

Brusel 11. června 2024
(OR. en)

10824/24

Interinstitucionální spis:
2024/0011(COD)

TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138

POZNÁMKA

Odesílatel: Generální sekretariát Rady

Příjemce: Rada

Č. dok. Komise: 6008/24

Předmět: Návrh SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY, kterou se
mění směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních
službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství
– obecný přístup

I. ÚVOD

1. Dne 31. ledna 2024 předložila Komise výše uvedený návrh Evropskému parlamentu a Radě.
2. Tento návrh se týká změny směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství¹.

¹ Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152.

3. Směrnice 2005/44/ES stanoví rámec pro zavedení a používání harmonizovaných, interoperabilních a otevřených RIS¹ s cílem zvýšit bezpečnost a efektivitu vnitrozemské vodní dopravy a její šetrnost k životnímu prostředí. Stanoví obecné požadavky na způsob, jakým by členské státy měly RIS zavádět, oblasti, v nichž je třeba normy vypracovat, a zásady, které je třeba dodržovat.
4. Komise provedla hodnocení této směrnice ex post² v roce 2021. Dospěla k závěru, že zavádění RIS je stále ještě pomalé a roztržité, což negativně ovlivňuje konkurenceschopnost a bezpečnost tohoto odvětví a brzdí jeho přínos k cílům Zelené dohody pro Evropu.
5. Revize směrnice se zaměřuje na řešení zjištěných problémů. Sleduje tři hlavní cíle:
 - zajistit dostupnost údajů RIS a harmonizované normy,
 - usnadnit začlenění vnitrozemské vodní dopravy do multimodálního řetězce,
 - zajistit větší rozšíření a interoperabilitu digitálních řešení a řešit problémy související s ochranou údajů.
6. Komise přijala návrh v rámci svého Programu pro účelnost a účinnost právních předpisů (REFIT). Návrh vychází z výsledků posouzení dopadů³, které čerpalo z externí podpůrné studie.

¹ RIS jsou vyspělé služby a funkce, které se týkají zejména aspektů souvisejících buď s provozem, nebo dopravou v oblasti vnitrozemské plavby. Služby související s provozem zahrnují informace o plavební dráze, informace o provozu, řízení provozu a monitorování dopravy a pomoc v případě nehod; služby související s dopravou zahrnují plánování plaveb, správu přístavů a terminálů, správu nákladu a lodí, statistické služby a poplatky za infrastrukturu vnitrozemských vodních cest.

² Dokument SWD(2021) 0050 final.

³ Dokumenty 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. PŘEZKUM OSTATNÍMI ORGÁNY

7. Výbor pro dopravu a cestovní ruch (TRAN) Evropského parlamentu jmenoval dne 17. dubna 2024 zpravodajem pana Toma Berendsena (ELS, Nizozemsko).
8. Dne 24. dubna 2024 přijal Evropský hospodářský a sociální výbor k návrhu stanovisko¹. Evropský Výbor regionů dne 9. února 2024 rozhodl, že stanovisko nevydává.

III. AKTUÁLNÍ STAV JEDNÁNÍ V RADĚ

9. Pracovní skupina pro námořní dopravu návrh projednala na šesti zasedáních, počínaje únorem 2024. V zájmu zlepšení bezpečnosti, účinnosti a šetrnosti vnitrozemské vodní dopravy k životnímu prostředí vyjádřily všechny delegace cílům návrhu Komise obecnou podporu. Pracovní skupina návrh podrobně posoudila a projednala několik kompromisních návrhů předložených předsednictvím.
10. Výbor stálých zástupců na zasedání dne 5. června potvrdil, že podporuje nejnovější kompromis, a doporučil Radě, aby na zasedání Rady pro dopravu, telekomunikace a energetiku (doprava) konajícím se dne 18. června 2024 dosáhla obecného přístupu.
11. Návrh Komise doznal řady změn. Cílem mnoha z nich je zajistit jasnost, pokud jde o zpracování osobních údajů a technickou soudržnost. Je třeba vzít na vědomí i další podstatné změny, které jsou uvedeny níže.
12. Komise navrhla rozšířit oblast působnosti směrnice na všechny vnitrozemské vodní cesty, které jsou součástí transevropské dopravní sítě TEN-T. Směrnice by se tak stala použitelnou pro několik členských států, které RIS dosud nezavedly, jelikož nejsou přímo propojeny s vnitrozemskými vodními cestami jiných členských států. V jejich konkrétní situaci jsou vnitrozemské plavby převážně vnitrostátními operacemi bez přeshraničního prvku. Tyto členské státy přidanou hodnotu provádění RIS zpochybnil; podle jejich posouzení by si to vyžádalo značné náklady a administrativní zátěž, avšak bez přínosu pro vnitřní trh či celkové fungování systému dopravy. Provoz vnitrozemských plaveb je v těchto zemích často již zajištěn námořními systémy. Nadto je třeba podotknout, že posouzení dopadů provedené

¹ Dokument 10350/24.

Komisi nezhledňovalo finanční a administrativní důsledky tohoto rozšíření oblasti působnosti.

13. Z těchto důvodů bylo znění článku 2 revidováno: směrnice by se nadále vztahovala na vnitrozemské vodní cesty a vnitrozemské přístavy, které jsou součástí transevropské dopravní sítě a které jsou *přímo propojeny* s vnitrozemskými vodními cestami a vnitrozemskými přístavy jiného členského státu (a tím i součástí sítě TEN-T). Stávající ustanovení čl. 2 odst. 2, které členským státům umožňuje dobrovolně uplatňovat směrnici na vnitrozemské vodní cesty nespádající do oblasti působnosti směrnice zůstává beze změny.
14. Přímé propojení mezi RIS a IT systémy jiných druhů dopravy, jako jsou EMSW a eFTI, bylo na žádost několika členských států v textu vypuštěno a objasněno v bodě odůvodnění.
15. Mechanismus vyřizování stížností navržený Komisí (článek 8a) považovala většina členských států za příliš normativní. Takové mechanismy již existují na vnitrostátní úrovni a mnoho delegací vyjádřilo obavy ohledně zvýšené administrativní zátěže, kterou by takové ustanovení přineslo; několik členských států mělo dokonce za to, že navrhované znění by bylo v rozporu s uplatňováním zásad subsidiarity a proporcionality. Článek byl proto vypuštěn.
16. Členské státy nepodpořily návrh Komise umožnit aktualizaci přílohy I prostřednictvím aktu v přenesené pravomoci. Tato příloha stanoví seznam příslušných údajů, které musí být uživatelům RIS poskytnuty, a jakékoli změny tohoto seznamu by mohly mít významné finanční důsledky. Zadruhé nezbytnost takového zjednodušeného postupu není reálně odůvodněná, neboť tento seznam nebylo nutné aktualizovat za posledních 19 let od přijetí původní směrnice.
17. V neposlední řadě by se lhůta pro provedení ve vnitrostátním právu navržená Komisí (jeden rok po vstupu pozměňující směrnice v platnost) prodloužila na tři roky.

18. K návrhu bylo připojeno posouzení dopadů¹. Posouzení dopadů bylo prezentováno a zevrubně posouzeno na jednom zasedání pracovní skupiny. Vznesené připomínky se většinou týkaly důsledků navrhovaného rozšíření oblasti působnosti směrnice.
19. V této fázi jednání si Komise ponechává procesní výhradu ke všem změnám svého návrhu.

IV. OPATŘENÍ POŽADOVANÁ RADOU

20. S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Rada vyzývá, aby dosáhla *obecného přístupu* k návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady, kterou se mění směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství, a to na základě znění uvedeného v příloze této poznámky.
-

¹ Dokumenty 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

**kteřou se mění směrnice 2005/44/ES o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS)
na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 91 odst. 1 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru¹,

po konzultaci s Výborem regionů,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES² stanoví rámec pro zavedení a používání harmonizovaných říčních informačních služeb („RIS“) v Unii. Zavedení RIS na vnitrozemských vodních cestách podporuje bezpečnost a efektivitu vnitrozemské vodní dopravy a v konečném důsledku i její udržitelnost tím, že zvyšuje efektivitu provozu na vnitrozemských vodních cestách.

¹ Úř. věst. C , , s. .

² Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/44/ES ze dne 7. září 2005 o harmonizovaných říčních informačních službách (RIS) na vnitrozemských vodních cestách ve Společenství (Úř. věst. L 255, 30.9.2005, s. 152. ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Od vstupu směrnice 2005/44/ES v platnost využívá odvětví vnitrozemské vodní dopravy výhod poskytování harmonizovaných RIS. Stupeň harmonizace se však v jednotlivých členských státech liší a proces zavádění potřebných specifikací se ukázal jako zdlouhavý. Zelená dohoda pro Evropu³ zároveň vyzývá k dalšímu rozvoji automatizované a propojené multimodální mobility a RIS by měly být těmto novým výzvám přizpůsobeny. Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu⁴ dále navrhuje revizi směrnice 2005/44/ES jako jedno z opatření k dosažení cíle podporovat vytvoření skutečně inteligentního systému dopravy, efektivního přidělování kapacity a řízení provozu. Akční plán NAIADES III⁵ uvádí, že za účelem podpory cíle začlenit vnitrozemské vodní cesty jako součást bezproblémového systému harmonizovaných RIS do roku 2030 by se revize právního rámce týkajícího se RIS v souladu s evropskou strategií pro data⁶ zaměřila na odstranění stávajících nedostatků v harmonizaci a interoperabilitě ve vztahu k ostatním druhům dopravy a přispěla by ke zlepšení dostupnosti údajů, opětovného použití a interoperability digitálních systémů. Tyto změny a vývoj, jakož i zkušenosti získané při provádění směrnice 2005/44/ES, by měly být při přizpůsobení RIS zohledněny.
- (3) V zájmu přijetí jednotného přístupu k interoperabilitě v odvětví veřejných služeb by se při zavádění evropského prostředí RIS a dalších řešení v oblasti působnosti tohoto aktu měly dodržovat zásady stanovené nejnovějším Evropským rámcem interoperability (EIF)⁷, jak ukládá článek 6 návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví opatření pro vysokou úroveň interoperability veřejného sektoru v celé Unii (nařízení o interoperabilní Evropě)⁸.

³ Dokument COM/2019/640 final.

⁴ Dokument COM/2020/789 final.

⁵ Dokument COM/2021/324 final.

⁶ Dokument COM/2020/66 final.

⁷ Dokument COM/2017/134 final.

⁸ Dokument COM/2022/720 final.

- (4) Nařízení (EU) č. 1315/2013⁹ stanoví požadavky na rozvoj transevropské dopravní sítě (dále také jen „TEN-T“)¹⁰ pro zajištění řádného fungování vnitřního trhu a jeho cílem je zajistit, aby v této síti byly k dispozici stejně kvalitní služby a aby byly kompatibilní se systémy ostatních druhů dopravy.
- (5) Vzhledem k tomu, že většina plaveb vnitrozemských plavidel je mezinárodní povahy, měl by se RIS zaměřit na vnitrozemské vodní cesty, které jsou součástí TEN-T a jsou přímo propojeny s vnitrozemskými vodními cestami jiného členského státu, a tím i součástí TEN-T, a mají tudíž pro Unii velký význam. Členské státy by měly mít možnost i nadále na dobrovolném základě rozšiřovat požadavky RIS na jiné části své sítě vnitrozemských vodních cest než na ty, které jsou do TEN-T zahrnuty, aby se zohlednila vnitrostátní specifika. Členské státy by rovněž měly mít možnost poskytovat přeshraniční služby RIS, a to kterýmkoli z obou dotčených členských států. Příslušné orgány členských států spolupracují za účelem poskytování těchto služeb RIS na přeshraničních vnitrozemských vodních cestách.
- (5a) Vzhledem k útočné válce Ruska proti Ukrajině není spolupráce mezi Unií a Ruskem v oblasti RIS vhodná, ani není v zájmu Unie. V důsledku toho již přeshraniční spolupráce s Ruskem v oblasti RIS není na území členských států prioritou.

⁹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Politika EU v oblasti transevropských dopravních sítí (TEN-T) je klíčovým nástrojem pro rozvoj soudržné, efektivní, multimodální a vysoce kvalitní dopravní infrastruktury v celé EU. Zahrnuje železnice, vnitrozemské vodní cesty, cesty námořní dopravy na krátké vzdálenosti a pozemní komunikace propojující městské uzly, námořní a vnitrozemské přístavy, letiště a terminály.

- (6) Zkušenosti získané při uplatňování směrnice 2005/44/ES ukázaly, že je důležité posílit technické specifikace ohledně poskytování údajů týkajících se plavby a plánování plaveb, aby se zlepšila kvalita a včasnost informací poskytovaných uživatelům RIS. Evropský systém pro správu referenčních údajů („ERDMS“), který je zřízen a v současnosti provozován Komisí, obsahuje referenční údaje a seznamy kódů nezbytné pro řádné fungování RIS. Provozem systému ERDMS by v budoucnu mohla být pověřena třetí strana.
- (7) Dostupnost aktuálních a přesných informací o stavu plavební dráhy a konkrétních míst, jako jsou mosty, plavební komory a vnitrozemské přístavy, pro uživatele RIS během plavby by měla zlepšit celkovou efektivitu odvětví vnitrozemské vodní dopravy. RIS by proto měly zahrnovat aktuální výměnu údajů s poloautomatizovanými a plně automatizovanými systémy řízení infrastruktury plavebních komor a pohyblivých mostů, jakož i se společnými přístavními systémy vnitrozemských přístavů.
- (8) Aby služby RIS umožňovaly propojení s logistickým řetězcem, je důležité, aby se informace sdílely nejen mezi uživateli vnitrozemské vodní dopravy (např. prostřednictvím společných přístavních systémů vnitrozemských přístavů a inteligentních systémů infrastruktury vnitrozemských vodních cest), ale také se systémy a aplikacemi týkajícími se jiných druhů dopravy. Vnitrostátní jednotný námořní portál („MNSW“) v rámci evropského prostředí jednotného námořního portálu („EMSWe“)¹¹ by měl umožňovat harmonizovaný systém zpráv pro námořní plavbu v celé Unii. Výměna informací o provozu, jako jsou časy příjezdů a odjezdů, by zajistila interoperabilitu, multimodalitu a hladkou integraci vnitrozemské vodní dopravy do celkového logistického řetězce. Základem pro výměnu informací o přepravě nebezpečných věcí a odpadu mezi uživateli RIS by v požadovaných případech měly být elektronické informace o nákladní dopravě („eFTI“). V případě potřeby by RIS měly usnadnit propojení s digitálními systémy a platformami jiných druhů dopravy a zpřístupňovat jim dostupné informace.

¹¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1239 ze dne 20. června 2019, kterým se zřizuje evropské prostředí jednotného námořního portálu a zrušuje směrnice 2010/65/EU (Úř. věst. L 198, 25.7.2019, s. 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Výměna informací mezi plavidly vnitrozemské plavby a vnitrozemskými přístavy, například ohledně dostupnosti přístavních zařízení, provozní doby nebo informací o plavidlech a nákladu, není vždy optimální, což ovlivňuje efektivitu provozu vnitrozemské vodní dopravy. Informace o dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva v přístavech jsou zvláště významné, pokud jde o podporu environmentální výkonnosti tohoto odvětví. V zájmu zjednodušení a zefektivnění výměny těchto informací a zlepšení celkové efektivity odvětví je důležité, aby se tato výměna stala součástí RIS a aby byly vypracovány nezbytné technické specifikace.
- (10) Využívání jednotné digitální platformy pro RIS by mělo zefektivnit poskytování RIS, zvýšit efektivitu provozu vnitrozemské vodní dopravy a snížit zátěž pro poskytovatele a uživatele RIS. Tato platforma („evropské prostředí RIS“) by měla podporovat příslušné služby, měla by být ústředním bodem pro výměnu informací RIS v rámci odvětví vnitrozemské vodní dopravy i s ostatními druhy dopravy, a měla by se tudíž stát hlavní digitální páteří pro poskytování RIS v Unii. Členské státy by měly určit jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za provoz evropského prostředí RIS. Tyto orgány jsou správci pro účely provozování evropského prostředí RIS.
- (11) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro zavedení evropského prostředí RIS by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci, aby stanovila rámec pro rozvoj a fungování platformy. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011.¹²
- (11a) Spolupráce se třetími zeměmi, zejména sousedními, je důležitá pro zajištění propojení a interoperability mezi evropským prostředím RIS a vnitrostátními říčními informačními službami těchto třetích zemí.

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Členské státy, případně ve spolupráci s Unií, by měly vybízet kapitány, provozovatele, zprostředkovatele nebo vlastníky plavidel, která se plaví po jejich vnitrozemských vodních cestách, a odesílatele nebo vlastníky zboží dopravovaného těmito plavidly, aby plně využívali služeb poskytovaných na základě této směrnice.
- (12) Členské státy se vyzývají, aby zavedly účinný postup vyřizování stížností. Orgány členských států se vybízejí ke spolupráci při vyřizování stížností zahrnujících přeshraniční prvky (například neslučitelné normy pro podávání informací o plavidlech), vzhledem k tomu, že 75 % provozu na vnitrozemských vodních cestách zahrnuje mezinárodní plavby. Jakýmkoli vyřizováním stížností podle této směrnice by neměly být dotčeny pravomoci orgánů dohledu podle právních předpisů Unie a členských států, včetně nařízení (EU) 2016/679¹³ a nařízení (EU) 2018/1725¹⁴.
- (13) V zájmu zajištění řádného a harmonizovaného provádění ustanovení směrnice 2005/44/ES by se měl vývoj technických specifikací řídit souborem zásad (zejména zásad uvedených v příloze II). V těchto zásadách by měly být uvedeny hlavní prvky, které by měla každá složka RIS obsahovat.
- (14) Tyto požadavky a technické specifikace pro účely RIS by měly zejména zajistit, aby údaje RIS, které představují osobní údaje podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679, bylo možné zpracovávat výhradně v souladu s komplexním systémem kontroly přístupu založeném na právech, který poskytuje přidělené funkce; aby všechny příslušné orgány mohly mít k uvedeným údajům okamžitý přístup v souladu s jejich příslušnými regulačními pravomocemi; aby byla zavedena vhodná technická a organizační opatření pro zajištění, že je zpracovávání osobních údajů elektronickými prostředky možné provádět v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679¹⁵ a nařízením

¹³ Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1.

¹⁴ Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39.

¹⁵ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (Úř. věst. L 119, 4.5.2016, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725¹⁶, včetně ochrany před porušením zabezpečení osobních údajů; a aby bylo možné zpracovávání citlivých obchodních informací provádět způsobem, který zachovává důvěrnost těchto informací.

- (15) Aby byla zajištěna bezpečná a optimální plavba plavidel na vnitrozemských vodních cestách, měly by být členské státy seznámeny s polohou všech plavidel vnitrozemské plavby, mimo jiné za použití údajů ze systémů automatické identifikace („AIS“). Členské státy by si měly rovněž vyměňovat informace související s RIS, aby se zvýšila efektivita RIS a snížily požadavky na podávání zpráv. Pokud předávání a výměna informací souvisejících s RIS pro tyto účely zahrnuje zpracování osobních údajů, jako je zpracování jmen nebo údajů o umístění, umožňující přímou či nepřímou identifikaci osoby, měly by členské státy zajistit zákonnost zpracování těchto osobních údajů v souladu s nařízením (EU) 2016/679, a případně se směrnicí 2002/58/ES.
- (16) [...]
- (17) V případech, kdy je to řádně odůvodněno odpovídající analýzou a neexistují vhodné a aktuální mezinárodní normy k zajištění bezpečnosti plavby, nebo pokud by změny nebo výsledek rozhodovacího postupu Evropského výboru pro vypracování norem pro vnitrozemskou plavbu (CESNI) ohrožovaly zájmy Unie, měla by být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „Smlouva o fungování EU“), pokud jde o změnu přílohy III směrnice 2005/44/ES, za účelem stanovení vhodných technických specifikací pro RIS, v souladu se zásadami stanovenými v příloze II směrnice 2005/44/ES s cílem chránit zájmy Unie.

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 ze dne 23. října 2018 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány, institucemi a jinými subjekty Unie a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení nařízení (ES) č. 45/2001 a rozhodnutí č. 1247/2002/ES (Úř. věst. L 295, 21.11.2018, s. 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Zkušenosti získané při provádění směrnice 2005/44/ES ukazují, že období pro zavedení a aktualizaci technických specifikací bylo dlouhé, což mělo dopad na výkonnost odvětví. Proto je důležité změnit postup, kterým se technické specifikace zavádějí.
- (19) Takový postup založený na technických specifikacích vypracovaných výborem CESNI byl zaveden směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629¹⁷. Za vypracování technických norem v oblasti vnitrozemské vodní dopravy zodpovídá výbor CESNI¹⁸, který působí pod záštitou Ústřední komise pro plavbu na Rýně („CCNR“) a je otevřen odborníkům ze všech členských států. Zkušenosti ukázaly, že výbor CESNI organizovaně a včas vypracoval a aktualizoval technické požadavky na plavidla vnitrozemské plavby. S ohledem na odborné znalosti výboru CESNI a zkušenosti s prováděním směrnice (EU) 2016/1629 by se podobný přístup měl uplatnit i u směrnice 2005/44/ES.
- (20) V zájmu zajištění vysoké úrovně bezpečnosti a efektivity vnitrozemské plavby, zajištění poskytování RIS a zohlednění vědeckého a technického pokroku a dalšího vývoje v tomto odvětví by měl odkaz na platné technické specifikace pro říční informační služby, evropskou normu pro říční informační služby (ES-RIS), pokud je v souladu se zásadami přílohy II, tvořit nedílnou, nikoli však podstatnou součást směrnice 2005/44/ES a měl by být aktualizován. Proto by měla být na Komisi v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování EU přenesena pravomoc přijímat akty, kterými se mění příloha III směrnice 2005/44/ES za účelem aktualizace odkazu na nejnovější verzi normy ES-RIS a stanovení data její použitelnosti.

¹⁷ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/1629 ze dne 14. září 2016, kterou se stanoví technické požadavky pro plavidla vnitrozemské plavby, mění směrnice 2009/100/ES a zrušuje směrnice 2006/87/ES (Úř. věst. L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ Výbor CESNI je zřízen usnesením CCNR 2015-i-3.

- (21) Při přijímání aktů v přenesené pravomoci je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni, a aby tyto konzultace probíhaly v souladu se zásadami stanovenými v interinstitucionální dohodě ze dne 13. dubna 2016 o zdokonalení tvorby právních předpisů¹⁹. Pro zajištění rovné účasti na vypracovávání aktů v přenesené pravomoci obdrží Evropský parlament a Rada veškeré dokumenty současně s odborníky a jejich odborníci mají automaticky přístup na zasedání expertních skupin Komise, jež se přípravě aktů v přenesené pravomoci věnují.
- (22) Výbor pro osvědčení vůdců plavidel pro přepravu zboží a cestujících po vnitrozemských vodních cestách uvedený v článku 11 směrnice 2005/44/ES byl zrušen. Místo něj má být Komise, pokud jde o RIS, nápomocen ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁰ Výbor pro vnitrozemskou vodní dopravu, který má odborné znalosti v oblasti norem a technických specifikací v odvětví vnitrozemské vodní dopravy. Kromě toho tato směrnice zavádí změny článku 5 a článku 12 směrnice 2005/44/ES týkající se postupu projednávání ve výboru, které je třeba zohlednit v aktualizovaném článku. Článek 11 směrnice 2005/44/ES by proto měl být změněn tak, aby tyto změny zohledňoval.
- (23) Za účelem zlepšování právní úpravy a zjednodušení by mělo být možné, aby směrnice 2005/44/ES odkazovala na mezinárodní normy, aniž by je zdvojovala v právním rámci Unie.
- (24) RIS jsou v Unii zavedeny od roku 2005 a členské státy získaly značné zkušenosti s jejich vývojem a prováděním. Dále jsou v příloze III směrnice 2005/44/ES obsaženy technické specifikace nezbytné pro fungování RIS. V tomto ohledu se zrušuje čl. 12 odst. 2 směrnice 2005/44/ES. Navíc v důsledku změny oblasti působnosti směrnice 2005/44/ES tak, aby se zaměřovala na síť TEN-T, se požadavek na zavedení RIS vztahuje na nejdůležitější vodní cesty, čímž vzniká spolehlivá dopravní síť. Mělo by tedy být zrušeno ustanovení čl. 12 odst. 3 směrnice 2005/44/ES.

¹⁹ Úř. věst. L 123, 12.5.2016, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstit/2016/512/oj.

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) V souladu se zásadou proporcionality je pro dosažení základního cíle, kterým je vytvoření rámce pro poskytování říčních informačních služeb (RIS) v Unii, nezbytné a vhodné stanovit pravidla pro zřizování, provoz a technické specifikace RIS. Tato směrnice nepřekračuje rámec toho, co je pro dosažení sledovaných cílů nezbytné, a to v souladu s čl. 5 odst. 4 Smlouvy o Evropské unii.
- (26) V souladu s čl. 42 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1725 proběhla konzultace s evropským inspektorem ochrany údajů, který vydal stanovisko dne 20. března 2024²¹.
- (27) Směrnice 2005/44/ES by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI:

²¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

Článek 1

Změny směrnice 2005/44/ES

Směrnice 2005/44/ES se mění takto:

- 1) Článek 1 se nahrazuje tímto:

„Článek 1

Předmět

1. Tato směrnice stanoví rámec pro zavedení a používání harmonizovaných říčních informačních služeb (RIS) v Unii s cílem zvýšit bezpečnost, efektivitu a udržitelnost vnitrozemské vodní dopravy a usnadnit propojení s ostatními druhy dopravy.
2. Tato směrnice poskytuje rámec pro stanovení a další rozvoj technických požadavků, specifikací a podmínek pro zajištění harmonizovaných, interoperabilních a přístupných RIS na vnitrozemských vodních cestách Unie a pro usnadnění standardizovaných rozhraní se službami pro řízení provozu jiných způsobů dopravy.“;

- 2) v článku 2 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

- „1. Tato směrnice se vztahuje na provádění a provoz RIS na všech vnitrozemských vodních cestách a ve vnitrozemských přístavech členských států, které jsou součástí transevropské dopravní sítě, jak je upřesněno a uvedeno v přílohách I a II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013²², a jsou přímo propojeny s vnitrozemskými vodními cestami a vnitrozemskými přístavy jiného členského státu, jež jsou součástí transevropské dopravní sítě, jak je uvedeno v přílohách I a II nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013.“;

²² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Úř. věst. L 348, 20.12.2013, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3) v článku 3 se doplňují nová písmena, která znějí:

„ha) „transevropskou dopravní síť“ (TEN-T) vnitrozemské vodní cesty podle definice v příloze I nařízení (EU) č. 1315/2013;

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) „Evropským systémem pro správu referenčních údajů“ („ERDMS“) úložiště (knihovna) s jednotným přístupovým bodem, obsahující referenční údaje a seznam kódů, které se používají v aplikacích IT ve vnitrozemské vodní dopravě. Nezahrnuje síťové údaje v souladu s přílohami I a III poskytnuté členským státem;

hf) „společným přístavním systémem“ elektronická platforma pro výměnu informací mezi veřejnými a soukromými zúčastněnými stranami, která zajišťuje hladký průběh přístavních a logistických procesů;

hg) „inteligentním systémem infrastruktury vnitrozemských vodních cest“ elektronická platforma podporující poloautomatizovanou a plně automatizovanou správu infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy v plavebních komorách a pohyblivých mostech v transevropské dopravní síti, kterou provozují veřejné orgány správy vodních cest;

hh) „evropským prostředím RIS“ elektronická platforma s jednotným přístupovým bodem, která obsahuje vnitrostátní informace RIS pro uživatele RIS, jakož i odkazy na elektronické podávání zpráv podle zásady „pouze jednou“;

hi) „vnitrozemskými přístavy“ vnitrozemské přístavy hlavní sítě TEN-T nebo globální sítě TEN-T, které jsou uvedeny a kategorizovány v příloze II nařízení (EU) č. 1315/2013.“;

- 4) Článek 4 se nahrazuje tímto:

„Článek 4

Zavedení RIS

1. Členské státy přijmou všechna nezbytná opatření pro zavedení RIS na vnitrozemských vodních cestách a ve vnitrozemských přístavech spadajících do působnosti této směrnice.
2. Členské státy rozvíjejí RIS tak, aby aplikace RIS byla efektivní, způsobilá k rozšíření a interoperabilní, a mohla tak působit ve vzájemné interakci s jinými aplikacemi RIS a se systémy pro jiné druhy dopravy, a aby zároveň umožňovala propojení se systémy řízení dopravy a obchodními činnostmi.
3. Pro zavedení RIS členské státy:
 - a) zajistí, aby uživatelům RIS byly poskytovány všechny relevantní údaje týkající se plavby a plánování plaveb na vnitrozemských vodních cestách. Tyto síťové údaje, definované v příloze I, jsou aktuální a jsou poskytovány alespoň v dostupném jednotném elektronickém formátu podle přílohy III;
 - b) zajistí, aby u všech jejich vnitrozemských vodních cest a vnitrozemských přístavů sítě TEN-T měli uživatelé RIS k dispozici kromě údajů uvedených v písmenu a) elektronické plavební mapy vhodné pro plavební účely;
 - c) pokud vnitrostátní nebo mezinárodní pravidla vyžadují používání systému zpráv pro plavbu, umožní příslušným orgánům přijímat elektronické zprávy o všech požadovaných údajích z lodí. Při přeshraniční dopravě je před příjezdem plavidel na hranici umožněno plné předání těchto údajů mezi příslušnými orgány sousedních států;

- d) zajistí, aby zprávy vůdcům plavidel, včetně zpráv o vodních stavech (nebo maximálním povoleném ponoru) a o ledových jevech na jejich vnitrozemských vodních cestách, byly poskytovány v podobě normalizovaných kódovaných sdělení, které lze přenášet na dálku. Normalizované sdělení obsahuje alespoň informace nezbytné pro bezpečnou plavbu. Zprávy vůdcům plavidel jsou aktuální a jsou poskytovány alespoň v dostupném jednotném elektronickém formátu;
- e) [...];
- ea) zajistí, aby byly síťové údaje v evropském prostředí RIS průběžně aktualizovány, a to bezodkladným dodáním všech nezbytných síťových údajů definovaných v přílohách I a III;
- f) usnadní zpřístupnění alespoň informací týkajících se provozu prostřednictvím rozhraní v souladu s technickými specifikacemi stanovenými podle §7 přílohy II v příslušných případech do prostředí elektronických výměn informací zřízených unijními právními předpisy a používaných v jiných druzích dopravy;
- g) [...];
- h) zajistí, aby pro společné přístavní systémy vnitrozemských přístavů byla zpřístupněna standardizovaná rozhraní v souladu s přílohami II a III, mimo jiné včetně dostupnosti infrastruktury pro alternativní paliva, a zejména pro zařízení požadovaná podle článku 10 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804²³;
- i) zajistí, aby standardizovaná rozhraní v souladu s přílohami II a III byla zpřístupněna jiným inteligentním systémům infrastruktury vnitrozemských vodních cest pro účely řízení říční dopravy.

²³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU (Úř. věst. L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Povinnosti uvedené v tomto odstavci se plní v souladu s požadavky a zásadami stanovenými v přílohách I a II.

4. Příslušné orgány členských států zřizují střediska RIS podle oblastních potřeb.
5. Členské státy společně vytváří, řídí, provozují, používají a udržují evropské prostředí RIS, které zajišťuje služby související s plavebními dráhami, infrastrukturou, provozem a dopravou, a poskytují potřebné údaje. Evropské prostředí RIS je přístupné všem uživatelům RIS a je hlavní platformou pro výměnu informací týkajících se RIS. Obsahuje rozhraní pro propojení se systémy jiných druhů dopravy a vnitrozemských přístavů. Členské státy určí jeden nebo více příslušných orgánů odpovědných za evropské prostředí RIS.
6. Komise přijme prováděcí akty, kterými stanoví provozní charakteristiky, úlohy a postupy evropského prostředí RIS a určí jeho provozující subjekt na základě zásad pro technické specifikace RIS stanovených v bodě 7 přílohy II, aby zajistila jejich jednotné provádění v celé Unii. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 11 odst. 2.
7. Na používání systémů automatické identifikace se vztahuje regionální dohoda o radiokomunikační službě na vnitrozemských vodních cestách (RAINWAT), uzavřená v Bukurešti dne 12. dubna 2012 v rámci pravidel pro radiokomunikace Mezinárodní telekomunikační unie (ITU).
8. [...].
9. Komise přijme vhodná opatření k ověření interoperability, spolehlivosti, dostupnosti a bezpečnosti RIS.“;

(5) Článek 5 se nahrazuje tímto:

„Článek 5

Technické specifikace

1. Za účelem podpory RIS a zajištění interoperability těchto služeb, jak je požadováno v čl. 4 odst. 2, se použijí technické specifikace uvedené v příloze III v souladu se zásadami stanovenými v příloze II, a to zejména, pokud jde o tyto oblasti:
 - a) elektronická plavební mapa a informační systém pro vnitrozemskou plavbu (vnitrozemský ECDIS);
 - b) systém elektronických zpráv pro plavbu;
 - c) zprávy vůdcům plavidel;
 - d) systémy sledování polohy a pohybu plavidel;
 - e) slučitelnost zařízení nutného k používání RIS;
 - f) technické specifikace pro provoz evropského prostředí RIS;
 - g) propojení a výměna informací s databázemi Unie (ERDMS);
 - h) standardizované rozhraní pro platformy IT pro jiné druhy dopravy;
 - i) standardizované rozhraní pro společné přístavní systémy a inteligentní systémy infrastruktury vnitrozemských vodních cest;
 - j) údaje týkající se plavby a plánování plaveb.“;

5a) Článek 6 se nahrazuje tímto:

„Článek 6

Družicové zjišťování polohy

Pro účely RIS, u nichž je vyžadováno přesné určování polohy, se doporučuje používat systémy družicového určování polohy a navigace, jako jsou navigační služby poskytované systémem Galileo, včetně vysoce přesné služby (HAS), otevřené služby pro ověření pravosti navigačních zpráv (OSNMA) a evropské služby pro pokrytí geostacionární navigací (EGNOS). Pro účely aplikací a služeb založených na datech z pozorování Země se doporučuje používat data, informace nebo služby programu Copernicus.“

- 6) Článek 8 se nahrazuje tímto:

„Článek 8

Příslušné orgány

Členské státy určí příslušné orgány pro aplikaci RIS, mezinárodní výměnu údajů, provoz evropského prostředí RIS a vyřizování stížností uživatelů RIS. Tyto orgány se oznámí Komisi do ... [dva roky od data provedení této směrnice ve vnitrostátním právu].“;

- 7) [...]:

- 8) Článek 9 se nahrazuje tímto:

„Článek 9

Pravidla týkající se soukromí, bezpečnosti informací a zpracování osobních údajů

1. Členské státy přijmou vhodná technická a organizační opatření v souladu s platnými právními předpisy Unie a vnitrostátními právními předpisy k ochraně informací a záznamů RIS před nežádoucími událostmi nebo zneužitím, včetně neoprávněného přístupu, změny nebo ztráty, a k zajištění důvěrnosti obchodních a jiných citlivých informací vyměňovaných podle této směrnice.
2. Údaje, které představují osobní údaje ve smyslu čl. 4 bodu 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/679, mohou být zpracovávány na základě této směrnice, pouze pokud je toto zpracování nezbytné pro fungování aplikací RIS, s cílem zajistit harmonizované, interoperabilní a přístupné RIS na vnitrozemských vodních cestách Unie a usnadnit standardizovaná rozhraní se službami pro řízení provozu jiných způsobů dopravy.“

9) Článek 10 se nahrazuje tímto:

„Článek 10

Postup pro přijímání změn

1. [...]
2. Komisi je svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a za účelem změny přílohy III aktualizací odkazu na nejnovější verzi normy ES-RIS, je-li to vhodné s ohledem na kritéria vymezená v odstavci 3, a v souladu se zásadami přílohy II, a stanovit datum použitelnosti této normy.
3. V případě, že neexistují odpovídající a aktuální technické specifikace nebo kdy technické specifikace vypracované výborem CESNI nejsou v souladu s použitelnými požadavky stanovenými v příloze II nebo by změny v rozhodovacím procesu výboru CESNI nebo v jiných prvcích normy ohrozily zájmy Unie, a je-li to řádně odůvodněno vhodnou analýzou, je Komisi svěřena pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 10a za účelem změny přílohy III s cílem stanovit vhodné technické specifikace na základě zásad uvedených v příloze II.“;

10) v článku 10a se odstavec 2 nahrazuje tímto:

„2. Právní moc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedená v článku 10 je Komisi svěřena na období pěti let počínaje [datum vstupu v platnost]. Komise vypracuje zprávu o přenesené pravomoci nejpozději devět měsíců před koncem tohoto pětiletého období. Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.“;

11) v článku 10a se odstavec 6 nahrazuje tímto:

„6. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle tohoto článku vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy byl tento akt oznámen Evropskému parlamentu.“;

12) Článek 11 se nahrazuje tímto:

„Článek 11

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen Výbor pro vnitrozemskou vodní dopravu. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011²⁴.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise navrhaný prováděcí akt nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.²⁵;

²⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- 13) v článku 12 se zrušují odstavce 2 a 3;
- 14) Vkládá se nový článek, který zní:

„Článek 12a

Monitorování

Komise monitoruje zavádění RIS v Unii a podá Evropskému parlamentu a Radě zprávu do ... [pět let ode dne vstupu v platnost].“;

- 15) příloha I směrnice 2005/44/ES se nahrazuje zněním uvedeným v příloze I této směrnice;
- 16) příloha II směrnice 2005/44/ES se nahrazuje zněním uvedeným v příloze II této směrnice;
- 17) znění obsažené v příloze III této směrnice se doplňuje jako příloha III.

Článek 2

Provedení ve vnitrostátním právu

- 1. Členské státy spadající do oblasti působnosti této směrnice uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do ... [tři roky od vstupu v platnost]. Neprodleně o nich uvědomí Komisi.
- 2. Tyto předpisy přijaté členskými státy obsahují odkaz na tuto směrnici nebo je takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.
- 3. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Vstup v platnost

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Určení

Tato směrnice je určena členským státům, které mají vnitrozemské vodní cesty spadající do oblasti působnosti článku 2 směrnice 2005/44/ES.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament

Za Radu

předsedkyně

předseda / předsedkyně

MINIMÁLNÍ POŽADAVKY TÝKAJÍCÍ SE ÚDAJŮ

Podle čl. 4 odst. 3 písm. a) se poskytují zejména tyto údaje:

- osa vodní cesty s uvedením kilometráže;
- omezení u plavidel nebo sestav co do délky, šířky, hloubky ponoru a výšky pro průjezdnost pod mosty;
- provozní doby omezujících plavebních objektů, zejména plavebních komor a mostů;
- předpokládané čekací doby u mostů, plavebních komor a ve vnitrozemských přístavech;
- umístění přístavů a překladišť;
- referenční údaje pro vodočty, které jsou důležité pro plavbu;
- umístění infrastruktury pro alternativní paliva.

Poskytnuté informace jsou aktuální.

ZÁSADY PRO TECHNICKÉ SPECIFIKACE RIS

1. Obecné zásady

V technických specifikacích RIS jsou zohledněny tyto obecné zásady:

- a) uvedení technických požadavků pro plánování, zavádění a provoz služeb a souvisejících systémů;
- b) architektura a organizace RIS;
- c) doporučení pro pravidla k zapojení do RIS, a to jak za účelem využívání jednotlivých služeb, tak pro postupný rozvoj RIS.

2. Vnitrozemský ECDIS

V technických specifikacích, které mají být stanoveny podle článku 5, pokud jde o elektronickou plavební mapu a informační systém (vnitrozemský ECDIS), jsou zohledněny tyto zásady:

- a) slučitelnost s námořním ECDIS, aby se usnadnil provoz vnitrozemských plavidel v oblastech smíšeného provozu v ústích řek, jakož i provoz námořně-říční;
- b) vymezení minimálních požadavků na zařízení vnitrozemského ECDIS, jakož i minimálního obsahu elektronických plavebních map se zřetelem k bezpečnosti plavby, zejména pokud jde o:
 - a) vysokou úroveň spolehlivosti a dostupnosti používaného zařízení vnitrozemského ECDIS;
 - b) odolnost zařízení vnitrozemského ECDIS, aby bez jakéhokoli zhoršení jakosti či snížení spolehlivosti odolávalo podmínkám prostředí, které jsou obvyklé na palubě plavidla;
 - c) zahrnutí všech druhů zeměpisných objektů (např. vymezení plavební dráhy, pobřežních konstrukcí, světelných bójí), které jsou nezbytné pro bezpečné vedení plavidla, do elektronické plavební mapy;

- d) sledování elektronických map pomocí vrstveného radarového obrazu, pokud se používají pro řízení plavidla;
- c) začlenění aktuálních informací o plavební hloubce do elektronické plavební mapy a vizualizace referenční nebo skutečné úrovně vodní hladiny;
- d) začlenění dalších informací (např. od jiných zúčastněných stran, než jsou příslušné orgány) do elektronické plavební mapy a vizualizace ve vnitrozemském ECDIS, aniž jsou dotčeny informace nezbytné pro bezpečnou plavbu;
- e) dostupnost elektronických plavebních map pro uživatele RIS;
- f) dostupnost údajů pro elektronické plavební mapy pro všechny výrobce aplikací, a to případně za přiměřený poplatek zohledňující náklady;
- g) začlenění aktuálních informací o dobách čekání u plavebních komor a mostů a ve vnitrozemských přístavech a vizualizace ve vnitrozemském ECDIS, aniž jsou dotčeny informace nezbytné pro bezpečnou plavbu.

3. Systém elektronických zpráv pro plavbu

V technických specifikacích pro systém elektronických zpráv pro vnitrozemskou plavbu podle článku 5 jsou zohledněny tyto zásady:

- a) usnadnění elektronické výměny údajů mezi příslušnými orgány členských států, mezi účastníky provozu ve vnitrozemské i v námořní plavbě a v multimodální dopravě, pokud je do ní zahrnuta vnitrozemská plavba;
- b) používání normalizovaného dopravního sdělení pro komunikaci z lodi k příslušnému orgánu, od příslušného orgánu na loď a mezi příslušnými orgány, aby bylo dosaženo slučitelnosti s námořní plavbou;
- c) používání mezinárodně uznávaných seznamů kódů a klasifikací, případně doplněných pro další potřeby vnitrozemské plavby;
- d) používání jednotného evropského identifikačního čísla plavidla.

4. Zprávy vůdcům plavidel

V technických specifikacích pro zprávy vůdcům plavidel podle článku 5, zejména ohledně informací o plavební dráze, informací o provozu a řízení provozu, jakož i plánování plaveb, jsou zohledněny tyto zásady:

- a) normalizovaná, vysoce kódovaná struktura údajů s pevnými textovými moduly, aby se umožnil automatický překlad nejdůležitějších obsahů do jiných jazyků a usnadnilo se začlenění zpráv vůdcům plavidel do systémů pro plánování plaveb;
- b) slučitelnost normalizované struktury údajů se strukturou údajů vnitrozemského ECDIS, aby se usnadnilo začlenění zpráv vůdcům plavidel do vnitrozemského ECDIS;
- c) sladění s technickými specifikacemi pro plavbu a plánování plaveb, aby byla zajištěna soudržnost poskytovaných informací.

5. Systémy sledování polohy a pohybu plavidel

V technických specifikacích pro systémy sledování polohy a pohybu plavidel podle článku 5 jsou zohledněny tyto zásady:

- a) vymezení požadavků na systémy, na standardní sdělení a na standardní postupy, aby sdělení bylo možno předávat automatizovaně;
- b) rozlišení mezi systémy, které odpovídají požadavkům na taktické informace o provozu, a systémy, které odpovídají požadavkům na strategické informace o provozu, a to jak s ohledem na přesnost zjištění polohy, tak na požadovanou četnost aktualizací;
- c) popis příslušných technických systémů sledování polohy a pohybu plavidel jako např. systému automatické identifikace (AIS) pro vnitrozemskou plavbu;
- d) slučitelnost formátů údajů se systémem AIS pro námořní plavbu.

6. Zásady evropského prostředí RIS

V technických specifikacích evropského prostředí RIS podle článku 5 jsou zohledněny tyto zásady:

- a) fungovat jako jednotný digitální portál pro vnitrozemskou plavbu;
- b) harmonizované jednotné přístupové místo pro aktuální informace, pokud možno v reálném čase, o stavu plavební dráhy pro bezpečnou a udržitelnou plavbu, plánování a provoz přístavů v síti TEN-T;
- c) umožňovat multimodální dopravní řetězce a zároveň poskytovat odpovídající úroveň ochrany údajů;
- d) vysoká úroveň přesnosti údajů pro bezproblémovou výměnu údajů mezi příslušnými uživateli RIS v síti TEN-T (v rámci Unie i mimo ni);
- e) uživatelsky přívětivé rozhraní s provozuschopnými, užitečnými a praktickými funkcemi, jako je možnost ukládání a uchovávání profilů;
- f) harmonizované jednotné místo pro podávání zpráv v souladu se zásadou „pouze jednou“, a to i pro mezinárodní plavby;
- g) propojení s ostatními systémy, které využívají informační, komunikační, navigační a lokalizační technologie k účinnému řízení infrastruktury, mobility a provozu v síti TEN-T a k poskytování služeb s přidanou hodnotou občanům a provozovatelům, včetně systémů bezpečného, chráněného, ekologicky šetrného a kapacitně efektivního využití sítě;
- h) shromažďovat a vykazovat anonymizované a souhrnné údaje o používání, které lze využít pro sledování zavádění RIS, včetně alespoň počtu uživatelů RIS, dostupnosti údajů v evropském prostředí RIS, připojení a počtu výměn s jinými digitálními systémy nebo platformami;
- i) zajistit kybernetickou bezpečnost.

7. Dostupnost údajů pro jiné digitální systémy nebo platformy

V technických specifikacích pro výměnu údajů s jinými digitálními systémy nebo platformami jsou podle článku 5 zohledněny tyto zásady:

- a) vycházet z funkcí poskytovaných evropským prostředím RIS;
- b) usnadnění elektronické výměny údajů mezi technologiemi RIS a databázemi a systémy používanými u jiných druhů dopravy prostřednictvím vhodných datových spojů a rozhraní;
- c) definice požadavků týkajících se systémů a postupů pro automatizovanou výměnu údajů;
- d) výměna informací v reálném čase, zejména pokud jde o časově kritické údaje;
- e) zajištění bezpečné výměny informací v souladu s komplexním systémem řízení přístupu založeným na právech;
- f) předpokládat rámec výměny mezi systémy, který umožní budoucí vývoj a propojení s dalšími systémy podle požadavků, včetně výměny s budoucím evropským datovým prostorem pro mobilitu a jakýmkoli jiným systémem, který je určen k podpoře inovací v multimodální dopravě.

8. [...]

[...]

- a) [...]
- b) [...]
- c) [...]
- d) [...]
- e) [...]
- f) [...]

9. Údaje pro plavbu a plánování plaveb

V technických specifikacích týkajících se údajů pro plavbu a plánování plaveb podle článku 5 jsou zohledněny tyto zásady:

- a) poskytování aktuálních informací v pravidelných intervalech a přinejmenším při významných změnách situace na plavební dráze, které mohou ovlivnit plavbu;
- b) zahrnutí přinejmenším těchto informací:
 - a) předpokládané doby čekání u plavebních komor, u (pohyblivých) mostů a ve vnitrozemských přístavech;
 - a1) údaje o evropské síti vodních cest požadované pro plavbu a plánování plaveb, které zahrnují alespoň minimální požadavky uvedené v příloze I;
 - b) vodní stav, nejmenší změřená hloubka, podjezdná výška, stav jezů, znemožňuje-li plavbu, režim, očekávaný vodní stav, nejmenší změřená předpokládaná hloubka;
 - c) ledové podmínky a související splavnost;
 - d) provozní doba plavebních komor, (pohyblivých) mostů, vnitrozemských přístavů;
 - e) [...]
- c) poskytování informací prostřednictvím vnitrozemského ECDIS, zpráv vůdcům plavidel a v příslušných případech prostřednictvím evropského prostředí RIS.

TECHNICKÉ SPECIFIKACE PRO RIS

Platnými technickými specifikacemi pro RIS jsou specifikace stanovené v normě [ES-RIS 2023/1].
