



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 26.1.2024
COM(2024) 33 final

2024/0011 (COD)

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

**che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione
fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità**

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

RELAZIONE

1. CONTESTO DELLA PROPOSTA

• **Motivi e obiettivi della proposta**

Le vie navigabili interne dell'UE, che si estendono per oltre 42 286 chilometri (km), sono fondamentali per il collegamento di porti marittimi, città e centri industriali¹. La rete di vie navigabili interconnesse di 13 000 km interessa 13 Stati membri² e serve oltre 250 porti interni della rete TEN-T. Come volumi di trasporto a livello di UE, il trasporto per vie navigabili interne svolge un ruolo importante nel sistema europeo globale dei trasporti, nonostante le sue dimensioni relativamente ridotte. Nel 2020 sono stati trasportati attraverso le acque interne 131,7 miliardi di tonnellate-chilometro (t-km) di merci, pari al 4,1 % della ripartizione modale del traffico merci (il trasporto su strada ha rappresentato il 54,9 %, il trasporto marittimo il 29,1 % e il trasporto su rotaia l'11,9 %)³. Nel 2020 il carico secco (prodotti agricoli, minerali, metalli, materiali da costruzione, carbone ecc.) ha rappresentato il 59,8 % del volume del trasporto per vie navigabili interne, il carico liquido (prodotti chimici e prodotti petroliferi) il 28,1 % e i container il 12,1 %⁴.

Il trasporto per vie navigabili interne riguarda lo 0,9 % in peso delle importazioni ed esportazioni totali nell'UE. Per sua stessa natura, il trasporto per vie navigabili interne avviene lungo una rete geograficamente limitata e mirata, ma rappresenta un'importante alternativa al trasporto su strada o su rotaia per le regioni dell'entroterra europeo più vicine alle vie navigabili interne. Pertanto il trasporto per vie navigabili interne è principalmente in concorrenza con i modi di trasporto via terra⁵ e spesso viene classificato insieme a questi ultimi, rappresentando solo il 6 % del traffico merci via terra e lo 0,01 % del traffico interno di passeggeri. Lo sviluppo del trasporto per vie navigabili interne dipende in larga misura: i) dalla geografia (ubicazione dei fiumi); ii) dai tipi di merci che vengono trasportati o che possono essere trasportati; iii) dall'ubicazione dei siti di produzione e consumo rispetto alla rete di vie navigabili interne; iv) dalla disponibilità di infrastrutture di trasbordo.

I servizi d'informazione fluviale (RIS) sono servizi e funzionalità avanzate che riguardano principalmente aspetti legati al traffico o al trasporto. Sono servizi relativi al traffico i servizi di informazioni sui canali, le informazioni sul traffico, la gestione del traffico, il monitoraggio del traffico e la prevenzione degli incidenti; sono servizi relativi al trasporto i servizi di pianificazione del viaggio, la gestione dei porti e dei terminali, la gestione del carico e della flotta, le statistiche e i diritti per l'utilizzo delle infrastrutture delle vie navigabili interne.

I RIS favoriscono la gestione del traffico e del trasporto sulle vie navigabili interne, con l'obiettivo di contribuire: i) a un processo di trasporto sicuro ed efficiente; ii) all'utilizzo delle vie navigabili interne nella misura più ampia possibile. Il processo legislativo per la regolamentazione dei RIS a livello di UE ha avuto inizio nel 2005 con l'adozione della direttiva RIS (direttiva 2005/44/CE), che ha stabilito le norme per l'introduzione e l'uso di RIS armonizzati, interoperabili e aperti, allo scopo di accrescere la sicurezza, l'efficienza e la

¹ Fonte: "Statistical pocketbook 2022" (europa.eu).

² Austria, Belgio, Bulgaria, Cechia, Germania, Francia, Croazia, Ungheria, Lussemburgo, Paesi Bassi, Polonia, Romania e Slovacchia.

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

⁴ CCNR (2022), "Thematic report an assessment of new market opportunities for inland waterway transport", disponibile all'indirizzo https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2022/03/Thematic-report_20212022_EN_BD.pdf.

⁵ Commissione europea (2016), documento di lavoro dei servizi della Commissione "Refit Ex-Post Evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC – Final Report", SWD(2016) 140 final.

compatibilità ambientale del trasporto per vie navigabili interne nell'UE. Allo stesso tempo, la direttiva mirava a facilitare l'interfacciamento tra il trasporto per vie navigabili interne e altri modi di trasporto (ossia il trasporto multimodale). Nel quadro dell'UE, la direttiva stabilisce: i) i requisiti generali per l'istituzione dei RIS da parte degli Stati membri; ii) gli ambiti in cui è necessario sviluppare norme; iii) i principi da seguire. Le specifiche tecniche e gli orientamenti tecnici veri e propri vengono elaborati dalla Commissione e adottati mediante atti di diritto derivato.

La Commissione ha effettuato una valutazione ex post della direttiva⁶, da cui è emerso che questa ha avuto un impatto positivo per quanto concerne l'armonizzazione dei RIS. La valutazione ha tuttavia anche rivelato che vi sono ancora margini di miglioramento, dato che, se si considera l'attuazione della direttiva: i) non tutte le tecnologie RIS hanno raggiunto lo stesso livello di attuazione e maturità; ii) non tutte le tecnologie RIS sono state pienamente utilizzate nella stessa misura in tutti i paesi e in tutti i corridoi fluviali. Il lento aggiornamento delle norme ha inoltre contribuito in misura significativa al lento sviluppo dei RIS. Ciò è dovuto al fatto che, nel contesto attuale, l'elaborazione delle norme si basa su contributi forniti dagli esperti degli Stati membri con modalità poco coordinate e che comportano un considerevole dispendio di tempo prima che una nuova versione sia pronta per essere adottata nell'ambito di un atto di esecuzione. L'esperienza ha dimostrato che occorrono tra i cinque e i dodici anni per elaborare e introdurre norme nel settore, il che riduce a sua volta l'efficienza degli operatori del trasporto per vie navigabili interne, i quali finiscono per utilizzare norme e tecnologie obsolete. Nella relazione DINA (2017) sono stati esaminati i fattori connessi alla digitalizzazione e il relativo impatto sulla competitività del settore rispetto ad altri modi di trasporto, ed è stato rilevato che i RIS rivestono una funzione potenzialmente importante nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne. Se non utilizzati correttamente, i RIS possono dunque pregiudicare le potenzialità del settore del trasporto per vie navigabili interne per quanto riguarda la competitività.

Il Green Deal europeo impone inoltre a tutti i modi di trasporto, compreso il trasporto per vie navigabili interne, di contribuire all'obiettivo dell'UE di giungere a un'economia climaticamente neutra e di proteggere l'ambiente. Per quanto riguarda il trasporto per vie navigabili interne, ciò si traduce anche in una migliore integrazione con i diversi modi di trasporto, in modo che si formi una catena logistica intermodale senza soluzione di continuità. Il settore dei trasporti ha già registrato sviluppi per quanto riguarda altri modi di trasporto. Ad esempio, disposizioni giuridiche sugli strumenti digitali relativi al carico sono state introdotte nel 2019 per l'EMSW e nel 2020 per le eFTI. La direttiva RIS si è però finora concentrata sulla sicurezza della navigazione, non consentendo l'integrazione del trasporto per vie navigabili interne nelle catene di approvvigionamento multimodali. Affinché il sistema dei trasporti risulti efficiente, è inoltre importante garantire un efficace scambio transfrontaliero di informazioni tra le autorità. Nonostante il miglioramento della cooperazione tra gli Stati membri nel corso del tempo, non tutte le segnalazioni effettuate nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne sono digitalizzate. E anche quando sono digitalizzate, alcuni Stati membri utilizzano diverse applicazioni di segnalazione non compatibili tra loro. Per questo motivo negli ultimi anni non sono state riscontrate riduzioni notevoli del numero di ritrasmissioni di segnalazioni navali elettroniche alle frontiere. Attualmente la direttiva RIS non prevede inoltre l'obbligo di scambiare dati personali attraverso i RIS. Tuttavia alcuni portatori di interessi, in particolare operatori di navi, hanno espresso preoccupazioni riguardo alla riservatezza delle informazioni sulla posizione delle navi, e ciò ha reso gli Stati membri riluttanti a condividere le informazioni RIS. Questo esempio indica che sia gli Stati membri che i portatori di interessi non sembrano sapere in che misura, e per quali finalità, i dati

⁶ SWD(2021) 50 final.

personali siano o possano essere legittimamente scambiati tramite i RIS. Con la valutazione (influenzata in parte da una significativa carenza di dati) non è stato possibile individuare l'impatto dei RIS sulla sostenibilità o sul trasferimento modale per il settore.

Il problema principale è quindi rappresentato dall'introduzione lenta e frammentata dei RIS, che ostacola la competitività e la sicurezza del settore e ne pregiudica il contributo agli obiettivi del Green Deal europeo.

Poiché il trasporto per vie interne si concentra sulle vie navigabili, i problemi fin qui esposti si verificano solamente nel caso delle vie di navigazione in cui vengono introdotti e applicati RIS. Tali problemi sono pertanto altamente specifici e circoscritti sotto il profilo geografico. Se si considerano le dimensioni del settore, l'entità dei problemi sarà necessariamente modesta in confronto a questioni riguardanti il resto del settore dei trasporti.

A tale fine, l'iniziativa mira ad affrontare i problemi individuati. L'obiettivo generale della modifica della direttiva è predisporre un quadro efficace per l'introduzione e l'uso dei RIS. Gli obiettivi specifici sono:

- garantire la disponibilità di dati RIS e norme armonizzate;
- agevolare l'integrazione del trasporto per vie navigabili interne nella catena multimodale;
- assicurare una maggiore diffusione e interoperabilità delle soluzioni digitali e affrontare i timori in merito alla protezione dei dati.

• **Coerenza con le disposizioni vigenti nel settore normativo interessato**

La logica alla base della revisione della direttiva RIS è interconnessa con gli obiettivi fondamentali dell'attuale politica dell'UE, stabiliti nel Green Deal europeo⁷. A seguito dell'adozione della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, di cui un elemento fondamentale è costituito dall'aumento del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio del 25 % entro il 2030 e del 50 % entro il 2050, nel giugno 2021 la Commissione europea ha presentato il piano d'azione in 35 punti NAIADES III, volto a rafforzare il ruolo del trasporto per vie navigabili interne nei sistemi di mobilità e logistica dell'UE. Gli obiettivi principali sono: i) aumentare la quota del trasporto merci effettuato attraverso i fiumi e i canali europei; ii) agevolare il passaggio a chiatte a emissioni zero entro il 2050. Tali obiettivi sono in linea con il Green Deal europeo, che raccomanda di trasferire una parte sostanziale del trasporto interno di merci attualmente effettuato su strada al trasporto su rotaia e per vie navigabili interne. Secondo la comunicazione sul piano NAIADES III, i RIS dovrebbero rivestire una funzione importante nell'ambito di tale politica, in quanto costituiscono una fonte di dati che alimenterà il futuro spazio europeo di dati sulla mobilità, facilitando l'integrazione del trasporto per vie navigabili interne nelle catene della logistica e della mobilità multimodale.

• **Coerenza con le altre normative dell'Unione**

La presente proposta è coerente con gli atti legislativi vigenti nel settore del trasporto per vie navigabili interne e con gli atti giuridici riguardanti i trasporti in generale, che integra. A livello strategico, è coerente con il regolamento TEN-T⁸, che annovera tra le sue priorità: i) le tecnologie dell'informazione e della comunicazione (come l'introduzione di applicazioni informatiche, fra cui i RIS); ii) aspetti legati alla multimodalità, come il collegamento

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

⁸ Regolamento (UE) n. 1315/2013.

dell'infrastruttura dei porti interni con l'infrastruttura del trasporto merci ferroviario e stradale. Inoltre, nell'ambito della TEN-T, il programma del meccanismo per collegare l'Europa fornisce finanziamenti per lo sviluppo dei RIS. L'approccio adottato per tutte le opzioni strategiche al riguardo non consiste nel duplicare o sviluppare strumenti digitali che si sovrappongono per i diversi modi di trasporto e le diverse funzionalità, bensì nel consentire e migliorare i collegamenti con gli strumenti esistenti (attraverso lo scambio di informazioni adeguate), in modo da sfruttare al meglio i sistemi attuali.

Il regolamento relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (eFTI)⁹ ha istituito un quadro giuridico che consente alle imprese di condividere informazioni in formato elettronico con le autorità preposte all'applicazione della legge (per il trasporto di merci su strada, su rotaia, per vie navigabili interne e per via aerea nell'Unione europea). Gli operatori non sono tenuti a mettere le informazioni regolamentari a disposizione dell'autorità competente in formato elettronico. Tuttavia, quando scelgono di renderle disponibili in formato elettronico, devono rispettare l'insieme di prescrizioni stabilite dal regolamento eFTI. Attualmente l'interazione tra i RIS e le eFTI è limitata, sebbene si potrebbero ottenere sinergie utilizzando le piattaforme eFTI per scambiare le informazioni sui carichi richieste dai RIS.

Il nuovo regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi¹⁰ introduce obiettivi per la fornitura di energia elettrica da terra nei porti di navigazione interna. Prescrive inoltre agli Stati membri di elaborare quadri strategici nazionali recanti le iniziative previste per la realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi nel settore del trasporto per vie navigabili interne, ad esempio per quanto riguarda l'idrogeno e l'energia elettrica. I RIS possono integrare il regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi agevolando lo scambio di informazioni: i) tra le navi adibite alla navigazione interna e i porti attrezzati per i combustibili alternativi; in particolare, ii) sulla disponibilità in tempo reale delle infrastrutture. Ciò può a sua volta favorire la diffusione di tali combustibili nel campo del trasporto per vie navigabili interne.

2. BASE GIURIDICA, SUSSIDIARIETÀ E PROPORZIONALITÀ

• Base giuridica

L'articolo 91, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) funge da base giuridica per l'adozione della legislazione dell'UE relativa a una politica comune dei trasporti. Nell'ambito di tale quadro giuridico, l'UE promuove una diffusione coordinata e armonizzata delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione sulle vie navigabili interne che contribuisca ad aumentare la sicurezza e l'efficienza del trasporto per vie navigabili interne, anziché affidarsi esclusivamente all'azione non coordinata dei singoli Stati membri.

• Sussidiarietà (per la competenza non esclusiva)

La necessità di un'azione dell'UE è stata riconosciuta al momento dell'adozione della direttiva RIS, quando i RIS venivano sviluppati a ritmi diversi e con tecnologie e applicazioni differenti in tutta Europa, ostacolando così i viaggi transfrontalieri. Pertanto, in assenza di un'azione dell'UE, vi sarebbero probabilmente differenze per quanto riguarda il livello e la natura della fornitura dei RIS nei vari Stati membri o per quanto riguarda gli approcci delle iniziative a livello di singole regioni o singoli fiumi (commissioni fluviali). Ciò determinerebbe a sua volta una frammentazione regionale, in quanto ciascuna commissione

⁹ Regolamento (UE) 2020/1056.

¹⁰ Regolamento (UE) 2020/1056.

fluviale si concentrerebbe sull'applicazione delle proprie soluzioni, introducendo così barriere al mercato comune e compiendo un passo indietro per quanto riguarda l'armonizzazione a livello dei corridoi.

Gli Stati membri direttamente interessati sono quelli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva e, più specificamente, quelli attraversati da vie navigabili rilevanti per la TEN-T.

- **Proporzionalità**

La proposta è stata elaborata per dare seguito ai risultati della valutazione descritta in appresso. La Commissione ha anche effettuato una valutazione d'impatto per individuare, esaminare e valutare misure alternative per conseguire gli stessi obiettivi.

L'obiettivo della proposta è aggiornare il quadro per la fornitura dei RIS. Tale finalità sarà conseguita: i) migliorando l'armonizzazione e l'introduzione delle specifiche tecniche; ii) agevolando e ampliando lo scambio di informazioni RIS tra gli utenti; iii) incentrando l'ambito di applicazione della direttiva sulle vie navigabili rilevanti per la TEN-T. Non vengono introdotti costi per le imprese, mentre i costi aggiuntivi per le amministrazioni nazionali appaiono limitati, soprattutto se confrontati con i benefici derivanti dalla riduzione degli oneri gravanti sugli operatori delle navi e con gli effetti positivi del trasferimento modale previsto.

- **Scelta dell'atto giuridico**

Dal momento che la proposta comporta unicamente l'introduzione di alcune modifiche della direttiva 2004/44/CE, una direttiva di modifica costituisce lo strumento giuridico più appropriato.

3. RISULTATI DELLE VALUTAZIONI EX POST, DELLE CONSULTAZIONI DEI PORTATORI DI INTERESSI E DELLE VALUTAZIONI D'IMPATTO

- **Valutazioni ex post / Vaglio di adeguatezza della legislazione vigente**

Quindici anni dopo l'adozione della direttiva 2005/44/CE relativa ai RIS armonizzati sulle vie navigabili interne dell'Unione, la Commissione ha effettuato una valutazione ex post. Scopo della valutazione ex post era corroborare ulteriori decisioni relative allo sviluppo del quadro legislativo in questo settore strategico, compresa un'eventuale revisione della direttiva vigente. I risultati più importanti della valutazione riguardavano il grado di armonizzazione, che varia a seconda delle diverse tecnologie RIS, in quanto queste non sono utilizzate nella stessa misura in tutti i paesi e in tutti i corridoi fluviali. Con la valutazione si è inoltre concluso che non vi era alcuna indicazione del fatto che la direttiva RIS stesse generando un trasferimento modale verso il trasporto per vie navigabili interne. Dalla valutazione è altresì emerso che la direttiva RIS e i relativi atti di esecuzione erano ancora rilevanti, ma che l'attenzione primaria che la direttiva prestava alla sicurezza della navigazione non era più sufficientemente allineata alle esigenze del settore. Più nello specifico, la valutazione ha messo in luce che la direttiva RIS non affronta la necessità di migliorare l'efficienza del trasporto per vie navigabili interne e la questione della sua integrazione nelle catene di approvvigionamento multimodali. Dalla valutazione è inoltre emerso che la direttiva RIS non risponde in misura sufficiente alle nuove sfide tecnologiche e all'ulteriore digitalizzazione del settore. Tutti questi risultati sono stati esaminati e tenuti in considerazione nell'ambito del processo di valutazione dell'impatto.

- **Consultazioni dei portatori di interessi**

Per quanto riguarda la valutazione d'impatto, i contributi dei portatori di interessi sono stati raccolti con vari mezzi, tra cui una valutazione d'impatto iniziale, una consultazione pubblica aperta e consultazioni mirate effettuate da un soggetto esterno attraverso questionari online, sondaggi mirati, interviste, riunioni e seminari. Sono stati sollecitati sia contributi qualitativi (pareri, opinioni, suggerimenti) sia informazioni quantitative (dati e statistiche).

Tra i portatori di interessi figuravano: partecipanti designati dalle autorità nazionali; utenti RIS; fabbricanti di apparecchiature RIS; PMI; organizzazioni internazionali; associazioni di categoria; associazioni professionali di livello europeo; autorità degli Stati membri; comandanti (ossia tutti i gruppi aventi un interesse specifico per i RIS).

- **Assunzione e uso di perizie**

La Commissione ha realizzato uno studio di valutazione (una valutazione ex post della direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale sulle vie navigabili interne dell'Unione) a sostegno della valutazione e dell'elaborazione di un documento di lavoro dei servizi della Commissione¹¹. I lavori sono iniziati nel gennaio 2019 e si sono conclusi nel gennaio 2020.

- **Valutazione d'impatto**

La proposta si basa sui risultati di una valutazione d'impatto fondata su uno studio di sostegno realizzato da un consulente esterno in possesso di conoscenze specifiche nel settore.

Per affrontare i problemi individuati mediante la valutazione d'impatto e le relative cause sono state elaborate e valutate tre opzioni strategiche. Tutte e tre le opzioni prevedono varie misure volte a contribuire al conseguimento degli obiettivi dell'iniziativa, sebbene ciascuna di esse sia connotata da un diverso livello di efficacia ed efficienza.

L'opzione A prevede un aggiornamento limitato della direttiva, senza modifica dell'ambito di applicazione, finalizzato ad affrontare le carenze fondamentali individuate. In base a questa opzione, la struttura complessiva fondamentale dei RIS rimarrebbe sostanzialmente inalterata per quanto riguarda sia gli elementi tecnologici che le modalità di scambio di informazioni tra i portatori di interessi. Per una maggiore armonizzazione, gli orientamenti interpretativi sulle norme e la relativa applicazione da parte degli Stati membri costituiscono una misura non normativa di importanza fondamentale nell'ambito di questa opzione. Un importante elemento nuovo introdotto dall'opzione in questione è la decisione di conferire al Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) un ruolo nell'elaborazione delle norme. Per migliorare la qualità dei dati RIS di base, gli Stati membri devono aumentare la frequenza con cui forniscono aggiornamenti al sistema europeo di gestione dei dati di riferimento (ERDMS). Gli Stati membri devono inoltre istituire un meccanismo di gestione dei reclami che consenta agli utenti RIS di segnalare eventuali problemi connessi all'attuazione dei RIS (e gli Stati membri dovranno presentare a loro volta alla Commissione europea una relazione annuale al riguardo). Infine, gli Stati membri dovranno valutare in che misura vi sia incidenza sui dati personali e garantire che i dati siano trattati in modo appropriato.

L'opzione B mantiene diverse misure dell'opzione A, come il meccanismo di gestione dei reclami, l'obbligo di aggiornare i dati dell'ERDMS, il coinvolgimento del CESNI e il

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

chiarimento riguardante i dati personali. Tuttavia l'opzione B compie un passo ulteriore nel sostenere lo sviluppo dei RIS attraverso un importante cambiamento della loro architettura, in quanto prevede la creazione di un nodo centrale per lo scambio di informazioni e la fornitura di servizi (la piattaforma RIS). Le informazioni non verrebbero più scambiate direttamente tra i diversi utenti (ad esempio tra gli operatori delle navi e i porti interni), ma attraverso le piattaforme e le funzionalità della piattaforma RIS. Nell'ambito di questa opzione verrebbero introdotte nuove norme sulla navigazione e la pianificazione del viaggio, attualmente mancanti, grazie alle quali sarebbero messe a disposizione degli operatori delle navi ulteriori informazioni. Lo scambio di informazioni assumerebbe inoltre un ruolo più importante. Nell'ambito di questa opzione, la comunicazione delle informazioni sui carichi tramite le eFTI diverrebbe obbligatoria per gli operatori delle navi, che avrebbero anche la possibilità di scambiare informazioni operative in formato elettronico con i porti interni. Sarebbe inoltre possibile scambiare informazioni operative con altri modi di trasporto. I RIS si concentrerebbero inoltre sulle vie navigabili più importanti, in quanto il loro ambito di applicazione coinciderebbe con le vie navigabili della TEN-T.

L'opzione C è la più ambiziosa, in quanto prevede un ampliamento dell'opzione precedente attraverso l'introduzione di due misure obbligatorie, ossia: i) l'obbligo per gli operatori delle navi di comunicare per via elettronica i loro piani di viaggio; ii) l'obbligo di scambiare dati con i porti interni, introducendo così un nuovo quadro per la gestione del traffico e per gli sviluppi tecnici quali la digitalizzazione e l'automazione.

L'opzione B è l'opzione strategica prescelta, in quanto garantisce il miglior equilibrio tra gli obiettivi da conseguire, il grado di proporzionalità dell'intervento, i costi e i benefici generati e la facilità di attuazione. Benché presenti i maggiori benefici netti, l'opzione C comporta anche i costi più elevati. I costi totali dell'opzione C superano del 434 % quelli dell'opzione B, mentre i vantaggi totali rispetto all'opzione B sono superiori solo del 107 %. Inoltre l'opzione B garantisce maggiore progressività ed efficienza nel perseguimento degli obiettivi, presenta un rapporto benefici-costi migliore rispetto all'opzione C (4,8 contro 1,9) e consente una transizione agevole per le autorità e gli operatori (dato che prevede meno misure obbligatorie).

Secondo le stime, i benefici totali dell'opzione prescelta ammontano a 450,4 milioni di EUR, espressi come valore attuale per l'intero periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Si prevede inoltre che l'opzione prescelta genererà benefici indiretti per la società, in termini di risparmi sui costi esterni, stimati in 311 milioni di EUR espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. Tali benefici sono determinati da un maggiore utilizzo del trasporto per vie navigabili interne e da un minore ricorso al trasporto su strada. Considerando i costi, i benefici netti stimati dell'opzione prescelta ammontano a 356,7 milioni di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

La presente proposta è accompagnata da una relazione sulla valutazione d'impatto¹², la cui bozza è stata presentata al comitato per il controllo normativo nell'agosto del 2023. Il comitato ha emesso un parere positivo e la relazione sulla valutazione d'impatto è stata rivista alla luce delle sue raccomandazioni. Le osservazioni del comitato sono trattate nel documento di lavoro dei servizi della Commissione che accompagna la presente proposta legislativa.

¹² SWD [...] 2023.

- **Efficienza normativa e semplificazione**

Questa iniziativa è parte integrante del programma di lavoro della Commissione per il 2023, dove figura nell'allegato II (iniziative REFIT) sotto il titolo "Un'Europa pronta per l'era digitale". Ha una dimensione REFIT in termini di semplificazione e armonizzazione dello scambio di informazioni attraverso i RIS. Ridurrà gli oneri amministrativi gravanti sugli operatori delle navi, riducendo la necessità di ri-registrare le informazioni sui carichi e di comunicarle ai porti. Migliorando l'armonizzazione delle informazioni RIS e agevolandone lo scambio, si stima che l'opzione strategica prescelta comporterà per gli operatori delle navi risparmi sui costi amministrativi pari a 28,5 milioni di EUR, espressi come valore attuale per l'intero periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. La riduzione dello sforzo necessario agli operatori delle navi per ottenere le informazioni richieste ai fini della pianificazione del viaggio e della navigazione, inoltre, comporterebbe una diminuzione dei costi di adeguamento gravanti su tali operatori di 72,1 milioni di EUR, espressi come valore attuale per l'intero periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base. I fornitori di servizi software RIS beneficerebbero inoltre dell'accesso a dati più consistenti e di migliore qualità, con risparmi sui costi di adeguamento stimati in 8,1 milioni di EUR, espressi come valore attuale nel periodo 2025-2050 rispetto allo scenario di base.

- **Diritti fondamentali**

Le opzioni strategiche sono state valutate con l'obiettivo di stabilire se si ripercuoterebbero sui diritti fondamentali e/o sulla parità di trattamento dei cittadini dell'UE. Il punto di partenza per la valutazione dei diritti fondamentali è la Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea¹³. Tutte le opzioni strategiche sono state valutate in relazione a tale atto dell'UE ed è emerso che tutte e tre rispettano pienamente i diritti umani e i diritti fondamentali e che nessuna di esse avrebbe un impatto negativo su tali diritti. Ciò è pienamente in linea con la normativa applicabile e aumenta dunque la chiarezza giuridica per gli utenti dei servizi RIS.

4. INCIDENZA SUL BILANCIO

La proposta non incide in alcun modo sul bilancio dell'UE.

5. ALTRI ELEMENTI

- **Piani attuativi e modalità di monitoraggio, valutazione e informazione**

Sono state individuate opportune modalità di monitoraggio e comunicazione. Il meccanismo di reclamo introdotto a livello di Stati membri consentirà di individuare tempestivamente le possibili problematiche nell'applicazione della direttiva attraverso un approccio orientato dal basso verso l'alto. Gli Stati membri saranno tenuti a presentare ogni anno alla Commissione una relazione contenente informazioni sui settori oggetto di reclami e sulle misure correttive. Inoltre la piattaforma RIS, strumento digitale per gli scambi RIS, consentirà di raccogliere statistiche che consentiranno a loro volta di monitorare l'utilizzo dei RIS. Verranno elaborati indicatori specifici da monitorare contestualmente all'ulteriore sviluppo delle specifiche tecniche per la piattaforma. Inoltre i dati provenienti da fonti già accessibili al pubblico (Eurostat), derivanti da indagini ad hoc e consultazioni con esperti del settore, forniranno informazioni sugli impatti operativi e di mercato della direttiva.

Dato che l'iniziativa dipende dall'applicazione di atti di diritto derivato (norme tecniche), è importante prevedere un lasso di tempo sufficiente per l'elaborazione e l'introduzione di tali

¹³ GU C 326 del 26.10.2012, pag. 2.

atti. È pertanto opportuno che, sette anni dopo il termine per il recepimento della normativa, la Commissione esegua una valutazione volta a verificare in che misura sono stati conseguiti gli obiettivi dell'iniziativa.

- **Documenti esplicativi (per le direttive)**

Non sono necessari documenti esplicativi, in quanto la proposta mira a semplificare e chiarire il regime esistente.

- **Illustrazione dettagliata delle singole disposizioni della proposta**

L'articolo 1 della direttiva di modifica ne costituisce la parte principale e contiene modifiche di numerose disposizioni della direttiva 2005/44/CE.

Di seguito sono descritte le modifiche sostanziali apportate alla direttiva.

Oggetto e ambito di applicazione

Al punto 1, l'articolo 1 viene sostituito per eliminare i riferimenti obsoleti. Al punto 2, l'articolo 2, paragrafo 1, viene modificato per adeguare l'ambito di applicazione della direttiva, incentrandolo sulle vie navigabili interne degli Stati membri che fanno parte della rete transeuropea dei trasporti.

Definizioni

Il punto 3 introduce definizioni che riflettono i nuovi elementi introdotti con la presente direttiva, in particolare per quanto riguarda i sistemi elettronici e le piattaforme elettroniche utilizzati nel settore dei trasporti.

Approntamento dei RIS, degli orientamenti tecnici e delle specifiche tecniche

Il punto 4 sostituisce l'articolo 4, aggiornando sia le modalità di fornitura dei servizi nell'ambito dei RIS sia il tipo di servizi che verranno forniti. Nel paragrafo 3 viene rafforzato e precisato l'obbligo degli Stati membri di fornire dati sulla navigazione e sulla pianificazione del viaggio e viene introdotto il nuovo obbligo di fornire informazioni all'ERDMS per migliorare la qualità complessiva e la tempestività delle informazioni fornite agli utenti RIS. Inoltre, per migliorare lo scambio di informazioni e la multimodalità del trasporto per vie navigabili interne, sono introdotti requisiti relativi allo scambio di informazioni con altri sistemi e piattaforme utilizzati nel settore dei trasporti (compresi l'EMSWe, le eFTI, i sistemi delle comunità portuali e i sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne).

Il paragrafo 6 stabilisce inoltre la struttura dell'architettura digitale dei RIS, rendendo una piattaforma digitale unica (la piattaforma RIS) la spina dorsale digitale principale della fornitura dei RIS, attraverso la quale dovrebbero essere sviluppati e forniti tutti i RIS. Alla Commissione è conferito il potere di decidere in merito alle specifiche funzionali e tecniche della piattaforma RIS mediante atti di esecuzione.

Il punto 5 sostituisce l'articolo 5 eliminando gli elementi obsoleti e introducendo nuove specifiche tecniche che gli Stati membri devono applicare per garantire la prestazione dei servizi a norma dell'articolo 4.

Autorità competenti e gestione dei reclami

Il punto 6 sostituisce l'articolo 8 introducendo le autorità competenti per il funzionamento della piattaforma RIS e per la gestione dei reclami. Il punto 7 introduce un nuovo articolo, l'8 bis, che descrive il ruolo e i principali elementi della procedura da seguire per la gestione dei reclami. Gli Stati membri sono responsabili dell'elaborazione e dell'applicazione di tale procedura e sono tenuti a riferire periodicamente alla Commissione europea in merito alla sua

efficacia. Ciò consentirebbe di migliorare il monitoraggio e di gestire più rapidamente eventuali problemi connessi all'attuazione della direttiva.

Norme relative al rispetto della vita privata, alla sicurezza e al riutilizzo delle informazioni

Il punto 8 sostituisce l'articolo 9 aggiornando le norme relative al rispetto della vita privata, alla sicurezza e al riutilizzo delle informazioni. Il punto 8 sopprime anche alcune disposizioni obsolete.

Procedura di modifica ed esercizio della delega

Il punto 9 sostituisce l'articolo 10 relativo alla procedura di modifica, prevedendo al paragrafo 1 l'adozione di un atto delegato volto ad aggiornare i requisiti minimi dei dati figuranti nell'allegato I. Il paragrafo 2 prevede che la Commissione modifichi l'allegato III per introdurre la versione più recente della norma ES-RIS mediante un atto delegato, in quanto le norme necessarie per i RIS divengono ora parte integrante, per quanto non essenziale, della direttiva, a determinate condizioni. Il paragrafo 3 conferisce alla Commissione il potere di modificare l'allegato III mediante un atto delegato qualora non sia possibile rispettare una serie di condizioni.

I punti 10 e 11 sostituiscono i paragrafi 2 e 6 dell'articolo 10 bis aggiornando gli elementi obsoleti.

Il punto 12 sostituisce l'articolo 11 eliminando le disposizioni obsolete e designando il comitato per il trasporto per vie navigabili interne quale comitato competente ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

Il punto 13 sopprime i paragrafi 2 e 3 dell'articolo 12, che contengono disposizioni specifiche in materia di recepimento ormai divenute obsolete, dato che è stata acquisita un'esperienza sufficiente nell'attuazione dei RIS e che l'ambito di applicazione della direttiva di modifica è ora limitato alle vie navigabili più importanti.

Il punto 14 inserisce l'articolo 12 bis, che introduce disposizioni sul controllo dell'attuazione della direttiva.

Il punto 15 sostituisce l'allegato I della direttiva 2005/44/CE introducendo aggiornamenti dei requisiti minimi dei dati.

Il punto 16 sostituisce l'allegato II della direttiva 2005/44/CE aggiornando e razionalizzando i principi delle specifiche tecniche RIS.

Il punto 17 aggiunge un nuovo allegato III contenente il riferimento alla norma ES-RIS.

Altre disposizioni

L'articolo 2 della direttiva di modifica stabilisce l'obbligo di recepimento.

L'articolo 3 della direttiva di modifica stabilisce la data dell'entrata in vigore della direttiva.

L'articolo 4 della direttiva di modifica stabilisce i destinatari.

Allegati

L'allegato I stabilisce i requisiti minimi dei dati da fornire per la navigazione e la pianificazione del viaggio. L'allegato II stabilisce i principi per l'elaborazione delle specifiche tecniche RIS. L'allegato III definisce le specifiche tecniche applicabili ai RIS.

Proposta di

DIRETTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che modifica la direttiva 2005/44/CE relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 91, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo¹⁴,

visto il parere del Comitato delle regioni¹⁵,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶ stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso di servizi d'informazione fluviale ("RIS") armonizzati nell'Unione. L'introduzione dei RIS sulle vie navigabili interne favorisce la sicurezza e l'efficienza del trasporto per vie navigabili interne e, in ultima analisi, la sua sostenibilità, aumentando l'efficienza delle relative operazioni.
- (2) Dall'entrata in vigore della direttiva 2005/44/CE, il settore del trasporto per vie navigabili interne ha beneficiato dei RIS armonizzati. Tuttavia il livello di armonizzazione varia da uno Stato membro all'altro, mentre il processo di introduzione delle specifiche necessarie si è rivelato lungo. Al tempo stesso il Green Deal europeo¹⁷ esorta all'ulteriore sviluppo di una mobilità multimodale automatizzata e connessa, e i RIS dovrebbero essere adattati per fare fronte a queste nuove sfide. Nell'ambito della strategia per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁸ viene inoltre proposta la revisione della direttiva 2005/44/CE tra le misure per conseguire l'obiettivo di promuovere la realizzazione di un sistema dei trasporti realmente intelligente, con un'assegnazione delle capacità e una gestione del traffico efficienti. Il piano d'azione NAIADES III¹⁹ indica che, per sostenere l'obiettivo di includere le vie navigabili interne in un sistema senza soluzione di continuità di RIS armonizzati entro il 2030, le revisioni del quadro giuridico relativo ai RIS avranno lo scopo di contribuire a colmare le lacune esistenti a livello di armonizzazione e interoperabilità

¹⁴ GU C del , pag. .

¹⁵ GU C del , pag. .

¹⁶ Direttiva 2005/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 settembre 2005, relativa ai servizi armonizzati d'informazione fluviale (RIS) sulle vie navigabili interne della Comunità (GU L 255 del 30.9.2005, pag. 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.

con altri modi di trasporto e a migliorare la disponibilità, il riutilizzo e l'interoperabilità dei dati dei sistemi digitali, in linea con la strategia europea per i dati²⁰. Per l'adattamento dei RIS è opportuno tenere conto di tali cambiamenti e sviluppi, oltre che dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2005/44/CE.

- (3) Per adottare un approccio coerente all'interoperabilità nel settore dei servizi pubblici, in fase di attuazione della piattaforma RIS e di altre soluzioni che rientrano nell'ambito di applicazione del presente atto dovrebbero essere rispettati i principi stabiliti dall'ultimo quadro europeo di interoperabilità (QEI)²¹, come prescritto dall'articolo 6 della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che stabilisce misure per un livello elevato di interoperabilità del settore pubblico nell'Unione (regolamento su un'Europa interoperabile)²².
- (4) Il regolamento (UE) n. 1315/2013²³ stabilisce le prescrizioni da rispettare per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti ("TEN-T")²⁴, nell'ottica di garantire il buon funzionamento del mercato interno, e mira a fare sì che nell'ambito della rete siano disponibili gli stessi servizi di alta qualità, che devono essere compatibili con i sistemi di altri modi di trasporto.
- (5) Dato che la maggior parte dei viaggi delle navi adibite alla navigazione interna è di natura internazionale, i RIS dovrebbero concentrarsi sulle vie navigabili interne che fanno parte della TEN-T e che sono quindi di grande importanza per l'Unione, non soltanto su quelle appartenenti a una rete interconnessa. Gli Stati membri dovrebbero poter continuare a estendere a titolo volontario i requisiti correlati ai RIS alle parti della loro rete di vie navigabili interne che non sono incluse nella TEN-T, così da tenere conto delle specificità nazionali.
- (6) L'esperienza acquisita nell'applicazione della direttiva 2005/44/CE ha dimostrato l'importanza di rafforzare le specifiche tecniche relative alla fornitura di dati sulla navigazione e sulla pianificazione del viaggio al fine di migliorare la qualità e la tempestività delle informazioni fornite agli utenti RIS. Il sistema europeo di gestione dei dati di riferimento ("ERDMS") contiene le informazioni necessarie per il corretto funzionamento dei RIS ed è istituito e gestito dalla Commissione. Gli Stati membri dovrebbero quindi contribuire al funzionamento dell'ERDMS fornendo tempestivamente tutti i dati richiesti, che devono rivedere e aggiornare, se necessario, con cadenza almeno annuale.
- (7) La disponibilità per gli utenti RIS, durante la navigazione, di informazioni aggiornate e accurate sulle condizioni del canale e di punti specifici quali ponti, chiuse e porti interni dovrebbe migliorare l'efficienza complessiva del settore del trasporto per vie navigabili interne. I RIS dovrebbero pertanto comprendere scambi aggiornati di dati con una gestione parzialmente e completamente automatizzata dei sistemi infrastrutturali di chiuse e ponti mobili e con i sistemi delle comunità portuali dei porti interni.

²⁰ COM(2020) 66 final.

²¹ COM(2017) 134 final.

²² COM(2022) 720 final.

²³ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

²⁴ La politica dell'UE relativa alla rete transeuropea dei trasporti è uno strumento fondamentale per lo sviluppo di infrastrutture di trasporto coerenti, efficienti, multimodali e di alta qualità in tutta l'UE. Tali infrastrutture comprendono ferrovie, vie navigabili interne, rotte marittime a corto raggio e strade che collegano centri urbani, porti marittimi e interni, aeroporti e terminali.

- (8) Affinché i RIS consentano l'interconnessione con la catena logistica, è importante che le informazioni siano condivise non solo tra gli utilizzatori del trasporto per vie navigabili interne, ma anche con i sistemi e le applicazioni di altri modi di trasporto. Le interfacce uniche marittime nazionali all'interno del sistema di interfaccia unica marittima europea ("EMSWe")²⁵ dovrebbero consentire l'armonizzazione del sistema di segnalazione navale nell'Unione. Lo scambio di informazioni relative al traffico, ad esempio per quanto riguarda gli orari di arrivo e di partenza, garantirebbe l'interoperabilità, la multimodalità e l'agevole integrazione del trasporto per vie navigabili interne con il complesso della catena logistica. Le informazioni elettroniche sul trasporto merci ("eFTI") dovrebbero costituire la base per lo scambio di informazioni sui carichi tra gli utenti RIS, quando tale scambio è necessario. Ove necessario, i RIS dovrebbero creare collegamenti e scambiare informazioni con i sistemi e le piattaforme di altri modi di trasporto.
- (9) Lo scambio di informazioni tra le navi adibite alla navigazione interna e i porti interni, ad esempio per quanto riguarda la disponibilità di installazioni portuali, gli orari di esercizio o le informazioni sulle navi e sul carico, non è sempre ottimale, con ripercussioni sull'efficienza delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne. Le informazioni sulla disponibilità di infrastrutture per i combustibili alternativi nei porti sono particolarmente importanti per promuovere le prestazioni ambientali del settore. Al fine di semplificare e razionalizzare lo scambio di tali informazioni e di migliorare l'efficienza complessiva del settore, è importante che detti scambi divengano parte integrante dei RIS e che siano elaborate le specifiche tecniche necessarie.
- (10) Il ricorso a una piattaforma digitale unica per i RIS dovrebbe razionalizzare la fornitura dei RIS, migliorare l'efficienza delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne e ridurre gli oneri gravanti sui fornitori e sugli utenti RIS. Tale piattaforma ("piattaforma RIS") dovrebbe sostenere i servizi interessati, fungere da fulcro dello scambio di informazioni RIS nel settore delle vie navigabili interne e con altri modi di trasporto e diventare pertanto la principale spina dorsale digitale della fornitura di RIS nell'Unione. Gli Stati membri dovrebbero designare una o più autorità competenti per il funzionamento della piattaforma RIS. Tali autorità sono titolari del trattamento ai fini del funzionamento della piattaforma RIS.
- (11) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'introduzione della piattaforma RIS, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione per la definizione del quadro di norme per lo sviluppo e il funzionamento della piattaforma. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶.
- (12) Al fine di garantire un'adeguata ed effettiva applicazione della direttiva 2005/44/CE, gli Stati membri dovrebbero predisporre una procedura efficace per gestire i reclami. Le autorità degli Stati membri dovrebbero cooperare nella gestione dei reclami che presentano elementi transfrontalieri (ad esempio norme incompatibili per la comunicazione delle informazioni sulle navi), dato che il 75 % delle operazioni di trasporto per vie navigabili interne implica viaggi internazionali. Analizzando l'oggetto

²⁵ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

²⁶ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

dei reclami, la loro frequenza, nonché le modalità e la tempestività con cui i reclami vengono risolti, è possibile individuare in che misura sono rispettate le disposizioni della direttiva, la qual cosa favorisce il monitoraggio dell'attuazione fornendo un'indicazione degli ambiti in cui l'attuazione può essere migliorata. È pertanto importante che tali informazioni vengano raccolte e comunicate dagli Stati membri alla Commissione con cadenza annuale. La gestione dei reclami a norma della presente direttiva dovrebbe lasciare impregiudicate le competenze attribuite alle autorità di controllo dal diritto dell'Unione e degli Stati membri, compresi i regolamenti (UE) 2016/679²⁷ e (UE) 2018/1725²⁸.

- (13) Al fine di garantire un'attuazione corretta e armonizzata delle disposizioni della direttiva 2005/44/CE, l'elaborazione delle specifiche tecniche dovrebbe seguire una serie di principi (in particolare quelli figuranti nell'allegato II). In questi principi dovrebbero essere delineati gli elementi principali che ogni componente dei RIS dovrebbe includere.
- (14) I requisiti e le specifiche tecniche concernenti i RIS dovrebbero garantire in particolare che tutti i dati RIS possano essere trattati esclusivamente in conformità con un sistema globale di controllo dell'accesso basato sui diritti che preveda funzionalità assegnate, che tutte le autorità competenti possano avere accesso immediato a tali dati nel rispetto delle rispettive competenze normative, che siano attuate misure tecniche e organizzative adeguate per fare sì che il trattamento dei dati personali con mezzi elettronici possa essere effettuato conformemente al regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁹ e al regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁰, anche a fini di protezione dalle violazioni dei dati personali, e che il trattamento delle informazioni commerciali sensibili possa essere effettuato nel rispetto della riservatezza di tali informazioni.
- (15) Al fine di garantire una navigazione sicura e ottimale delle navi sulle vie navigabili interne, gli Stati membri dovrebbero essere a conoscenza della posizione di tutte le navi adibite alla navigazione interna, anche attraverso l'uso dei dati dei sistemi automatici di identificazione ("SAI"). Gli Stati membri dovrebbero inoltre scambiarsi informazioni relative ai RIS per aumentare l'efficienza dei RIS e ridurre gli obblighi di segnalazione. Qualora la trasmissione e lo scambio di informazioni relative ai RIS per tali finalità non possano essere effettuati senza il trattamento di dati personali, gli Stati membri dovrebbero garantire la liceità del trattamento dei dati personali conformemente al regolamento (UE) 2016/679.
- (16) Al fine di garantire che agli utenti RIS siano fornite le informazioni necessarie riguardo alla navigazione e alla pianificazione del viaggio, e tenendo conto dei progressi scientifici e tecnici, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dei requisiti minimi dei dati stabiliti nell'allegato I della direttiva 2005/44/CE.

²⁷ GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1.

²⁸ GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39.

²⁹ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GU L 119 del 4.5.2016, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

³⁰ Regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2018, sulla tutela delle persone fisiche in relazione al trattamento dei dati personali da parte delle istituzioni, degli organi e degli organismi dell'Unione e sulla libera circolazione di tali dati, e che abroga il regolamento (CE) n. 45/2001 e la decisione n. 1247/2002/CE (GU L 295 del 21.11.2018, pag. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (17) Ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata e in assenza di norme internazionali in merito aggiornate, volte a garantire la sicurezza della navigazione, o nel caso in cui modifiche o risultati del processo decisionale del Comitato europeo per l'elaborazione di norme per la navigazione interna (CESNI) pregiudichino gli interessi dell'Unione, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dell'allegato III della direttiva 2005/44/CE, al fine di fornire specifiche tecniche adeguate per i RIS, in linea con i principi di cui all'allegato II della direttiva 2005/44/CE, nell'ottica di salvaguardare gli interessi dell'Unione.
- (18) L'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva 2005/44/CE dimostra che il periodo per l'introduzione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche è lungo, con ripercussioni sulle prestazioni del settore. È dunque importante modificare il processo di introduzione delle specifiche tecniche.
- (19) La direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio³¹ ha introdotto tale processo basandosi su specifiche tecniche elaborate dal CESNI. Il CESNI, che opera sotto l'egida della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR)³² ed è aperto a esperti di tutti gli Stati membri, è responsabile dell'elaborazione delle norme tecniche nel settore del trasporto per vie navigabili interne. L'esperienza ha dimostrato che il CESNI ha elaborato e aggiornato i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna in modo organizzato e tempestivo. Tenuto conto delle competenze del CESNI e dell'esperienza acquisita nell'attuazione della direttiva (UE) 2016/1629, è opportuno seguire un'impostazione analoga per la direttiva 2005/44/CE.
- (20) Al fine di garantire un elevato livello di sicurezza ed efficienza nella navigazione interna, assicurare la fornitura dei RIS e tenere conto dei progressi scientifici e tecnici e degli altri sviluppi del settore, il riferimento alle specifiche tecniche applicabili ai servizi d'informazione fluviale, la norma europea per i servizi d'informazione fluviale (ES-RIS), se in linea con i principi di cui all'allegato II, dovrebbe costituire parte integrante ma non essenziale della direttiva 2005/44/CE e dovrebbe essere mantenuto aggiornato. È pertanto opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica dell'allegato III della direttiva 2005/44/CE al fine di aggiornare il riferimento alla versione più recente della norma ES-RIS e di stabilirne la data di applicazione.
- (21) Nell'adottare atti delegati è di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale del 13 aprile 2016 "Legiferare meglio"³³. In particolare, al fine di garantire la parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (22) Il comitato per i certificati di conduzione di navi per il trasporto di merci e di persone nel settore della navigazione interna, di cui all'articolo 11 della direttiva 2005/44/CE, è

³¹ Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252 del 16.9.2016, pag. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

³² Il CESNI è istituito a norma della risoluzione 2015-i-3 della CCNR.

³³ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj.

abolito. È invece competenza del comitato per il trasporto per vie navigabili interne, dotato di competenze in materia di norme e specifiche tecniche nel settore della navigazione interna, assistere la Commissione ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁴ per quanto riguarda i RIS. La presente direttiva apporta inoltre modifiche all'articolo 5 e all'articolo 12 della direttiva 2005/44/CE per quanto riguarda la procedura di comitato, che è necessario inserire in un articolo aggiornato. È pertanto opportuno modificare l'articolo 11 della direttiva 2005/44/CE per tenere conto di tali modifiche.

- (23) Ai fini di una migliore regolamentazione e semplificazione, è opportuno che la direttiva 2005/44/CE faccia riferimento alle norme internazionali, senza costituirne un doppione nel quadro giuridico dell'Unione.
- (24) Nell'Unione sono stati istituiti RIS a partire dal 2005 e gli Stati membri hanno acquisito una notevole esperienza nel loro sviluppo e nella loro attuazione. Inoltre, le specifiche tecniche necessarie per il funzionamento dei RIS sono incluse nell'allegato III della direttiva 2005/44/CE. A tale riguardo, è opportuno sopprimere l'articolo 12, paragrafo 2, della direttiva 2005/44/CE. Inoltre, per effetto della modifica apportata all'ambito di applicazione della direttiva 2005/44/CE per incentrarlo sulla TEN-T, l'obbligo di attuare i RIS si applica alle vie navigabili più importanti, creando così una rete di trasporto affidabile. Di conseguenza è opportuno sopprimere l'articolo 12, paragrafo 3, della direttiva 2005/44/CE.
- (25) Conformemente al principio di proporzionalità, per conseguire l'obiettivo fondamentale di istituire un quadro per la fornitura di servizi d'informazione fluviale (RIS) nell'Unione è necessario e opportuno stabilire norme relative all'istituzione, al funzionamento e alle specifiche tecniche dei RIS. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 4, del trattato sull'Unione europea.
- (26) Conformemente all'articolo 42, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2018/1725 del Parlamento europeo e del Consiglio, il Garante europeo della protezione dei dati è stato consultato e ha formulato il suo parere il [XX XX 2024]³⁵.
- (27) È pertanto opportuno modificare di conseguenza la direttiva 2005/44/CE,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Modifiche della direttiva 2005/44/CE

La direttiva 2005/44/CE è così modificata:

- (1) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

"Articolo 1

Oggetto

³⁴ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

³⁵ GU C [...] del [...], pag. [...].

1. La presente direttiva stabilisce le norme per l'introduzione e l'uso, nell'Unione, di servizi d'informazione fluviale (RIS) armonizzati a sostegno del trasporto per vie navigabili interne, allo scopo di accrescerne la sicurezza, la protezione, l'efficacia e la sostenibilità e di facilitare l'interfacciamento con altri modi di trasporto.
 2. La presente direttiva stabilisce un quadro di norme per l'introduzione e l'ulteriore sviluppo dei requisiti tecnici, delle specifiche tecniche e delle condizioni tecniche necessarie per garantire RIS armonizzati, interoperabili e aperti per le vie navigabili interne dell'Unione, e per assicurare la continuità con i servizi di gestione del traffico degli altri modi di trasporto, in particolare con i servizi di gestione del traffico marittimo e i sistemi d'informazione marittimi.";
- (2) all'articolo 2, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
- "1. La presente direttiva si applica ai fini dell'introduzione e del funzionamento dei RIS per tutte le vie navigabili interne e i porti interni degli Stati membri facenti parte della rete transeuropea dei trasporti, specificati ed elencati negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁶.";
- (3) all'articolo 3 sono aggiunte le lettere da h bis) a h decies) seguenti:
- h bis) "rete transeuropea dei trasporti" (TEN-T): le vie navigabili interne definite nell'allegato I del regolamento (UE) n. 1315/2013;
- h ter) "informazioni elettroniche sul trasporto merci" (*electronic Freight Transport Information – eFTI*): le informazioni elettroniche sul trasporto merci definite all'articolo 3, punto 4), del regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁷;
- h quater) "sistema di interfaccia unica marittima europea" (*European Maritime Single Window environment – EMSWe*): il sistema di interfaccia unica marittima europea definito all'articolo 2, punto 1), del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio³⁸;
- h quinquies) "interfaccia unica marittima nazionale": l'interfaccia unica marittima nazionale definita all'articolo 2, punto 3), del regolamento (UE) 2019/1239;
- h sexies) "sistema europeo di gestione dei dati di riferimento" (*European Reference Data Management System – ERDMS*): archivio a punto di accesso unico, gestito dalla Commissione, contenente dati di riferimento ed elenchi di codici utilizzati da applicazioni informatiche nell'ambito del trasporto per vie navigabili interne;

³⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

³⁷ Regolamento (UE) 2020/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2020, relativo alle informazioni elettroniche sul trasporto merci (GU L 249 del 31.7.2020, pag. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/1056/oj>).

³⁸ Regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea e abroga la direttiva 2010/65/UE (GU L 198 del 25.7.2019, pag. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- h septies) "sistema della comunità portuale": piattaforma elettronica per lo scambio di informazioni tra portatori di interessi pubblici e privati al fine di garantire processi portuali e logistici agevoli;
- h octies) "sistema per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne": piattaforma elettronica, gestita dalle autorità pubbliche preposte alla gestione delle vie navigabili, che favorisce la gestione parzialmente e completamente automatizzata delle infrastrutture di trasporto per vie navigabili interne in corrispondenza delle chiuse e dei ponti mobili della rete TEN-T;
- h nonies) "piattaforma RIS": piattaforma elettronica a punto di accesso unico alimentata dalle informazioni dei RIS nazionali, che fornisce agli utenti RIS servizi di informazione sui canali, sulle infrastrutture, sul traffico e sul trasporto, compresa la pianificazione delle rotte e del trasporto, e che è utilizzata per la segnalazione elettronica conformemente al principio "una tantum";
- h decies) "porto interno": porto di navigazione interna della rete centrale TEN-T o della rete globale TEN-T, elencato e classificato nell'allegato II del regolamento (UE) n. 1315/2013.";
- (4) l'articolo 4 è sostituito dal seguente:

"Articolo 4

Istituzione dei RIS

1. Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie per introdurre i RIS nelle vie navigabili interne e nei porti interni che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva.
2. Gli Stati membri sviluppano i RIS in modo tale che l'applicazione RIS sia efficace, espandibile e interoperabile, così da poter interagire con altre applicazioni RIS e con i sistemi d'informazione di altri modi di trasporto, fungendo inoltre da interfaccia con sistemi di gestione dei trasporti e attività commerciali.
3. Per istituire i RIS, gli Stati membri:
 - (a) provvedono affinché agli utenti RIS siano forniti tutti i dati opportuni riguardanti la navigazione e la pianificazione del viaggio per vie navigabili interne. Tali dati, definiti nell'allegato I, sono aggiornati e forniti almeno in un formato elettronico comune accessibile;
 - (b) provvedono affinché gli utenti RIS dispongano, oltre ai dati di cui alla lettera a), di carte nautiche elettroniche adeguate alla navigazione di tutte le proprie vie navigabili interne della rete TEN-T;
 - (c) autorizzano le autorità competenti, laddove la normativa nazionale o internazionale esiga un sistema di segnalazione, a ricevere segnalazioni elettroniche dei dati richiesti alle navi. Nel caso di trasporti transfrontalieri, le suddette informazioni sono trasmesse alle autorità competenti del paese confinante. Tale trasmissione deve essere completata prima dell'arrivo della nave alla frontiera;
 - (d) provvedono affinché gli avvisi ai comandanti, comprese le informazioni sul livello dell'acqua (o il pescaggio massimo consentito) e le condizioni

di gelo sulle vie navigabili interne, siano trasmessi sotto forma di messaggi normalizzati, codificati e scaricabili. Ogni messaggio normalizzato contiene almeno le informazioni necessarie per la sicurezza della navigazione. Gli avvisi ai comandanti sono aggiornati e forniti almeno in un formato elettronico comune accessibile;

- (e) provvedono affinché l'ERDMS sia mantenuto aggiornato fornendo senza ritardi tutti i dati necessari, che rivedono almeno una volta all'anno;
- (f) provvedono affinché vi sia quantomeno uno scambio di informazioni relative al traffico tra i RIS e i sistemi elettronici di scambio di informazioni istituiti dal diritto dell'Unione e utilizzati in altri modi di trasporto, anche attraverso interfacce uniche marittime nazionali nell'ambito dell'EMSWe;
- (g) provvedono affinché le informazioni relative alle merci pericolose di cui alla parte 5, capo 5.4, dei regolamenti allegati all'accordo europeo relativo al trasporto internazionale delle merci pericolose per vie navigabili interne (ADN), concluso a Ginevra il 26 maggio 2000, di cui all'allegato III, sezione III.1, della direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio³⁹, siano messe a disposizione delle autorità competenti su una piattaforma eFTI, mediante un unico collegamento elettronico di identificazione di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera e), del regolamento (UE) 2020/1056;
- (h) provvedono affinché vi sia uno scambio di informazioni tra i RIS e i sistemi delle comunità portuali dei porti interni, comprendenti anche informazioni aggiornate sulla disponibilità di posti di ormeggio e di infrastrutture per i combustibili alternativi, in particolare delle installazioni necessarie a norma dell'articolo 10 del regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴⁰;
- (i) provvedono affinché vi sia uno scambio di informazioni tra i RIS e altri sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne ai fini della gestione del traffico fluviale.

Gli obblighi di cui al presente paragrafo sono adempiuti conformemente alle prescrizioni e ai principi stabiliti dagli allegati I e II.

4. Le autorità competenti degli Stati membri istituiscono centri RIS in funzione delle esigenze regionali.
5. Gli Stati membri istituiscono, gestiscono, utilizzano e mantengono un'unica piattaforma RIS che fornisce dati relativi ai canali, alle infrastrutture, al traffico e ai trasporti. Accessibile a tutti gli utenti RIS, la piattaforma RIS è la piattaforma principale per lo scambio di informazioni relative ai RIS. Essa contiene interfacce per i collegamenti con i sistemi di altri modi di trasporto e con i porti interni. Gli Stati membri designano una o più autorità competenti per il funzionamento della piattaforma RIS.

³⁹ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2008/68/oj>).

⁴⁰ Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE (GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

6. La Commissione adotta atti di esecuzione che stabiliscono le caratteristiche operative, i ruoli e le procedure per la piattaforma RIS e identificano il suo gestore sulla base dei principi per le specifiche tecniche RIS di cui all'allegato II, punto 7, in modo da garantirne l'attuazione uniforme in tutta l'Unione. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.
 7. Per l'utilizzazione di sistemi automatici di identificazione ("SAI") si applica l'accordo regionale sui servizi radiotelefonici per la navigazione interna concluso a Basilea il 6 aprile 2000 nel quadro delle norme sulle radiocomunicazioni dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni (UIT).
 8. Gli Stati membri incoraggiano, ove opportuno in cooperazione con l'Unione, i comandanti, gli operatori, gli agenti o i proprietari delle navi che percorrono le proprie vie navigabili nazionali e gli spedizionieri o i proprietari del carico trasportato a bordo di tali navi a ricorrere pienamente ai servizi messi a disposizione a norma della presente direttiva.
 9. La Commissione adotta le misure adeguate a verificare l'interoperabilità, l'affidabilità e la sicurezza dei RIS.";
- (5) l'articolo 5 è sostituito dal seguente:

"Articolo 5

Specifiche tecniche

1. Per contribuire alla realizzazione dei RIS e provvedere alla loro interoperabilità secondo il disposto dell'articolo 4, paragrafo 2, si applicano le specifiche tecniche di cui all'allegato III in linea con i principi di cui all'allegato II, riguardanti in particolare gli aspetti seguenti:
 - (a) sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna (ECDIS interno);
 - (b) sistema elettronico di segnalazione navale;
 - (c) avvisi ai comandanti;
 - (d) sistemi di localizzazione e monitoraggio delle navi;
 - (e) compatibilità delle apparecchiature necessarie per l'utilizzazione dei RIS;
 - (f) funzionamento della piattaforma RIS;
 - (g) interconnessione e scambio di informazioni con le banche dati dell'Unione (ERDMS);
 - (h) interconnessione e scambio di informazioni con le piattaforme informatiche di altri modi di trasporto, comprese almeno le eFTI e l'EMSWe;
 - (i) interconnessione e scambio di informazioni con i sistemi di gestione dei porti e i sistemi per le infrastrutture intelligenti delle vie navigabili interne;
 - (j) disposizioni per la navigazione e la pianificazione del viaggio.";

(6) l'articolo 8 è sostituito dal seguente:

"Articolo 8

Autorità competenti

Gli Stati membri designano le autorità competenti per le applicazioni RIS, per lo scambio di dati a livello internazionale, per il funzionamento della piattaforma RIS e per la gestione dei reclami degli utenti RIS. Gli Stati membri danno notifica di queste autorità alla Commissione entro il ... [un anno dalla data di entrata in vigore della presente direttiva].";

(7) è inserito l'articolo 8 bis seguente:

"Articolo 8 bis

Gestione dei reclami

1. Ciascuno Stato membro provvede affinché sia predisposta una procedura efficace per la gestione dei reclami derivanti dall'applicazione della presente direttiva.
2. La gestione dei reclami è effettuata in modo da evitare i conflitti di interesse e da essere indipendente sul piano funzionale da qualsiasi autorità competente per le applicazioni RIS, per lo scambio di dati a livello internazionale e per il funzionamento della piattaforma RIS. La gestione dei reclami è imparziale e trasparente e rispetta debitamente il principio della libertà d'impresa.
3. I reclami sono presentati nello Stato membro in cui si trovano le vie navigabili o i porti interni presso cui hanno avuto origine i motivi del reclamo. Gli Stati membri garantiscono che gli utenti RIS e le altre parti interessate siano informati su dove e come presentare un reclamo e quali autorità siano preposte alla gestione dei reclami.
4. Le autorità preposte alla gestione dei reclami cooperano per i reclami di tipo transfrontaliero.
5. A norma del diritto nazionale, le autorità preposte alla gestione dei reclami hanno la facoltà di esigere che le autorità competenti per le applicazioni RIS e per lo scambio di dati a livello internazionale, i prestatori di servizi RIS, i gestori delle infrastrutture e i porti interni di forniscano loro informazioni attinenti a un reclamo.
6. A norma del diritto nazionale, le autorità preposte alla gestione dei reclami hanno la facoltà di adottare decisioni che hanno effetti vincolanti, fatto salvo il controllo giurisdizionale, ove applicabile.
7. Gli Stati membri informano la Commissione della procedura di gestione dei reclami entro il ... [un anno dalla data di entrata in vigore] e, successivamente, di ogni eventuale modifica di tali informazioni. La Commissione pubblica e aggiorna regolarmente tali informazioni sul suo sito web.
8. Gli Stati membri comunicano annualmente alla Commissione il numero e il tipo di reclami ricevuti dalle autorità preposte alla gestione dei reclami, il

numero di azioni correttive adottate e il tempo impiegato per risolvere i reclami.";

- (8) l'articolo 9 è sostituito dal seguente:

"Articolo 9

Norme relative al rispetto della vita privata e alla sicurezza delle informazioni

Gli Stati membri adottano le misure tecniche e organizzative necessarie, conformemente al diritto dell'Unione e nazionale applicabile, per proteggere le informazioni e gli archivi RIS da eventi pregiudizievoli o utilizzi abusivi, in particolare accessi non autorizzati, modifiche o perdite, e per garantire la riservatezza delle informazioni sensibili, di natura commerciale e di altro tipo, scambiate a norma della presente direttiva.";

- (9) l'articolo 10 è sostituito dal seguente:

"Articolo 10

Procedura di modifica

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare l'allegato I, aggiornando e rivedendo i requisiti minimi dei dati alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione della presente direttiva e del progresso tecnico nell'ambito dello sviluppo delle tecnologie e delle applicazioni RIS.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare l'allegato III aggiornando, se del caso alla luce dei criteri definiti al paragrafo 3 e in linea con i principi di cui all'allegato II, il riferimento alla versione più recente della norma ES-RIS e per fissarne la data di applicazione.
3. In assenza di specifiche tecniche pertinenti e aggiornate, o qualora le specifiche tecniche elaborate dal CESNI non siano conformi a qualcuna delle prescrizioni applicabili di cui all'allegato II, oppure nel caso in cui eventuali modifiche del processo decisionale del CESNI o di altri elementi della norma pregiudichino gli interessi dell'Unione e ove debitamente giustificato da un'analisi adeguata, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 10 bis per modificare l'allegato III al fine di fornire specifiche tecniche adeguate sulla base dei principi di cui all'allegato II.";

- (10) all'articolo 10 bis, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 10 è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dal [data di entrata in vigore]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.";

- (11) all'articolo 10 bis, il paragrafo 6 è sostituito dal seguente:

"6. L'atto delegato adottato ai sensi del presente articolo entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato notificato al Parlamento europeo.";

(12) l'articolo 11 è sostituito dal seguente:

"Articolo 11

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per il trasporto per vie navigabili interne. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴¹.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.";

(13) all'articolo 12, i paragrafi 2 e 3 sono soppressi;

(14) è inserito l'articolo 12 bis seguente:

"Articolo 12 bis

Controllo

La Commissione controlla l'istituzione dei RIS nell'Unione e riferisce al Parlamento europeo e al Consiglio entro il ... [cinque anni dalla data di entrata in vigore].";

(15) l'allegato I della direttiva 2005/44/CE è sostituito dal testo figurante nell'allegato I della presente direttiva;

(16) l'allegato II della direttiva 2005/44/CE è sostituito dal testo figurante nell'allegato II della presente direttiva;

(17) il testo figurante nell'allegato III della presente direttiva è aggiunto come allegato III.

Articolo 2

Recepimento

1. Gli Stati membri che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il ... [un anno dall'entrata in vigore]. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

2. Le disposizioni adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

3. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni principali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

⁴¹ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente direttiva entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 4

Destinatari

Gli Stati membri sul cui territorio si trovano vie navigabili interne che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 della direttiva 2005/44/CE sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
La presidente

Per il Consiglio
Il presidente