet vedtaget af Centralkommissionen for Sejlad på Rhinen (i maj 2001) og af Donau-Kommissionen. Indlands-ECDIS-kortene bygger på og kan forenes med søfartens ECDIS (som er blevet fremhjulpet af IMO og IHO – den internationale hydrografiske organisation) og forventes at kunne benyttes på Rhinen og Donau om kort tid. Da der benyttes samme standard, kan der fremstilles kort over flodmundinger, som kan besejles af både hav- og indlandssfartøjer. Indlands-ECDIS kan benyttes på to måder – til navigations- og til informationsformål – henholdsvis med og uden trafikoplysninger ved hjælp af radar- eller AIS-overlejring.

En personcomputer med modem og mobilkommunikation (GSM - globalt system til mobilkommunikation) er nødvendig for at modtage e-mail og få adgang til Internettet. Mange RIS-tjenester bygger på netteknologi, f.eks. er Internettet nødvendigt til elektronisk melding og visning af elektroniske søkort (ESK). GSM/GPRS (General Packet Radio Service) foreligger allerede i stor målestok, mens trådløs LAN (lokalnet) og UMTS (universelt mobilt telekommunikationssystem) betragtes som lovende teknologier (LT).

Indlandsskippernes datatransmission og internetkommunikation via GSM er begrænset på grund af de høje priser og den forholdsvis lave transmissionshastighed. GPRS er en verdensomspændende standard for mobil datatransmission, som er potentielt billigere. GPRS-brugerne betaler ikke pr. tidsenhed, men efter den datamængde, som sendes og modtages.

Fartøjssporingssystemer er endnu en kilde til navigationsoplysninger, som støtter radarsystemerne. F.eks. benytter det automatiske identifikationssystem (AIS) dynamiske digitale radiosendere om bord på fartøjerne (transpondere). AIS sender automatisk de relevante oplysninger om fartøjet med regelmæssige mellemrum. Disse oplysninger modtages og integreres af andre AIS-apparater (på fartøjer eller kyststationer) og kan vises som tidstro navigationsdata på radar eller indlands-ECDIS. Anvendelsen af AIS kan mindske

sprogbarriererne, da størstedelen af oplysningerne udveksles elektronisk. Mange mundtlige meldinger fra skipperne til BTT-centrene kan afløses af elektroniske oplysninger. Fartøjer, der ikke er synlige på radarsystemerne om bord, kan identificeres ved hjælp af AIS (f.eks. i tilfælde af flodkrumninger eller diger).

Satellitpositionsbestemmelsesteknologien tilbyder nye muligheder, som kan indgå i RIS. GALILEO-systemets tekniske kapacitet giver tilstrækkelig plads til informationssystemer. Den åbne adgang kan tjene generelle positionsbestemmelsesformål. Redningstjenesten skaber i kraft af sin integritet mulighed for sikrere operationer. Endelig skaber erhvervstjenesten, som sørger for tjenestegarantier ved hjælp af kontraktforhold mellem GALILEO-ledelsen og den endelige bruger, mulighed for nye udnyttelsesformer, som kan bistå RIS. De første tjenester findes allerede i kraft af foreløberen "EGNOS-systemet", mens de fuldt funktionsdygtige GALILEO-tjenester vil kunne leveres fra 2008.

## **6. FORDELENE VED RIS I FORBINDELSE MED INDLANDSSEJLADSENS FREMTIDIGE UDVIKLING**

RIS forventes at indebære strategiske fordele i følgende fire henseender:

- Øget konkurrencedygtighed
- Den bedst mulige udnyttelse af infrastrukturerne
- Forbedret sikkerhed
- Større miljøbeskyttelse

### ***Vandvejstransportens konkurrencedygtighed***

RIS gør det muligt at skabe konkurrencedygtige vandvejstransporttjenester. Det giver aktuelle oplysninger, der kan benyttes til rejseplanlægning og til udarbejdelse af mere pålidelige tidsplaner.

På grundlag af de øjeblikkelige og forventede positionsoplysninger om de forskellige fartøjer, der er på vej gennem vandvejssystemet, kan slusemestre, brovagter og terminalledere beregne den ønskede ankomsttid (ØAT) for de enkelte skippere og meddele den til dem. Når skibberen nærmer sig slusen eller terminalen, kan han beslutte at tilpasse sin marchhastighed (mere ensartet rejsehastighed), så der til slut bliver mindre ventetid ved sluserne og terminalerne.

RIS opfylder derfor den moderne forsyningskædestyrings- og informationsbehov, da det muliggør den bedst mulige udnyttelse og overvågning af ressourcerne og skaber mulighed for fleksibel reaktion i tilfælde af afvigelser fra den oprindelige planlægning.

For det andet skaber RIS ikke mindst informationskontakter mellem alle forsyningskædens led og med de øvrige transportformer. Disse kontakter, som hindrer brud på informationskæden, gør det muligt at inddrage vandvejstransporten i forsyningsystemets kombinerede transportkæde.

For det tredje gør RIS det muligt at foretage tidstro overvågning af indlandsflåden og at tage hensyn til farvandsforholdene undervejs. Herved muliggøres bedre flådeledelse og bedst mulig udnyttelse af personale og flåde på grundlag af aktuelle oplysninger foruden mere detaljeret rejseplanlægning og dybgangsregulering på grundlag af aktuelle oplysninger om farvandsforholdene. Der leveres tidstro oplysninger, der kan benyttes, så fartøjerne lastes i overensstemmelse med de øjeblikkelige sejladsbetingelser.

### ***Den bedst mulige udnyttelse af infrastrukturen***

Terminalledere og slusemestre kan bedre planlægge udnyttelse af terminalressourcerne, hvis de modtager oplysninger om de forventede ankomsttider (FAT) og andre oplysninger (f.eks. lasteplaner, fartøjsdimensioner) om de ankommende fartøjer. Disse forhåndsoplysninger gør det muligt at forudplanlægge terminal- eller slusetiderne. Inden fartøjet kommer til havnen eller slusen, kan den ansvarlige forberede og tilrettelægge aktiviteterne. For skipperne betyder dette kortere ventetider og den bedst mulige sammenhæng mellem processerne på hele rejsen. De offentlige infrastrukturer får fordel af forhåndsoplysningerne i form af bedre udnyttelse.

Desuden muliggør RIS automatisk indsamling af statistiske data og toldoplysninger. Dette har traditionelt været forbundet med papirarbejde, som er tidkrævende og tilbøjeligt til at medføre datafejl. RIS muliggør effektiv automatisk dataindsamling og fører i sidste instans til lavere offentlige udgifter.

### ***Indlandssejladens sikkerhed***

Med indførelsen af RIS får skipperne tilbudt et aktuelt og fuldstændigt overblik over trafiksituationen. Det sætter dem i stand til at træffe velfunderede navigationsbeslutninger, hvad der igen fører til færre ulykker og færre skader/dødsfald. Traditionelt har bådførerne skullet træffe deres navigationsbeslutninger på grundlag af f.eks. oplysninger på radaren og mundtlige oplysninger fra bådtrafiktjenesterne (BTT). Anvendelsen af RIS har forbedret denne situation betydeligt: Skipperne bruger elektroniske søkort, som nødvendigvis er helt ajour, modtager nøjagtige oplysninger om ankommende fartøjers position og får elektroniske oplysninger om de øjeblikkelige farvands- og vejrforhold.

Endvidere gør RIS det muligt at overvåge transport af farligt gods i enkeltheder og bidrager dermed til at forhindre transportulykker. Disse og andre oplysninger muliggør sikker sejlads.

RIS bidrager også til godstransportens gennemsigtighed. Gennemsigtigheden er den vigtigste forudsætning for bedre transportsikkerhed. Det kræver en løbende informationsstrøm, som går forud for og/eller ledsager den faktiske proces. Ved at udvikle harmoniserede kontaktmuligheder støtter RIS fremkomsten af sammenhængende, gennemsigtige oplysningsprocesser og uhindret dataudveksling (forhåndsmeldinger, udveksling af data om ladning/containerer, f.eks. toldoplysninger) mellem alle de relevante led i transportkæden.

### ***Miljøbeskyttelse***

RIS fører til formindskelse af brændstofforbruget i kraft af bedre rejseplanlægning og mere pålidelig tidsplanlægning. Desuden bidrager RIS til, at godstransporten omlægges fra landevej til vandvej, og fører således ikke blot til formindsket udstødning af gasser som CO<sub>2</sub> og MOx, men også til mindre støjforurening. RIS støtter derfor både direkte og indirekte en formindskelse af de emissioner, der skyldes transportvirksomhed.

Endelig giver RIS mulighed for at overvåge transporten af farligt gods. Det skaber mulighed for hurtigt at reagere i tilfælde af ulykker og overhængende miljøkatastrofer. Da oplysningerne om samtlige trafikbevægelser kan oplagres i en database, kan der foretages en rekonstruktion af ulykken, og det kan være nyttigt, når dens årsager skal undersøges.

## 7. BESKRIVELSE AF DIREKTIVET

Formålet med det foreslåede direktiv er at skabe grundlag for en harmoniseret og samvirkende udvikling og udnyttelse af flodinformationstjenesterne på alle Fællesskabets indre vandveje af klasse IV og derover<sup>5</sup> for at forbedre trafikken og transportaktiviteternes sikkerhed og effektivitet. Direktivet skal også gælde for indlandshavne, som svarer til TEN's definition og har en fragtmængde på mindst 500 000 t om året.<sup>6</sup> (artikel 1 og 2)

Direktivet er rettet til medlemsstaterne. Dog er medlemsstater uden sejlbare indre vandveje ikke forpligtet til at anvende dets bestemmelser. Medlemsstater, hvis indre vandvejsnet ikke er knyttet til andre medlemsstaters (isolerede net), kan undtage det fra direktivet (artikel 2, stk. 2). Det anbefales dog at anvende direktivets bestemmelser på disse vandveje (betragtning nr. 3). Desuden kan gennemførelsesperioden for indre vandveje, som omfattes af direktivet, men beviseligt har ringe trafiktæthed, forlænges. (Artikel 11, stk. 3)

Artikel 3 opstiller de for direktivet gældende definitioner.

Artikel 4 pålægger medlemsstaterne at træffe de nødvendige foranstaltninger for at indføre flodinformationstjenester og opstiller principperne for deres udvikling. Den afgrænser tre forskellige mulige typer flodinformationstjeneste (nemlig farvandsefterretninger for at forbedre rejseplanlægningen, trafikoplysninger til støtte for navigationsbeslutninger og/eller katastrofehjælp samt oplysninger, der kan lette transportstyringen osv.) og pålægger medlemsstaterne særlige forpligtelser til at levere de oplysninger, som er nødvendige for at gennemføre rejsen, sørge for elektroniske søkort og efterretninger for skippere og påse, at de kompetente myndigheder er i stand til at modtage elektroniske meldinger om fartøj og ladning. Der gøres nærmere rede for disse forpligtelser i det tekniske bilag.

I princippet forpligter direktivet ikke private brugere, bådførere og skibsredere til at installere det udstyr, der kræves for at deltage i RIS. Medlemsstaterne skal imidlertid træffe hensigtsmæssige foranstaltninger for at tilskynde brugerne (bådførere, redere, skibsagenter, speditører, ladningsejere) og fartøjerne til at opfylde de krav til meldingsprocedurer og udstyr, som direktivet indebærer. (artikel 4, stk. 6)

Artikel 5 henviser til, at det for at sikre harmoniseret og samvirkende indførelse af RIS er nødvendigt at opstille retningslinjer og tekniske specifikationer. Principperne for disse retningslinjer og tekniske specifikationer beskrives yderligere i bilag II til direktivet.

*Retningslinjerne* skal omfatte de tekniske principper for og krav til planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af RIS, tilknyttede systemer og RIS-arkitektur samt specifikationer for dataudveksling, indhold og kommunikation.

---

<sup>5</sup> Klassificering af Europas indre vandveje, resolution nr. 30 af 12. november 1992 fra UN/ECE's arbejdsgruppe for transport ad indre vandveje.

<sup>6</sup> Beslutning nr. 1346/2001/EF (EFT L 185 af 6.7.2001, s. 1).

*Tekniske specifikationer* planlægges navnlig for indlands-ECDIS, elektronisk skibsmelding, efterretninger for skippere og fartøjssporingsystemer som AIS (automatiske identifikationssystemer). Af hensyn til blandede trafikzoner og flodmundinger, skal specifikationerne være forenelige med søfartens standarder, hvor disse anvendes, det gælder især indlands-ECDIS og fartøjssporingsteknologier som AIS.

De tekniske retningslinjer og specifikationer vil blive udarbejdet af Kommissionen med bistand fra et medlemsstatsudvalg. Til dette formål opstilles en tidsplan (artikel 5, stk. 2).

I artikel 6 forlanges brug af satellitpositionsbestemmelsesteknologi i forbindelse med RIS.

Artikel 7 fastsætter, at det, når det er nødvendigt for sejladsens sikkerhed, skal attesteres af nationale organer, som anmeldes af medlemsstaterne, at udstyr og software er i overensstemmelse med reglerne. Attesteringen anerkendes gensidigt af alle medlemsstaterne. Medlemsstaterne udpeger og anmelder desuden den(de) kompetente myndighed(er), som er ansvarlig(e) for RIS.

Artikel 9 drejer sig om fortrolighed og sikkerhed og om videreanvendelse af oplysninger.

Artikel 10 fastsætter procedurerne for ændring af det tekniske bilag.

Artikel 11 danner grundlag for RIS-udvalget. Når Kommissionen træffer de nødvendige beslutninger, skal den bistås af det udvalg, som blev nedsat ved direktiv 91/672 og består af repræsentanter for medlemsstaterne. Udvalget skal navnlig bistå Kommissionen med at opstille de tekniske specifikationer og med de nærmere enkeltheder i forbindelse med tjenesternes oprettelse. Til dette formål anses en forskriftsprocedure for mest hensigtsmæssig.<sup>7</sup>

I overgangsbestemmelserne i artikel 12 fastsættes en gradvis overgangsperiode for direktivets gennemførelse. I princippet skal medlemsstaterne gennemføre bestemmelserne i artikel 4 senest 24 måneder efter de tekniske retningslinjers og de relevante specifikationers ikrafttræden.

Artikel 13 fastsætter direktivets ikrafttrædelsestidspunkt.

---

<sup>7</sup> Afgørelse 1999/468/EF (EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23).

Forslag til

**EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV**

**om harmoniserede flodtrafikinformationstjenester på de indre vandveje i Fællesskabet**

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

Under henvisning til Traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71,  
under henvisning til forslag fra Kommissionen<sup>8</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg<sup>9</sup>,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget<sup>10</sup>,

i overensstemmelse med proceduren i traktatens artikel 251<sup>11</sup>, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Anvendelse af informations- og kommunikationsteknologi på de indre vandveje bidrager i betydeligt omfang til vandvejstransportens sikkerhed og effektivitet.
- (2) I nogle medlemsstater benyttes der allerede nationale informationstjenester på de forskellige vandveje. For at sikre et harmoniseret, samvirkende og åbent navigations- og informationssystem på Fællesskabets vandvejsnet må der indføres fælles krav og tekniske specifikationer.
- (3) På sejlbare nationale vandveje, som ikke er forbundet med andre medlemsstaters sejlbare vandsystemer, behøver disse krav og tekniske specifikationer ikke at være obligatoriske. Det anbefales dog at indføre flodtrafikinformationstjenester efter direktivets definition på disse indre vandveje og få de nuværende systemer til at samvirke med dem.
- (4) Formålet med at udvikle flodtrafikinformationstjenester (RIS) bør være sikker, effektiv og miljøvenlig indlandssejlad, og det kan opnås ved hjælp af aktiviteter som trafikregulering, transportstyring, miljø- og infrastrukturbeskyttelse og håndhævelse af bestemte regler.
- (5) Kravene til RIS bør som mindstemål drejer sig om de informationstjenester, medlemsstaterne skal levere.

---

<sup>8</sup> EFT C [...] af [...], s. [...]

<sup>9</sup> EFT C [...] af [...], s. [...]

<sup>10</sup> EFT C [...] af [...], s. [...]

<sup>11</sup> EFT C [...] af [...], s. [...]

- (6) Opstillingen af tekniske specifikationer bør omfatte systemer som elektroniske søkort, elektronisk skibsmelding, efterretninger for skippere og fartøjssporing.
- (7) Indførelsen af RIS indebærer behandling af personlige data. Denne behandling bør foregå i overensstemmelse med de europæiske regler, således som de fremgår bl.a. af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger<sup>12</sup> og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/58/EF af 12. juli 2002 om behandling af personoplysninger og beskyttelse af privatlivets fred i den elektroniske kommunikationssektor<sup>13</sup>.
- (8) Målet for den påtænkte handling, dvs. at indføre harmoniseret RIS i Fællesskabet, kan ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af medlemsstaterne og kan derfor på grund af sin europæiske dimension bedre gennemføres på fællesskabsplan; Fællesskabet kan derfor træffe foranstaltninger i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet, jf. traktatens artikel 5. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går dette direktiv ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål.
- (9) De foranstaltninger, som kræves til gennemførelse af dette direktiv, bør træffes i overensstemmelse med Rådets afgørelse 1999/468/EF af 28. juni 1999 om fastsættelse af de nærmere vilkår for udøvelsen af de gennemførelsesbeføjelser, der tillægges Kommissionen<sup>14</sup> -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

*Artikel 1*  
*Formål*

Dette direktiv opstiller rammerne for udnyttelse og anvendelse af harmoniserede flodtrafikinformationstjenester (RIS) i Fællesskabet til støtte for vandvejstransporten for at øge dens sikkerhed, effektivitet og miljøvenlighed og fremme dens tilknytning til andre transportformer.

Direktivet danner grundlag for udvikling af tekniske krav, specifikationer og betingelser, som skal sikre harmoniseret, samvirkende og åbent RIS på Fællesskabets indre vandveje. Sammenhængen med andre trafikreguleringstjenester, ikke mindst søfartens trafikregulerings- og informationstjenester, skal sikres.

*Artikel 2*  
*Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv gælder indførelse og anvendelse af RIS på alle indre vandveje, som ifølge klassificeringen af Europas indre vandveje i UN/ECE-resolution nr. 30 af 12. november 1992, hører til i klasse IV og derover, herunder også de havne, der nævnes i Europa-Parlamentets og Rådets beslutning nr. 1346/2001/EF af 22. maj 2001 om

---

<sup>12</sup> EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31,

<sup>13</sup> EFT L 201 af 31.7.2002, s. 37.

<sup>14</sup> EFT L 184 af 17.7.1999, s. 23.

ændring af beslutning nr. 1692/96/EF for så vidt angår søhavne, flod- og kanalhavne og intermodale terminaler samt projekt nr. 8 i bilag III<sup>15</sup>.

2. medlemsstaterne kan efter at have rådført sig med Kommissionen undtage nationale vandveje, som ikke ved en vandvej af klasse IV eller derover er forbundet med andre medlemsstaters sejlbare vandvejssystem, fra dette direktivs anvendelsesområde.

### *Artikel 3* *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved:

- (a) *Flodinformationstjeneste (RIS)*: harmoniserede informationstjenester til støtte for trafikregulering og transportstyring i indlandssejlsads, herunder også tilknytningen til andre transportformer. RIS omfatter ikke interne forretningsaktiviteter mellem en eller flere af de involverede virksomheder, men står åbent for sammenknytning med forretningsaktiviteter.
- (b) *Farvandsefterretninger*: geografiske, hydrologiske og administrative oplysninger om vandvejen (farvandet). Farvandsefterretninger er envejskommunikation: kyst til skib eller kyst til kontor.
- (c) *Taktisk trafikinformation*: oplysninger, som berører de direkte navigationsbeslutninger i den øjeblikkelige trafiksituation og i de nærmeste geografiske omgivelser.
- (d) *Strategisk trafikinformation*: oplysninger, der berører RIS-brugernes beslutninger på mellemlangt og langt sigt.
- (e) *RIS-system*: levering af flodinformationstjenester ved hjælp af dertil bestemte systemer.
- (f) *RIS-center*: det sted, hvor personalet udfører disse tjenester. Det oprettes af de kompetente myndigheder.
- (g) *RIS-brugere*: alle de forskellige brugergrupper: herunder bådførere, RIS-personale, slusemestre, brovagter, vandvejsmyndigheder, terminalledere, personale på beredskabstjenesternes katastrofecentre, flådeledere, speditører og fragtmæglere.
- (h) *Samvirke*: at tjenester, dataindhold, dataudvekslingsformater og frekvenser er harmoniseret på en sådan måde, at RIS-brugerne har adgang til de samme tjenester og oplysninger på europæisk plan uden at skulle skifte udstyr.

---

<sup>15</sup> EIT L 185 af 6.7.2001, s. 1.

*Artikel 4*  
*Oprettelse af flodinformationstjenester*

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at indføre RIS på de indre vandveje i overensstemmelse med artikel 2.
2. RIS skal omfatte følgende tjenester:
  - (a) Farvandsefterretninger
  - (b) Trafikinformation
  - (c) Trafikregulering
  - (d) Katastrofehjælp
  - (e) Transportstyringsoplysninger
  - (f) Statistik- og toldtjenester
  - (g) Vandvejs- og havneafgifter.
3. Medlemsstaterne udvikler disse tjenester, så RIS-systemet er effektivt og kan udvides og samvirke og kan indgå i et samspil med andre RIS-systemer og om muligt med systemer til andre transportformer. Det skal også kunne knyttes til transportstyringssystemer og forretningsaktiviteter.
4. For at kunne oprette RIS skal medlemsstaterne:
  - (a) give RIS-brugerne alle relevante oplysninger om sejladsen på de vandveje, der nævnes i artikel 2. Disse oplysninger gives som mindstemål i et tilgængeligt elektronisk format
  - (b) sikre, at RIS-brugerne foruden oplysningerne i litra a) har adgang til anvendelige elektroniske søkort over alle europæiske vandveje, der ifølge klassificeringen af Europas indre vandveje hører til i klasse Va og derover
  - (c) sikre, at de kompetente myndigheder, når nationale eller internationale regler kræver skibsmelding, kan modtage elektroniske skibsmeldinger om rejser og ladning. Ved grænseoverskridende transport skal disse oplysninger videresendes til nabostatens kompetente myndigheder, inden fartøjerne ankommer til grænsen
  - (d) sikre, at efterretninger for skippere, herunder vandsstands- og ismeldinger for de indre vandveje, udsendes som standardiserede, kodede og overførbare meddelelser. Den standardiserede meddelelse skal som mindstemål indeholde de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads. Efterretningerne for skippere skal som mindstemål gives i et tilgængeligt elektronisk format.

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

5. Medlemsstaterne opretter RIS-centre efter regionalt behov.
6. Medlemsstaterne stiller VHF-kanaler til rådighed for automatiske identifikationssystemer i overensstemmelse med den regionale ordning vedrørende radiotelefonitjeneste på indre vandveje, som blev vedtaget i Basel den 4. april 2000 inden for rammerne af den internationale telekommunikationsunions (ITU) radioreglementer.
7. Medlemsstaterne træffer alle de nødvendige foranstaltninger for at påse og sikre, at førere og ejere af fartøjer, der sejler på deres vandveje, eller agenter for disse fartøjer eller speditører eller ejere af gods, som transporteres på dem, samt fartøjerne selv opfylder dette direktivs krav.

*Artikel 5*  
*Tekniske retningslinjer og specifikationer*

1. For at støtte de tjenester, der nævnes i artikel 4, stk. 2, og sikre deres samvirke i overensstemmelse med artikel 4, stk. 3, fastsætter Kommissionen i overensstemmelse med stk. 2 tekniske retningslinjer for planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af disse tjenester (RIS-retningslinjer) samt tekniske specifikationer for navnlig følgende områder:
  - (a) Det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for indlandssejlsads (indlands-ECDIS)
  - (b) Elektronisk skibsmelding
  - (c) Efterretninger for skippere
  - (d) Springssystemer.Disse retningslinjer og specifikationer skal bygge på de tekniske principper i bilag II.
2. De tekniske retningslinjer og specifikationer i stk. 1 udarbejdes af Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 3, efter følgende tidsplan:
  - (a) RIS-retningslinjerne - senest 9 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse
  - (b) de tekniske specifikationer for indlands-ECDIS, elektroniske skibsmeldinger og efterretninger for skippere - senest 12 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse.
  - (c) de tekniske specifikationer for springssystemerne - senest 15 måneder efter dette direktivs ikrafttrædelse.
3. RIS-retningslinjerne og specifikationerne offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

*Artikel 6*  
*Satellit-positionsbestemmelse*

Til brug for flodinformationstjenesterne benyttes satellitbaseret positionsbestemmelsesteknologi.

*Artikel 7*  
*Attestering af RIS-udstyr*

1. Når det er nødvendigt for sejladsens sikkerhed og forlanges i de relevante tekniske specifikationer, attesteres RIS-udstyrs og RIS-programmels overensstemmelse med disse specifikationer.
2. Medlemsstaterne underretter Kommissionen og de andre medlemsstater om, hvilke nationale organer der er ansvarlige for attesteringen. Alle medlemsstaterne anerkender attester, som er udstedt af de godkendte organer.

*Artikel 8*  
*Kompetente myndigheder*

Medlemsstaterne udpeger myndigheder, som skal forestå RIS-systemerne og den internationale udveksling af data. Kommissionen underrettes om disse myndigheder.

*Artikel 9*  
*Regler for fortrolighed, sikkerhed og videreanvendelse af oplysninger*

1. Medlemsstaterne sikrer, at behandlingen af personlige data, som er nødvendige for brugen af RIS, sker i overensstemmelse med de europæiske regler for beskyttelse af individuel frihed og fundamentale rettigheder, herunder direktiv 95/46/EF og direktiv 2002/58/EF. De må kun benytte disse oplysninger i forbindelse med de planlagte tjenester, som beskrives i artikel 4, stk. 2.
2. Medlemsstaterne indfører og opretholder sikkerhedsprocedurer og sikkerhedstjenester for at beskytte RIS-meddelelser og -registreringer mod uheldige tildragelser og misbrug, herunder uberettiget adgang, ændring eller tab.
3. Direktiv 2003/98/EF om videreanvendelse af den offentlige sektors informationer finder anvendelse.

*Artikel 10*  
*Ændringsprocedure*

Bilag I og II kan ændres på grundlag af erfaringerne med dette direktivs anvendelse og tilpasses til den tekniske udvikling efter proceduren i artikel 11, stk. 3.

*Artikel 11*  
*RIS-udvalget*

1. Kommissionen bistås af det udvalg, som blev nedsat ved artikel 7 i direktiv 91/672/EØF.
2. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 3 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 og 7 i afgørelse 1999/468/EF i overensstemmelse med samme afgørelses artikel 8. [Det tidsrum, der nævnes i artikel 4, stk. 3 i afgørelse 1999/468/EF, fastsættes til 3 måneder.]

*Artikel 12*  
*Omsætning til national lovgivning*

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest den ...[senest 18. måneder efter direktivets ikrafttrædelsesdato]. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at efterkomme kravene i artikel 4 senest 24 måneder efter, at de relevante tekniske retningslinjer og specifikationer, som omtales i artikel 5, er trådt i kraft. De tekniske retningslinjer og specifikationer træder i kraft dagen efter deres offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.
3. Efter anmodning fra en af medlemsstaterne kan Kommissionen i overensstemmelse med proceduren i artikel 11, stk. 2, forlænge gennemførelsesfristen i stk. 2, for et eller flere af kravene i artikel 4, hvis det drejer sig om indre vandveje, som svarer til definitionen i artikel 2, men har ringe trafiktæthed. Denne frist kan forlænges med 24 måneder, Medlemsstatens begrundelse for anmodningen skal henvise til den pågældende vandvejs trafiktæthed og økonomiske forhold.
4. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der omfattes af dette direktiv.
5. Medlemsstaterne bistår om nødvendigt hinanden med at gennemføre dette direktiv,

*Artikel 13*  
*Ikrafttrædelse*

Dette direktiv træder i kraft på 20. dagen efter sin offentliggørelse i Den Europæiske Unions Tidende.

*Artikel 14*

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Europa-Parlamentets vegne*  
*Formand*

*På Rådets vegne*  
*Formand*

## **BILAG I**

### **Minimale datakrav**

Som nævnt i artikel 4, stk. 4, litra a), skal navnlig følgende data leveres:

- Vandvejsakse med kilometerangivelse
- Restriktioner for fartøjer eller konvojer med hensyn til længde, bredde, dybgang og højde over vandlinjen
- Hæmmende anlægs, især slusers og broers, arbejdstider
- Havnes og omladningssteders beliggenhed
- Referencedata for vandstandsmålere, som har betydning for sejladsen.

## **Bilag II**

### **Principper for RIS-retningslinjer og tekniske specifikationer**

#### *1. RIS-retningslinjer*

De i artikel 5 nævnte RIS-retningslinjer udarbejdes efter følgende principper:

- a) angivelse af de tekniske krav til planlægning, indførelse og praktisk anvendelse af tjenesterne og de dertil knyttede systemer
- b) RIS's arkitektur og tilrettelæggelse, og
- c) henstillinger til fartøjerne om at deltage i RIS, henstillinger vedrørende de enkelte tjenester og til gradvis udvikling af RIS.

#### *2. Indlands-ECDIS*

De tekniske specifikationer, som ifølge artikel 5 skal opstilles for et elektronisk kortvisnings- og informationssystem (indlands-ECDIS), udarbejdes efter følgende principper:

- a) forenelighed med søfartens ECDIS for at lette indlandsfartøjers sejlads i blandede trafikzoner som flodmundinger og hav-flodsejlads
- b) fastlæggelse af minimumskrav til indlands-ECDIS-udstyr og af de elektroniske søkorts indhold for at sikre sejladsen, det gælder navnlig:
  - stor pålidelighed og udbredt tilgængelighed hos det benyttede indlands-ECDIS-udstyr
  - indlands-ECDIS-udstyrets holdbarhed, så det kan modstå de normale forhold om bord på et skib, uden at dets kvalitet og pålidelighed forringes
  - afsætning på de elektroniske søkort af alle geografiske forhold (f.eks. sejløbets grænser, anlæg langs kystlinjen, afmærkninger), som har betydning for sejladsens sikkerhed
  - kontrol med det elektroniske søkort ved hjælp af et overlejret radarbillede, når det benyttes til styring af fartøjet
  - afsætning af oplysninger om farvandsdybde på det elektroniske søkort og angivelse af den forventede eller faktiske vandstand
  - indarbejdelse af yderligere oplysninger (f.eks. fra andre end de kompetente myndigheder) i det elektroniske søkort og visning af dem på indlands-ECDIS, uden at det påvirker de oplysninger, som er nødvendige for sikker sejlads.
- c) alle brugeres adgang til de elektroniske søkort.
- d) alle systemfabrikanters adgang til de data, der benyttes til elektroniske søkort.

### *3. Elektronisk skibsmelding*

De tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding i indlandssejladser i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) fremme af elektronisk dataudveksling mellem de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, mellem de forskellige deltagere i både indlands- og havsejladser og i kombineret transport, som omfatter indlandssejladser
- b) benyttelse af en standardiseret transportanmeldelse ved meddelelser fra skib til myndighed, fra myndighed til skib og fra myndighed til myndighed, så der opnås forenelighed med søfarten
- c) benyttelse af internationalt accepterede kodelister og klassifikationer eventuelt med yderligere suppleringer af hensyn til indlandssejladserens behov
- d) benyttelse af et enkelt europæisk fartøjsidentifikationsnummer.

### *4. Efterretninger for skippere*

De tekniske specifikationer for efterretninger for skippere i henhold til artikel 5, det gælder især farvandsefterretninger, trafikinformation og trafikregulering samt rejseplanlægning udarbejdes efter følgende principper:

- a) En standardiseret datastruktur, som benytter forudfastsatte tekstmoduler og i vid udstrækning er kodet for at muliggøre automatisk oversættelse af det vigtigste indhold til andre sprog og for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i rejseplanlægningssystemerne.
- b) Den standardiserede datastrukturens forenelighed med indlands-ECDIS's datastruktur for at fremme inddragelse af efterretninger for skippere i indlands-ECDIS.

### *5. Sporingssystemer*

De tekniske specifikationer for fartøjssporingsystemer i henhold til artikel 5 udarbejdes efter følgende principper:

- a) fastlæggelse af kravene til systemer og standardmeddelelser og til procedurer, så de kan udføres automatisk
- b) sondring mellem systemer, der opfylder den taktiske trafikinformations krav, og systemer, der opfylder den strategiske trafikinformations krav, både når det gælder positionsbestemmelsesnøjagtighed og den nødvendige ajourføringshyppighed
- c) beskrivelse af de relevante tekniske systemer til fartøjssporing som indlands-AIS (automatisk identifikationssystem til indlandssejladser)
- d) forenelighed med søfartens AIS-system for at lette indlandsfartøjers sejladser i blandede trafikzoner som flodmundinger og hav-flodsejladser
- e) de indre vandvejes landbaserede infrastrukturers evne til at modtage AIS-meddelelser fra søfarten.

## FINANSIERINGSOVERSIGT TIL FORSLAGET

<b>Politikområde:</b>	<b>Energi og transport</b>
<b>Aktiviteter:</b>	<b>Bæredygtig mobilitetspolitik</b>

<b>TITEL:</b>	<b>EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV OM HARMONISEREDE FLODINFORMATIONSTJENESTER (RIS) PÅ DE INDRE VANDVEJE I FÆLLESSKABET</b>
---------------	--

### 1. BUDGETPOST

Budgetpost: A – 7031, Betegnelse: Udgifter til møder og indkaldelser (ABB-novemklatur: 06.01.02.11)

### 2. SAMLEDE TAL

#### 2.1 Samlet rammebevilling (del B): ... mio. EUR som forpligtelsesbevilling

#### 2.2 Gennemførelsesperiode:

begyndelse: 2005 - afslutning: Endnu ikke fastsat

#### 2.3 Samlet flerårigt skøn over udgifterne:

- a) Forfaldsplan for forpligtelses- og betalingsbevillinger (finansieringstilskud) (jf. punkt 6.1.1)

Mio. EUR (3 decimaler)

	2005	2006	2007	2008	2009	[n+5 ff.]	I alt
Forpligtelser							
Betalinger							

- b) Teknisk og administrativ bistand og støtteudgifter (jf. punkt 6.1.2)

Forpligtelser							
Betalinger							

a+b i alt							
Forpligtelser							
Betalinger							

c) Personale- og andre driftsudgifters samlede budgetvirkninger (jf. punkt 7.2 og 7.3)

Forpligtelser/ Betaling	0.119	0.119	0.119	0.119	0.119		0.595			
a+b+c i alt										
Forpligtelser	0.119	0.119	0.119	0.119	0.119		0.595			
Betalinger	0.119	0.119	0.119	0.119	0.119		0.595			

2.4 Forenelighed med den finansielle programmering og de finansielle overslag

Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering

Forslaget kræver omprogrammering af de relevante poster i de finansielle overslag

Omprogrammeringen kan betyde, at bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale må tages i brug.

2.5 Virkninger for budgettets indtægtsside

Ingen (vedrører tekniske aspekter ved en foranstaltning gennemførelse)

ELLER

Virkningerne er følgende:

- **Bemærk:** Alle oplysninger og bemærkninger om beregningsmetoden for virkningerne på indtægtssiden skal vedlægges i et særskilt bilag.

Mio. EUR (1 decimal)

Budgetpost	Indtægter	Forud for aktionen [år n-1]	Efter aktionens iværksættelse							
			[År n3]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <i>Indtægter i faste priser</i> <sup>1</sup>									
	b) <i>Ændringer i indtægterne</i> <sup>2</sup>	Δ								

(Angiv her hver af de berørte budgetposter, og indsæt det nødvendige antal linjer i tabellen, hvis virkningen gør sig gældende for flere budgetposter.)

### 3. BUDGETSPECIFIKATIONER

Udgifternes art		Nye	EFTA-deltagelse	Kandidatlandenes deltagelse	Udgiftsområde i de finansielle overslag
OU IOU	OB IOB	NEJ	NEJ	NEJ	Nr.[...]

### 4. RETSGRUNDLAG

EF-traktatens artikel 71

### 5. BESKRIVELSE OG BEGRUNDELSE

#### 5.1 Behov for EU-foranstaltninger<sup>16</sup>

##### 5.1.1 Mål

Kommissionens hvidbog om transportpolitikken (KM(2001) 370) forlanger indførelse af højeffektive navigations- og kommunikationssystemer på Fællesskabets indre vandveje.

Fællesskabet har allerede i nogen grad medvirket til at finansiere udviklingen af flodinformationstjenester i tilknytning til rammeprogrammerne for forskning og udvikling.

På dette grundlag har medlemsstaterne udviklet en lang række enkeltstående telematiktjenester og telematiksystemer og taget dem i brug på deres indre vandveje. Undertiden findes der endda forskellige systemer i den samme medlemsstat.

Direktivet skaber det nødvendige grundlag og de nødvendige forudsætninger for at sikre, at der indføres harmoniserede og samvirkende tjenester og systemer på Fællesskabets indre vandveje.

Når Kommissionen skal træffe de nødvendige beslutninger om harmoniseret anvendelse af tjenesterne, vil den blive bistået af et udvalg, som består af repræsentanter for MS. Dette udvalg skal navnlig hjælpe Kommissionen med at fastlægge de tekniske specifikationer og enkeltheder i forbindelse med tjenesternes indførelse.

---

<sup>16</sup> Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

### 5.1.2 *Dispositioner, der er truffet på grundlag af forhåndsevalueringen*

Ikke relevant

### 5.1.3 *Dispositioner, der er truffet på grundlag af den efterfølgende evaluering*

Ikke relevant

## **5.2 Indsatsområder og nærmere bestemmelser for støtten**

Foranstaltningens generelle formål er at skabe grundlaget for harmoniseret og samvirkende anvendelse af flodinformationstjenester på Fællesskabets indre vandveje. Foranstaltningen henvender sig til de berørte medlemsstater, som skal tage de nødvendige skridt til at indføre tjenesterne på deres vandveje på det grundlag og efter de bestemmelser, som er fastsat i direktivet.

De begunstigede er tjenesternes brugere, dvs. transporterhvervet som sådant, skibsejerne, bådførerne og infrastrukturlederne.

Målet skal nås ved at fastsætte tekniske retningslinjer for tjenesternes indførelse og funktion og ved at fastsætte tekniske specifikationer for de forskellige systemer.

Til dette formål indfører direktivforslagets artikel 11 et udvalg, der består af repræsentanter for medlemsstaterne med praktisk erfaring inden for informations- og kommunikationsteknologi på indre vandveje. Udvalget skal bistå Kommissionen med at træffe de relevante beslutninger på et tilstrækkeligt velfunderet grundlag. Et sådant udvalg eksisterer ikke endnu og skal derfor oprettes. Dets arbejde skal bygge på resultaterne af de forskningsprojekter, som er blevet udført under rammeprogrammet for forskning og udvikling, det gælder navnlig COMPRIS-projektet, der drejer sig om problemerne i forbindelse med indførelse af RIS.

Følgende spørgsmål og muligvis også andre, som ligger inden for direktivets rammer, vil blive henvist til udvalget:

- Retningslinjer, som omfatter tekniske principper for og krav til planlægning, indførelse og praktisk brug af tjenester og dertil knyttede systemer samt RIS's arkitektur og tilrettelæggelse
- Opstilling af tekniske specifikationer for et elektronisk søkortvisnings- og informationssystem (inlands-ECDIS)
- Opstilling af tekniske specifikationer for elektronisk skibsmelding
- Opstilling af tekniske specifikationer for efterretninger for skippere
- Opstilling af tekniske specifikationer for fartøjssporingsystemer.

## **5.3 Gennemførelsesmetoder**

Arbejdet vil blive udført af udvalget og af arbejdsgrupper, som består af eksterne eksperter, der udvælges i samarbejde med udvalget og betales af Kommissionen, som også er ansvarlig for overvågning af udvalget og ekspertgrupperne.

## 6. FINANSIELLE VIRKNINGER

### 6.1 Samlede finansielle virkninger for budgettets del B (hele programperioden)

(Beregningsmetoden for de samlede beløb i nedenstående tabel skal fremgå af fordelingen i tabel 6.2.)

#### 6.1.1 Finansieringsstøtte

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
Aktion 1							
Aktion 2							
Osv.							
<b>I ALT</b>							

6.1.2 Teknisk og administrativ bistand, støtteudgifter og it-udgifter (forpligtelsesbevillinger)

	[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 ff.]	I alt
1) Teknisk og administrativ bistand:							
a) Kontorer for teknisk bistand:							
b) Anden teknisk og administrativ bistand: - intern: - ekstern:  <i>Heraf til opbygning og vedligeholdelse af administrative edb-systemer:</i>							
1 i alt							
2) Støtteudgifter:							
a) Undersøgelser:							
b) Ekspertmøder:							
c) Informations- og publikationsvirksomhed							
2 i alt							
<b>I ALT</b>							

## 6.2 Beregning af omkostningerne pr. foranstaltning i budgettets del B (hele programperioden)<sup>17</sup>

(Når der er flere aktioner, skal der for de konkrete foranstaltninger under hver aktion gives de oplysninger, der er nødvendige for at anslå arbejdets omfang og omkostninger.)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

Fordeling	Type resultater (projekter, dossierer ...)	Antal resultater (i alt år 1--n)	Gennemsnitlige enhedsomkostninger	Samlede omkostninger (i alt år 1--n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Aktion 1</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
<u>Aktion 2</u>				
- Foranstaltning 1				
- Foranstaltning 2				
- Foranstaltning 3				
Osv.				
<b>SAMLEDE OMKOSTNINGER</b>				

Om nødvendigt forklares beregningsmetoden.

<sup>17</sup> Nærmere oplysninger i særskilt orienterende dokument.

## 7. VIRKNINGER FOR PERSONALERESSOURCER OG ADMINISTRATIONSUDGIFTER

### 7.1 Personalemæssige virkninger

Stillingstyper		Eksisterende og/eller nyt personale til forvaltning af foranstaltningen		I alt	Opgavebeskrivelse
		Faste stillinger	Midlertidige stillinger		
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte	A B C				<i>Om nødvendigt kan der vedlægges en mere fuldstændig opgavebeskrivelse.</i>
Andre personaleressourcer					
I alt					

### 7.2 Samlede finansielle virkninger af personaleforbruget

Arten af personaleressourcer	Beløb i EUR	Beregningsmetode*
Tjenestemænd		
Midlertidigt ansatte		
Andre personaleressourcer (oplys budgetpost)		
I alt		

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

### 7.3 Andre administrative udgifter som følge af foranstaltningen

Budgetpost (nummer og betegnelse)	Beløb i EUR	Beregningsmetode
<b>Samlet bevilling (Afsnit A7)</b> A-0701 - Tjenesterejser A-07030 - Møder A-07031 - Udvalg, der skal høres (1) A-07032 - Udvalg, som det ikke er obligatorisk at høre (1) A-07040 - Konferencer A-0705 - Undersøgelser og konsultationer Andre udgifter (specificeres)	119 100	Standardudgifter 2004-05-03 - € 650 for EU 25 - € 1000 for fremtidige medlemsstater - € 800 til uafhængige eksperter 2 udvalgsmøder om året: 27 deltagere (25 medlemsstater + 2 fremtidige medlemsstater). € 18 250 pr. møde til refusion af rejseudgifter. 4 ekspertarbejdsgruppemøder/år: 20 deltagere (25 medlemsstater + 2 fremtidige medlemsstater + 3 uafhængige eksperter). € 20 650 pr. møde til refusion af rejseudgifter.
<b>Informationssystemer (A-5001/A-4300)</b>		
<b>Andre udgifter - del A (specificeres)</b>		
I alt	119 100	

Beløbene modsvarer de samlede udgifter i en tolv måneders periode.

<sup>(1)</sup> Det specificeres, hvilken udvalgstype der er tale om, og hvilken gruppe det tilhører.

I.	Samlet årligt beløb (7.2 + 7.3)	EUR 119 100
II.	Foranstaltningens varighed	5 År
III.	Foranstaltningens samlede omkostninger (I x II)	EUR 595 500

I skønnet over, hvilke personale- og administrationsressourcer indsatsen kræver, skal tjenestegrenene tage hensyn til, hvad Kommissionen har vedtaget under de orienterende drøftelser, i den årlige politiske strategi (APS) eller ved godkendelsen af det foreløbige budgetforslag (FBF). Det skal således vises, at personalebehovet kan dækkes inden for den foreløbige vejledende fordeling af midlerne som fastsat i det FBF.

## 8. RESULTATOPFØLGNING OG EVALUERING

### 8.1 Resultatopfølgningssystem

Udførelsen af de opgaver, direktivet indebærer, vil blive overvåget af Kommissionen på grundlag af RIS-udvalgets arbejdsprogram. Arbejdsprogrammet og den dermed forbundne tidsplan for opgavernes udførelse vil blive udarbejdet på udvalgets første

møder. Den første af disse opgaver går ud på at opstille de tekniske retningslinjer for indførelse af RIS og at vedtage de tekniske specifikationer for de forskellige systemer på fællesskabsplan.

## **8.2 Hvordan og hvor ofte skal der evalueres?**

Efter direktivets ikrafttrædelse vil Kommissionen mindst tre gange om året udarbejde en rapport over, hvordan RIS fungerer. Formålet er at sikre, at tjenesterne anvendes i overensstemmelse med direktivets målsætninger og med de tekniske specifikationer, der hidtil er blevet vedtaget. Vurderingen udføres i samarbejde med RIS-udvalget.

## **9. FORHOLDSREGLER MOD SVIG**

Ikke relevant