



Brüssel, 11. juuni 2024
(OR. en)

10824/24

Institutsioonidevaheline
dokument:
2024/0011(COD)

TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138

MÄRKUS

Saatja:	Nõukogu peasekretariaat
Saaja:	Nõukogu
Komisjoni dok nr:	6008/24
Teema:	Ettepanek: EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV, millega muudetakse direktiivi 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel – Üldine lähenemisviis

I. SISSEJUHATUS

1. Komisjon esitas 31. jaanuaril 2024 eespool nimetatud ettepaneku Euroopa Parlamendile ja nõukogule.
2. Ettepaneku eesmärgiks on muuta Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiivi 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel¹.

¹ ELT L 255, 30.9.2005, lk 152.

3. Direktiiviga 2005/44/EÜ kehtestati ühtlustatud, koostalitlusvõimeliste ja avatud jõeteabeteenuste kasutuselevõtu ja kasutamise raamistik,¹ mille eesmärk on suurendada siseveetranspordi ohutust, tõhusust ja keskkonnasõbralikkust. Direktiiviga kehtestatakse üldised nõuded selle kohta, kuidas liikmesriigid peaksid jõeteabeteenuse looma, valdkonnad, kus tuleb välja töötada standardid ning põhimõtted, mida tuleb järgida.
4. Komisjon viis 2021. aastal läbi direktiivi järelhindamise². Järelhindamise tulemusel järeldati, et jõeteabeteenuste kasutuselevõtmine on endiselt aeglane ja killustatud, mis takistab sektori konkurentsivõimet ja ohutust ning pärsib selle panust Euroopa roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamisse.
5. Direktiivi läbivaatamise eesmärk on lahendada tuvastatud probleemid. Sellel on kolm peamist eesmärki:
 - tagada jõeteabeteenuste andmete kättesaadavus ja ühtlustatud standardid;
 - hõlbustada siseveetranspordi integreerimist mitmeliigilise transpordi ahelasse;
 - tagada digilahenduste ulatuslikum kasutuselevõtt ja koostalitlusvõime ning tegelda andmekaitseprobleemidega.
6. Komisjon võttis ettepaneku vastu oma õigusloome kvaliteedi ja tulemuslikkuse programmi (REFIT) raames. Ettepanek põhineb mõjuhinnangu³ tulemustel, milles kasutati toetava välisuuringu tulemusi.

¹ Jõeteabeteenused on kõrgetasemelised teenused ja funktsioonid, mis on peamiselt seotud siseveelaevanduse liiklus- või transpordiaspektidega. Liiklusega seotud teenused on faarvaatriteabe teenus, liiklusteave, liikluskorraldus ning liiklusseire ja õnnetusabi; transpordiga seotud teenused on reisiplaneerimine, sadamate ja terminalide haldamine, lasti ja laevastiku haldamine, statistika ja siseveeteede taristu kasutustasud.

² SWD(2021) 0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. LÄBIVAATAMINE TEISTES INSTITUTSIOONIDES

7. Euroopa Parlamendi transpordi- ja turismikomisjon määras 17. aprillil 2024 raportööriks Tom Berendseni (EPP, Madalmaad).
8. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis ettepaneku kohta arvamuse vastu 24. aprillil 2024¹. Euroopa Regioonide Komitee otsustas 9. veebruaril 2024 arvamust mitte esitada.

III. NÕUKOGU TÖÖ HETKESEIS

9. Merenduse töörühm arutas ettepanekut kuuel koosolekul alates 2024. aasta veebruarist. Kõik delegatsioonid väljendasid oma üldist toetust komisjoni ettepaneku eesmärkidele, milleks on parandada siseveetranspordi ohutust, tõhusust ja keskkonnasõbralikkust. Töörühm vaatas ettepaneku üksikasjalikult läbi ja arutas mitut eesistujariigi esitatud kompromissettepanekut.
10. Alaliste esindajate komitee kinnitas oma 5. juuni koosolekul toetust viimasele kompromisstekstile ja soovitas, et nõukogu lepiks transpordi, telekommunikatsiooni ja energeetika nõukogu (transport) 18. juuni 2024. aasta istungil kokku üldises lähenemisviisis.
11. Komisjoni ettepanekusse on tehtud mitmeid muudatusi. Paljude nende muudatuste eesmärk on tagada selgus isikuandmete töötlemisel ja tehniline sidusus. Samuti tuleb märkida muid sisulisi muudatusi, mis on esitatud allpool.
12. Komisjon tegi ettepaneku laiendada direktiivi kohaldamisala kõigile üleeuroopalisse transpordivõrku (TEN-T) kuuluvatele siseveeteedele. Seepärast muutuks direktiiv kohaldatavaks mitme liikmesriigi suhtes, kes ei ole jõeabeteenuseid seni rakendanud, sest nad ei ole otseselt ühendatud teiste liikmesriikide siseveeteedega. Nende puhul on siseveeteedel toimuvad veod valdavalt riigisisised ega oma piiriülest elementi. Need liikmesriigid väljendasid kahtlusi seoses jõeabeteenuste rakendamise lisaväärtusega; nende hinnangu kohaselt tooks see kaasa märkimisväärsed kulud ja halduskoormuse, ilma et sellest oleks kasu siseturule või transpordisüsteemi üldisele toimimisele. Sageli on siseveeteedel toimuvad veod juba hõlmatud nende riikide meresüsteemidega. Lisaks tuleb märkida, et

¹ 10350/24.

komisjoni tehtud mõjuhinnaangus ei võetud arvesse kohaldamisala laiendamise finants- ja haldustagajärgi.

13. Seetõttu muudeti artikli 2 sõnastust: direktiivi kohaldatakse jätkuvalt siseveeteede ja siseveesadamate suhtes, mis moodustavad osa üleeuroopalisest transpordivõrgustikust ning on *otseselt ühendatud* teise liikmesriigi siseveeteede ja siseveesadamatega (mis on samuti TEN-T võrgu osaks). Ei muudeta artikli 2 lõike 2 olemasolevat sätet, mis võimaldab liikmesriikidel kohaldada direktiivi vabatahtlikkuse alusel siseveeteede suhtes, mis jäävad direktiivi kohaldamisalast välja.
14. Mitme liikmesriigi taotlusel jäeti tekstist välja jõeteabeteenuste vahetu ühendus muude transpordiliikide IT-süsteemidega nagu EMSW ja eFTI, mida selgitati põhjenduses.
15. Komisjoni pakutud kaebuste käsitlemise mehhanismi (artikkel 8a) pidas enamik liikmesriike liiga normatiivseks. Sellised mehhanismid on riikide tasandil juba olemas ja paljud delegatsioonid väljendasid muret halduskoormuse suurenemise pärast, mida selline säte kaasa tooks; mitu liikmesriiki leidis isegi, et kavandatav tekst takistaks subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamist. Seetõttu jäeti artikkel välja.
16. Liikmesriigid ei toetanud komisjoni ettepanekut lubada I lisa ajakohastamist delegeeritud õigusaktiga. Nimetatud lisas esitatakse loetelu asjakohastest andmetest, mis tuleb jõeteabeteenuste kasutajatele esitada, ning selle loetelu muutmisel võivad olla märkimisväärsed finantstagajärjed. Teiseks ei ole sellise lihtsustatud menetluse vajadus tegelikult põhjendatud, kuna 19 aasta jooksul alates esialgse direktiivi vastuvõtmisest ei ole seda loetelu olnud vaja ajakohastada.
17. Samuti soovitakse komisjoni pakutud ülevõtmise tähtpäeva (üks aasta pärast muutmisdirektiivi jõustumise kuupäevast) pikendamist kolmele aastale.

18. Ettepanekule oli lisatud mõjuhinnang¹. Mõjuhinnangut tutvustati ja see vaadati põhjalikult läbi ühel töörühma koosolekul. Esitatud märkused olid peamiselt seotud direktiivi kohaldamisala kavandatava laiendamise mõjuga.
19. Menetluse praeguses etapis säilitab komisjon menetlusliku reservatsiooni kõigi oma ettepanekusse tehtavate muudatuste suhtes.

IV. OODATAV TEGEVUS NÕUKOGUS

20. Eespool toodut silmas pidades palutakse nõukogul leppida kokku *üldine lähenemisviis* Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi ettepaneku suhtes, millega muudetakse direktiivi 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel, tuginedes käesoleva märkuse lisas esitatud tekstile.

¹ 6008/24 ADD 4 ja ADD 5.

2024/0011 (COD)

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse
siseveeteedel**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,
võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 91 lõiget 1,
võttes arvesse Euroopa Komisjoni ettepanekut,
olles edastanud seadusandliku akti eelnõu liikmesriikide parlamentidele,
võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust¹,
olles konsulteerinud Regioonide Komiteega,
toimides seadusandliku tavamenetluse kohaselt
ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/44/EÜ² on kehtestatud raamistik ühtlustatud jõeteabeteenuste kasutuselevõtuks ja rakendamiseks liidus. Jõeteabeteenuste kasutuselevõtt siseveeteedel toetab siseveetranspordi ohutust ja tõhusust ning ühtlasi selle kestlikkust, suurendades siseveeteede kasutamise tõhusust.

¹ ELT C , , lk .

² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. septembri 2005. aasta direktiiv 2005/44/EÜ ühtlustatud jõeteabeteenuste kohta ühenduse siseveeteedel (ELT L 255, 30.9.2005, lk 152, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) Alates direktiivi 2005/44/EÜ jõustumisest on siseveeteede sektor saanud kasu ühtlustatud jõteabeteenustest. Liikmesriikidevaheline ühtlustatus on siiski erinev ning vajalike tehniliste kirjelduste kehtestamise protsess on osutunud pikaks. Samal ajal kutsutakse Euroopa rohelises kokkuleppes³ üles arendama edasi automatiseeritud ja ühendatud mitmeliigilist liikuvust ning nende uute väljakutsete lahendamiseks tuleks jõteabeteenuseid kohandada. Lisaks on säästva ja aruka liikuvuse strateegias⁴ tehtud ettepanek vaadata direktiiv 2005/44/EÜ läbi, et saavutada eesmärk edendada tõeliselt aruka transpordisüsteemi loomist, läbilaskevõime tõhusat jaotamist ja liikluskorraldust. NAIADES III tegevuskavas⁵ on märgitud, et toetamaks siseveeteede eesmärki saada 2030. aastaks ühtlustatud jõteabeteenuste sujuva süsteemi osaks, püütakse jõteabeteenuste õigusraamistiku läbivaatamise käigus kõrvaldada muude transpordiliikidega ühtlustamise ja koostalitlusvõime lüngad ning parandada andmete kättesaadavust, taaskasutamist ja koostalitlusvõimet kooskõlas Euroopa andmestrategiaga⁶. Neid muudatusi ja arenguid ning direktiivi 2005/44/EÜ rakendamisel saadud kogemusi tuleks jõteabeteenuste kohandamisel arvesse võtta.
- (3) Selleks et võtta vastu ühtne lähenemisviis koostalitlusvõimele avalike teenuste sektoris, tuleks Euroopa jõteabeteenuste keskkonna ja muude käesoleva õigusakti reguleerimisalasse kuuluvate lahenduste rakendamisel järgida viimases Euroopa koostalitlusvõime raamistikus⁷ sätestatud põhimõtteid, mis on sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse ettepaneku (millega kehtestatakse meetmed avaliku sektori koostalitlusvõime kõrge taseme tagamiseks kogu liidus (koostalitleva Euroopa määrus))⁸ artiklis 6.

³ COM(2019) 640 final.

⁴ COM(2020) 789 final.

⁵ COM(2021) 324 final.

⁶ COM(2020) 66 final.

⁷ COM(2017) 134 final.

⁸ COM(2022) 720 final.

- (4) Määrusega (EL) nr 1315/2013⁹ on kehtestatud nõuded üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T)¹⁰ arendamiseks, et saavutada siseturu sujuv toimimine, ning selle eesmärk on tagada, et samad kvaliteetsed teenused on kättesaadavad ja ühilduvad muude transpordiliikide süsteemidega selles võrgus.
- (5) Arvestades, et enamik siseveelaevade teekondi on rahvusvahelised, tuleks jõeteabeteenuste puhul keskenduda nendele siseveeteedele, mis kuuluvad TEN-T võrku ja mis on otseselt ühendatud teise liikmesriigi siseveeteedega, mis on osa TEN-Tst, ning on seega liidu jaoks väga olulised. Liikmesriikidel peaks olema võimalik jätkata jõeteabeteenuste nõuete vabatahtlikku laiendamist oma siseveeteede võrgu muudele kui TEN-Tga hõlmatud osadele, et võtta arvesse riiklikke eripärasid. Samuti peaks liikmesriikidel olema võimalik osutada jõeteabeteenuseid piiriüleses kontekstis ükskõik kumma asjaomase liikmesriigi poolt. Liikmesriikide pädevad asutused teevad koostööd jõeteabeteenuste osutamiseks piiriülestel siseveeteedel.
- (5a) Venemaa Ukraina-vastase agressioonisõja tõttu ei ole liidu ja Venemaa vaheline koostöö jõeteabeteenuste valdkonnas asjakohane ega liidu huvides. Seetõttu ei ole jõeteabeteenuste alane piiriülene koostöö Venemaaga enam liikmesriikide territooriumil prioriteet.

⁹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ ELi üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) poliitika on peamine vahend sidusa, tõhusa, mitmeliigilise ja kvaliteetse transporditaristu arendamiseks kogu ELis. Sinna võrku kuuluvad raudteed, siseveeteed, lähimereteed ja linnatranspordisõlmi ühendavad teed, mere- ja siseveesadamad, lennujaamad ja terminalid.

- (6) Direktiivi 2005/44/EÜ kohaldamisel saadud kogemused näitasid, et jõeteabeteenuste kasutajatele antava teabe kvaliteedi ja õigeaegsuse parandamiseks on oluline tugevdada navigatsiooni- ja reisiplaneerimisandmete esitamise tehnilisi kirjeldusi. Euroopa võrdlusandmete haldussüsteem (ERDMS) sisaldab viiteandmeid ja koodide loetelusid, mis on vajalikud jõeteabeteenuste nõuetekohaseks toimimiseks ning selle on loonud ja seda haldab praegu komisjon. ERDMSi käitamise võiks tulevikus üle anda kolmandale isikule.
- (7) Siseveetranspordi sektori üldist tõhusust peaks parandama ajakohase ja täpse teabe kättesaadavus jõeteabeteenuste kasutajatele laevasõidu ajal faarvaatri ja konkreetsete punktide, näiteks sildade, lüüside ja siseveesadamate seisundi kohta. Jõeteabeteenused peaksid seetõttu hõlmama ajakohastatud andmevahetust lüüside ja avatavate sildade taristu pool- ja täisautomaatsete juhtimissüsteemidega ning siseveesadamate sadamateabesüsteemidega.
- (8) Selleks et jõeteabeteenused võimaldaksid ühendust logistikaahelaga, on oluline, et teavet jagataks mitte ainult siseveetranspordi kasutajate vahel (näiteks siseveesadamate sadamateabesüsteemide ning arukate siseveeteede taristusüsteemide kaudu), vaid ka muude transpordiliikide süsteemide ja rakendustega. Riiklikud merenduse ühtsed kontaktpunktid (MNSW) Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkonnas (EMSWe)¹¹ peaksid võimaldama ühtlustatud laevadest teatamist kogu liidu meretranspordis. Liiklusega seotud teabe, näiteks saabumis- ja väljumisaegade vahetamine tagaks siseveetranspordi koostalitlusvõime, mitmeliigilise transpordi ning sujuva integreerituse kogu logistikaahelaga. Elektrooniline kaubaveoteave (eFTI) peaks vajaduse korral olema aluseks ohtlikke kaupu ja jäätmeid käsitleva lastiteabe vahetamisele jõeteabeteenuste kasutajate vahel. Sel juhul peaksid jõeteabeteenused hõlbustama ühendusi teiste transpordiliikide digitaalsete süsteemide ja platvormidega ning tegema neile kättesaadavaks teavet.

¹¹ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta määrus (EL) 2019/1239, millega luuakse Euroopa merenduse ühtsete kontaktpunktide keskkond ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2010/65/EL (ELT L 198, 25.7.2019, lk 64, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) Siseveelaevade ja siseveesadamate vaheline teabevahetus, näiteks sadamarajatiste kättesaadavuse, tööaja või laeva ja lasti kohta, ei ole alati optimaalne, mis mõjutab siseveetranspordi tõhusust. Teave alternatiivkütuste taristu kättesaadavuse kohta sadamates on eriti oluline sektori keskkonnatoime edendamisel. Sellise teabe vahetamise lihtsustamiseks ja ühtlustamiseks ning sektori üldise tõhususe parandamiseks on vaja, et selline teabevahetus muutuks jõteabeteenuste osaks ja et töötataks välja vajalikud tehnilised kirjeldused.
- (10) Jõteabeteenuste ühtse digiplatvormi kasutamine peaks ühtlustama jõteabeteenuste osutamist, parandama siseveetransporditoimingute tõhusust ning vähendama jõteabeteenuste pakkuja ja kasutajate koormust. Kõnealune platvorm (edaspidi „Euroopa jõteabeteenuste keskkond“) peaks toetama asjaomaseid teenuseid, olema keskne koht jõteabeteenuste alase teabe vahetamiseks nii siseveeteede sektoris kui ka muude transpordiliikidega ning sellest peaks saama peamine digitaalne tugisammas jõteabeteenuste osutamiseks liidus. Liikmesriigid peaksid määrama ühe või mitu pädevat asutust, kes vastutavad Euroopa jõteabeteenuste keskkonna haldamise eest. Need asutused on Euroopa jõteabeteenuste keskkonna haldamise vastutavad töötlejad.
- (11) Selleks et tagada Euroopa jõteabeteenuste keskkonna juurutamiseks ühetaolised tingimused, tuleks komisjonile anda rakendamisvolitused platvormi arendamise ja toimimise raamistiku kehtestamiseks. Neid volitusi tuleks teostada kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) nr 182/2011¹².
- (11a) Selleks et tagada Euroopa jõteabeteenuste keskkonna ja kolmandate riikide, sealhulgas naaberriikide riigisiseste jõteabeteenuste ühendamise ja koostalitlusvõime, on oluline teha nende riikidega koostööd.

¹² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) Liikmesriigid, vajadusel koostöös liiduga, peaksid soodustama, et laevajuhid, nende liikmesriikide siseveeteedel liikuvate laevade käitajad, agendid või omanikud ning sellistel laevadel transporditavate kaupade vedajad või omanikud saaksid täielikku kasu käesoleva direktiiviga võimaldatavatest teenustest.
- (12) Liikmesriike innustatakse kehtestama tõhusat kaebuste käsitlemise korda. Liikmesriikide ametiasutusi innustatakse tegema koostööd piiriüleseid elemente hõlmavate kaebuste käsitlemisel (näiteks kokkusobimatud standardid laevadega seotud teabe esitamisel), kuna 75 % siseveeteedel toimuvatest vedudest hõlmab rahvusvahelisi reise. Kaebuste käsitlemine käesoleva direktiivi alusel ei tohiks piirata järelevalveasutuste pädevust, mis tuleneb liidu ja liikmesriikide õigusest, sealhulgas määrusest (EL) 2016/679¹³ ja määrusest (EL) 2018/1725¹⁴.
- (13) Tehniliste kirjelduste väljatöötamisel tuleks järgida teatavaid põhimõtteid (eelkõige neid, mis on esitatud II lisas), et tagada direktiivi 2005/44/EÜ sätete nõuetekohane ja ühtlustatud rakendamine. Nendes põhimõtetes tuleks kirjeldada peamisi elemente, mida jõeteabeteenuste iga komponent peaks sisaldama.
- (14) Jõeteabeteenustega seotud nõuded ja tehnilised kirjeldused peaksid eelkõige tagama, et jõeteabeteenuste andmeid, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679 kohaselt isikuandmed, saab töödelda üksnes kooskõlas tervikliku, õigustel põhineva juurdepääsukontrolli süsteemiga, mis pakub määratud funktsioone, et kõigil pädevatel asutustel on neile andmetele oma vastava regulatiivse pädevuse kohaselt viivitamatu juurdepääs ning et rakendatakse asjakohaseid tehnilisi ja korralduslikke meetmeid tagamaks, et isikuandmeid on võimalik töödelda elektrooniliselt kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2016/679¹⁵ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL)

¹³ ELT L 119, 4.5.2016, lk 1.

¹⁴ ELT L 295, 21.11.2018, lk 39.

¹⁵ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. aprilli 2016. aasta määrus (EL) 2016/679 füüsiliste isikute kaitse kohta isikuandmete töötlemisel ja selliste andmete vaba liikumise ning direktiivi 95/46/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (isikuandmete kaitse üldmäärus), (ELT L 119, 4.5.2016, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

2018/1725,¹⁶ sealhulgas selleks, et kaitsta isikuandmetega seotud rikkumiste eest, ning et tundlikku äriteavet saab töödelda viisil, mis austab kõnealuse teabe konfidentsiaalsust.

- (15) Selleks et tagada laevade ohutu ja optimaalne navigeerimine siseveeteedel, peaksid liikmesriigid olema teadlikud kõigi siseveelaevade asukohast, sealhulgas automaatsete identifitseerimissüsteemide (AIS) andmete kasutamise kaudu. Samuti peaksid liikmesriigid vahetama jõeabeteenustega seotud teavet, et suurendada jõeabeteenuste tõhusust ja vähendada aruandlusnõudeid. Kui jõeabeteenustega seotud teabe edastamine ja vahetamine nendel eesmärkidel hõlmab isikuandmete, näiteks nimede või asukohaandmete töötlemist, kui see võimaldab isikut otseselt või kaudselt tuvastada, peaksid liikmesriigid tagama nende isikuandmete töötlemise seaduslikkuse kooskõlas määrusega (EL) 2016/679 ja direktiiviga 2002/58/EÜ, kui see on asjakohane.
- (16) [...]
- (17) Kui see on asjakohase analüüsiga nõuetekohaselt põhjendatud ning puuduvad sobivad ja ajakohastatud rahvusvahelised standardid laevaliikluse ohutuse tagamiseks või kui siseveeliikluse standardite koostamise Euroopa komitee (CESNI) otsustusprotsessi muudatused või tulemused kahjustaksid liidu huve, peaks komisjonil olema õigus võtta kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 vastu delegeeritud õigusakte direktiivi 2005/44/EÜ III lisa muutmiseks, et esitada jõeabeteenuste jaoks asjakohased tehnilised kirjeldused kooskõlas direktiivi 2005/44/EÜ II lisas sätestatud põhimõtetega, et kaitsta liidu huve.

¹⁶ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2018. aasta määrus (EL) 2018/1725, mis käsitleb füüsiliste isikute kaitset isikuandmete töötlemisel liidu institutsioonides, organites ja asutustes ning isikuandmete vaba liikumist, ning millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 45/2001 ja otsus nr 1247/2002/EÜ (ELT L 295, 21.11.2018, lk 39, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) Direktiivi 2005/44/EÜ rakendamisel saadud kogemused näitavad, et tehniliste kirjelduste kehtestamise ja ajakohastamise periood on olnud pikk, mis on mõjutanud sektori tulemuslikkust. Seetõttu on oluline muuta tehniliste kirjelduste kehtestamise protsessi.
- (19) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/1629¹⁷ kehtestati selline protsess, mis põhineb CESNI välja töötatud tehnilistel kirjeldustel. Tegutsedes Reini laevaliikluse keskkomisjoni (CCNR) egiidi all ja olles avatud kõigi liikmesriikide ekspertidele, vastutab CESNI¹⁸ siseveetranspordi valdkonna tehniliste standardite koostamise eest. Kogemused on näidanud, et CESNI on nõuetekohaselt ja õigeaegselt välja töötanud siseveelaevade tehnilised nõuded ja neid ajakohastanud. Võttes arvesse CESNI eksperditeadmisi ja direktiivi (EL) 2016/1629 rakendamisel saadud kogemusi, tuleks sarnast lähenemisviisi kohaldada ka direktiivi 2005/44/EÜ puhul.
- (20) Selleks et tagada siseveelaevanduse ohutuse ja tõhususe kõrge tase, tagada jõteabeteenuste osutamine ning võtta arvesse teaduse ja tehnika arengut ning muid sektori arenguid, peaks viide jõteabeteenuste suhtes kohaldatavatele tehnilistele kirjeldustele ja jõteabeteenuste Euroopa standardile (ES-RIS), tingimusel et see on kooskõlas II lisa põhimõtetega, moodustama direktiivi 2005/44/EÜ lahutamatu, ehkki mitte olulise osa ning seda tuleks pidevalt ajakohastada. Seepärast tuleks komisjonile kooskõlas ELi toimimise lepingu artikliga 290 delegeerida õigus võtta vastu õigusakte, millega muudetakse direktiivi 2005/44/EÜ III lisa, et ajakohastada viidet ES-RISi standardi viimasele versioonile ja määrata kindlaks selle kohaldamise kuupäev.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. septembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/1629, millega kehtestatakse siseveelaevade tehnilised nõuded, muudetakse direktiivi 2009/100/EÜ ja tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2006/87/EÜ (ELT L 252, 16.9.2016, lk 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ CESNI on asutatud CCNRi resolutsiooniga 2015-i-3.

- (21) Delegeeritud õigusaktide vastuvõtmisel on eriti oluline, et komisjon korraldaks oma ettevalmistava töö käigus asjakohaseid konsultatsioone, sealhulgas ekspertide tasandil, ja et kõnealused konsultatsioonid viidaks läbi kooskõlas 13. aprilli 2016. aasta institutsioonidevahelises parema õigusloome kokkuleppes¹⁹ sätestatud põhimõtetega. Eelkõige selleks, et tagada delegeeritud õigusaktide ettevalmistamises võrdne osalemine, saavad Euroopa Parlament ja nõukogu kõik dokumendid liikmesriikide ekspertidega samal ajal ning nende ekspertidel on pidev juurdepääs komisjoni eksperdirühmade koosolekutele, millel arutatakse delegeeritud õigusaktide ettevalmistamist.
- (22) Direktiivi 2005/44/EÜ artiklis 11 osutatud siseveeteedel kauba- ja reisijateveo siseriiklike laevajuhtunustuste komitee on likvideeritud. Selle asemel on komisjoni abistamiseks jöeteabeteenuste puhul Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011²⁰ tähenduses pädev siseveetranspordi sektori standardite ja tehniliste kirjelduste alal eksperditeadmisi omav siseveetranspordi komitee. Lisaks muudetakse käesoleva direktiiviga direktiivi 2005/44/EÜ artikleid 5 ja 12 seoses komiteemenetlusega, mida tuleb kajastada ajakohastatud artiklis. Seetõttu tuleks kõnealuste muudatuste kajastamiseks muuta direktiivi 2005/44/EÜ artiklit 11.
- (23) Parema õigusloome ja lihtsustamise eesmärgil peaks direktiivis 2005/44/EÜ olema võimalik viidata rahvusvahelistele standarditele ilma neid liidu õigusraamistikku dubleerimata.
- (24) Jöeteabeteenused on liidus kehtestatud alates 2005. aastast ning liikmesriigid on kogunud märkimisväärseid kogemusi nende arendamisel ja rakendamisel. Lisaks on jöeteabeteenuste toimimiseks vajalikud tehnilised kirjeldused esitatud direktiivi 2005/44/EÜ III lisas. Sellega seoses tuleks direktiivi 2005/44/EÜ artikli 12 lõige 2 välja jätta. Direktiivi 2005/44/EÜ kohaldamisala muutmisega, et keskenduda TEN-T-le, kohaldatakse jöeteabeteenuste rakendamise nõuet kõige olulisematel veeteedel, luues usaldusväärse transpordivõrgu. Sellega seoses tuleks direktiivi 2005/44/EÜ artikli 12 lõige 3 välja jätta.

¹⁹ ELT L 123, 12.5.2016, lk 1, , ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinst/2016/512/oj

²⁰ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (25) Kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega on põhieesmärgi – luua liidus jõeteabeteenuste osutamise raamistik – saavutamiseks vajalik ja asjakohane kehtestada jõeteabeteenuste kasutuselevõttu, käitamist ja tehnilisi kirjeldusi käsitlevad normid. Euroopa Liidu lepingu artikli 5 lõike 4 kohaselt ei lähe käesolev direktiiv seatud eesmärkide saavutamiseks vajalikust kaugemale.
- (26) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2018/1725 artikli 42 lõikele 1 konsulteeriti Euroopa Andmekaitseinspektoriga, kes esitas oma arvamuse 20. märtsil 2024²¹.
- (27) Seega tuleks direktiivi 2005/44/EÜ vastavalt muuta,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

²¹ ELT C [...], [...], lk [...].

Artikkel 1

Direktiivi 2005/44/EÜ muudatused

Direktiivi 2005/44/EÜ muudetakse järgmiselt.

(1) Artikkel 1 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 1

Sisu

1. Käesoleva direktiiviga luuakse raamistik ühtlustatud jõteabeteenuste kasutuselevõtmiseks ja kasutamiseks liidus, et toetada siseveetransporti eesmärgiga tõsta selle ohutust, tõhusust ja kestlikkust ning hõlbustada selle ühitamist teiste transpordiliikidega.
2. Käesolevas direktiivis sätestatakse raamistik tehniliste nõuete, kirjelduste ja tingimuste kehtestamiseks ja edasiarendamiseks, et tagada liidu siseveeteedel ühtlustatud, koostalitlusvõimelised ja kättesaadavad jõteabeteenused ning hõlbustada muude transpordiliikide liikluskorraldusteenustega kooskõlastatult /sobivaid standarditud liideseid.“;

(2) Artikli 2 lõige 1 asendatakse järgmisega:

- „1. Käesolevat direktiivi kohaldatakse jõteabeteenuste rakendamise ja toimimise suhtes kõigil liikmesriikide siseveeteedel ja kõigis üleeuroopalisel transpordivõrku kuuluvates siseveesadamates, nagu on täpsustatud ja loetletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013²² I ja II lisas, ning mis on otse ühendatud teise liikmesriigi üleeuroopalisel transpordivõrku kuuluvate siseveeteede ja siseveesadamatega, nagu on täpsustatud ja loetletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1315/2013 I ja II lisas.“;

²² Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. detsembri 2013. aasta määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks otsus nr 661/2010/EL (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

(3) Artiklisse 3 lisatakse järgmised punktid:

„ha) „üleeuroopaline transpordivõrk“ (TEN-T) – siseveeteed, nagu on määratletud määruse (EL) nr 1315/2013 I lisas;

hb) [...];

hc) [...];

hd) [...];

he) „Euroopa võrdlusandmete haldussüsteem“ (ERDMS) – siseveetranspordi IT-rakendustes kasutatavate viiteandmete ja koodide loetelude ühtne juurdepääsuga repositoorium (andmekogu). See ei hõlma liikmesriigi esitatud I ja III lisa kohaseid võrguandmeid;

hf) „sadamateabesüsteem“ – elektrooniline platvorm avaliku ja erasektori sidusrühmade vaheliseks teabevahetuseks, et tagada sujuv sadama- ja logistikaprotsess;

hg) „arukas siseveeteede taristu süsteem“ – elektrooniline platvorm, mis toetab TEN-T siseveeteede taristu pool- ja täisautomaatset toimimist lüüside ja avatavate sildade puhul ning mida käitab riiklik veeteede haldamise asutus;

hh) „Euroopa jõteabeteenuste keskkond“ – elektrooniline ühtse juurdepääsupunkti platvorm, mille aluseks on riigi jõteabeteenuste alane teave jõteabeteenuste kasutajatele ja mis pakub linke elektrooniliseks aruandluseks ühekordse aruandluse põhimõttel;

hi) „siseveesadamad“ – TEN-T põhivõrgu või TEN-T üldvõrgu siseveesadamad, nagu on loetletud ja liigitatud määruse (EL) nr 1315/2013 II lisas.“;

(4) Artikkel 4 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 4

Jõteabeteenuste kasutuselevõtmine

1. Liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed jõteabeteenuste rakendamiseks siseveeteedel ja siseveesadamates, mis kuuluvad käesoleva direktiivi kohaldamisalasse.
2. Liikmesriigid arendavad jõteabeteenuseid nii, et jõteabeteenuste rakendamine oleks tõhus, laiendatav ja koostalitlusvõimeline, et suhelda teiste jõteabeteenuste rakendustega ja teiste transpordiliikide süsteemidega, pakkudes samas liideseid transpordi juhtimissüsteemidele ja äritegevusele.
3. Jõteabeteenuste kasutuselevõtmiseks liikmesriigid:
 - a) tagavad, et jõteabeteenuste kasutajatele edastatakse kõik asjakohased andmed siseveeteedel navigeerimise ja reisiplaneerimise kohta. Need I lisas määratletud võrguandmed peavad olema ajakohastatud ja esitatud vähemalt juurdepääsetavas ühises elektroonilises vormis kooskõlas III lisaga;
 - b) tagavad, et lisaks punktis a osutatud andmetele saavad jõteabeteenuste kasutajad kasutada laevajuhtimiseks sobivaid elektroonilisi navigatsioonikaarte oma kõigi TEN-T siseveeteede ja siseveesadamate kohta;
 - c) võimaldavad pädevatel asutustel saada elektroonilisi teateid laevade nõutavate kõigi andmete kohta niivõrd, kui laevadest teatamine on riigisiseste või rahvusvaheliste normidega nõutav. Piiriülese transpordi puhul võimaldatakse nende andmete täielikku edastamist naaberriikide pädevate asutuste vahel enne laevade piirile jõudmist;

- d) tagavad, et teated kipritele, sealhulgas aruanded veetaseme (või maksimaalse lubatud süvise) ja jää kohta nende siseveeteedel, antakse standarditud, kodeeritud ja allalaaditavate sõnumitena. Selline standarditud sõnum sisaldab vähemalt sellist teavet, mida on vaja ohutuks laevajuhtimiseks. Teated kipritele on ajakohased ja neid antakse vähemalt juurdepääsetavas ühises elektroonilises vormis.
- e) [...];
- ea) tagavad, et Euroopa jõeteabeteenuste keskkonnas sisalduvad võrguandmed on ajakohastatud, milleks esitatakse kõik I ja II lisa määratletud vajalikud võrguandmed viivitusteta;
- f) hõlbustavad vähemalt liiklusega seotud teabe liideste kaudu kättesaadavaks tegemist elektroonilistes teabevahetuskeskkondades, mis on loodud liidu õigusega ja mida kasutatakse muude transpordiliikide puhul, järgides seejuures II lisa punkti 7 kohaselt kehtestatud tehnilisi kirjeldusi, kui see on asjakohane;
- g) [...];
- h) tagavad, et siseveesadamate sadamateabesüsteemide jaoks tehakse kättesaadavaks II ja III lisa kohased standarditud liidesed, mis hõlmavad muu hulgas alternatiivkütuste taristu ja eelkõige Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2023/1804²³ artiklis 10 nõutavate seadmete kättesaadavaks tegemist;
- i) tagavad, et jõeliikluse juhtimiseks tehakse teistele arukatele siseveeteede taristusüsteemidele kättesaadavaks II ja III lisa kohased standarditud liidesed.

²³ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrus (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL (ELT L 234, 22.9.2023, lk 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Käesolevas lõikes osutatud kohustusi täidetakse vastavalt I ja II lisas esitatud nõuetele ja põhimõtetele.

4. Liikmesriikide pädevad asutused loovad jõteabeteenuste keskusi vastavalt piirkondlikele vajadustele.
5. Liikmesriigid loovad ühiselt Euroopa jõteabeteenuste keskkonna, mis pakub faarvaatri-, taristu-, liiklus- ja transporditeenuseid ning juhivad, käitavad, kasutavad ja haldavad seda ühiselt ning osutavad vajalikke andmeid. Euroopa jõteabeteenuste keskkond on juurdepääsetav kõigile jõteabeteenuste kasutajatele ja see on peamine platvorm jõteabeteenustega seotud teabe vahetamiseks. See sisaldab liideseid ühenduste loomiseks teiste transpordiliikide ja siseveesadamate süsteemidega. Liikmesriigid määravad Euroopa jõteabeteenuste keskkonna eest vastutava ühe või mitu pädevat asutust.
6. Komisjon võtab vastu rakendusaktid, millega kehtestatakse Euroopa jõteabeteenuste keskkonna toimimismääratjad, rollid ja menetlused ning määratakse kindlaks juhtimisüksus, tuginedes II lisa punktis 7 sätestatud jõteabeteenuste tehnilise kirjelduse põhimõtetele, et tagada jõteabeteenuste ühtne rakendamine kogu liidus. Kõnealused rakendusaktid võetakse vastu vastavalt artikli 11 lõikes 2 osutatud kontrollimenetlusele.
7. Automaatse identifitseerimissüsteemi kasutamiseks kohaldatakse Bukarestis 12. aprillil 2012 Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu (ITU) raadioeeskirjade raames sõlmitud piirkondlikku kokkulepet raadiotelefonside teenuste kohta siseveeteedel (RAINWAT).
8. [...].
9. Komisjon võtab vastavad meetmed, et kontrollida jõteabeteenuste koostalitlusvõimet, usaldusväärsust, kättesaadavust ja ohutust.“;

(5) Artikkel 5 asendatakse järgmisega.

„Artikkel 5

Tehnilised kirjeldused

1. Jõeteabeteenuste toetamiseks ja nende koostalitlusvõime tagamiseks vastavalt artikli 4 lõikele 2 kohaldatakse III lisas osutatud tehnilisi kirjeldusi kooskõlas II lisas sätestatud põhimõtetega ning need hõlmavad eelkõige järgmisi valdkondi:
 - a) siseveelaevanduses elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteem (sisevee-ECDIS);
 - b) elektrooniline laevadest teatamine;
 - c) teated kipritele;
 - d) laevade liikumistee kindlakstegemise ja jälgimise süsteemid;
 - e) jõeteabeteenuste kasutamiseks vajalike seadmete ühilduvus;
 - f) Euroopa jõeteabeteenuste keskkonna toimimise tehnilised kirjeldused;
 - g) ühendatus ja teabevahetus liidu andmebaasidega (ERDMS);
 - h) teiste transpordiliikide IT-platvormidega sobiv standardne liides;
 - i) sadamateabesüsteemide ja arukate siseveeteede taristusüsteemidega sobiv standardne liides;
 - j) andmed navigeerimise ja reisiplaneerimise jaoks.“;

(5a) Artikkel 6 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 6

Asukoha määramine satelliitside abil

Täpse asukoha määramist nõudvate jõteabeteenuste jaoks soovitatakse kasutada satelliitsidel põhinevaid asukoha määramise tehnoloogiaid, näiteks Galileo navigatsiooniteenuseid, sealhulgas täppisteenust ja avatud teenuse navigeerimissõnumite autentimist ning Euroopa Geostatsionaarse Navigatsioonilisüsteemi (EGNOS). Maa seireandmetel põhinevate rakenduste ja teenuste puhul soovitatakse kasutada Copernicuse andmeid, teavet või teenuseid.“;

- (6) Artikkel 8 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 8

Pädevad asutused

Liikmesriigid määravad pädevad asutused jõteabeteenuste rakendamiseks, rahvusvaheliseks andmevahetuseks, Euroopa jõteabeteenuste keskkonna haldamiseks ja jõteabeteenuste kasutajate kaebuste käsitlemiseks. Nendest asutustest teatatakse komisjonile hiljemalt... [kaks aastat pärast käesoleva direktiivi ülevõtmise kuupäeva].“;

- (7) [...]:

- (8) Artikkel 9 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 9

Privaatsust, infoturvet ja isikuandmete töötlemist käsitlevad normid

1. Liikmesriigid võtavad kooskõlas kohaldatava liidu ja riigisisese õigusega asjakohased tehnilised ja korralduslikud meetmed, et kaitsta jõeabeteenuste teavet ja andmeid soovimatute sündmuste või väärkasutuse, sealhulgas lubamatu juurdepääsu, muutmise või kaotsimineku eest ning tagada käesoleva direktiivi kohaselt vahetatava äriteabe ja muu tundliku teabe konfidentsiaalsus.
2. Andmeid, mis on Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) 2016/679 artikli 4 punkti 1 määratluse kohaselt isikuandmed, võib käesoleva direktiivi alusel töödelda üksnes niivõrd, kuivõrd selline töötlemine on vajalik jõeabeteenuste rakenduste toimimiseks, et tagada ühtlustatud, koostalitlusvõimelised ja kättesaadavad jõeabeteenused liidu siseveeteedel ning hõlbustada muude transpordiliikide liikluskorraldusteenustega sobivaid standarditud liideseid. “;

(9) Artikkel 10 asendatakse järgmisega:

„Artikkel 10

Muutmise kord

1. [...]
2. Komisjonil on kooskõlas artikliga 10a õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, ajakohastades vajaduse korral lõikes 3 määratletud kriteeriume silmas pidades ja kooskõlas II lisa põhimõtetega viidet ES-RISi viimasele versioonile ning määrates kindlaks selle kohaldamise kuupäeva.
3. Kui asjakohased ja ajakohastatud tehnilised kirjeldused puuduvad või kui CESNI välja töötatud tehnilised kirjeldused ei vasta II lisa sätestatud kohaldatavatele nõuetele või kui CESNI otsustusprotsessi või standardi muude elementide muudatused ohustaksid liidu huve ning kui see on asjakohase analüüsiga nõuetekohaselt põhjendatud, on komisjonil õigus võtta kooskõlas artikliga 10a vastu delegeeritud õigusakte III lisa muutmiseks, et sätestada II lisa esitatud põhimõtetel põhinevad asjakohased tehnilised kirjeldused. “;

(10) Artikli 10a lõige 2 asendatakse järgmisega:

„2. Artiklis 10 osutatud õigus võtta vastu delegeeritud õigusakte antakse komisjonile viieks aastaks alates [jõustumise kuupäev]. Komisjon esitab delegeeritud volituste kohta aruande hiljemalt üheksa kuud enne viieaastase tähtaja möödumist. Volituste delegeerimist pikendatakse automaatselt samaks ajavahemikuks, välja arvatud juhul, kui Euroopa Parlament või nõukogu esitab selle suhtes vastuväite hiljemalt kolm kuud enne iga ajavahemiku lõppemist.“

(11) Artikli 10a lõige 6 asendatakse järgmisega:

„6. Käesoleva artikli alusel vastu võetud delegeeritud õigusakt jõustub üksnes juhul, kui Euroopa Parlament ega nõukogu ei ole kahe kuu jooksul pärast õigusakti teatavakstegemist Euroopa Parlamendile esitanud selle suhtes vastuväiteid.“;

(12) Artikkel 11 asendatakse järgmisega.

„Artikkel 11

Komiteemenetlus

1. Komisjoni abistab siseveetranspordi komitee. Nimetatud komitee on komitee Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 182/2011²⁴ tähenduses.

2. Käesolevale lõikele viitamisel kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artiklit 5. Kui komitee arvamust ei esita, ei võta komisjon rakendusakti eelnõu vastu ja kohaldatakse määruse (EL) nr 182/2011 artikli 5 lõike 4 kolmandat lõiku.“;

²⁴ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisevolituste teostamise suhtes (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

(13) Artiklist 12 jäetakse välja lõiked 2 ja 3.

(14) Lisatakse järgmine artikkel:

„Artikkel 12a

Järelevalve

Komisjon jälgib jõeteabeteenuste kasutuselevõttu liidus ning esitab Euroopa Parlamendile ja nõukogule hiljemalt... [viis aastat pärast jõustumiskuupäeva] aruande.“;

(15) Direktiivi 2005/44/EÜ I lisa asendatakse käesoleva direktiivi I lisas esitatud tekstiga;

(16) Direktiivi 2005/44/EÜ II lisa asendatakse käesoleva direktiivi II lisas esitatud tekstiga;

(17) Käesoleva direktiivi III lisas esitatud tekst lisatakse III lisana.

Artikkel 2

Ülevõtmine

1. Käesoleva direktiivi kohaldamisalasse kuuluvad liikmesriigid jõustavad direktiivi järgimiseks vajalikud õigus- ja haldusnormid hiljemalt... [kolm aastat pärast jõustumist]. Liikmesriigid teatavad nendest viivitamata komisjonile.
2. Kui liikmesriigid need meetmed vastu võtavad, lisavad nad nendesse meetmetesse või nende meetmete ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile. Sellise viitamise viisi näevad ette liikmesriigid.
3. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende vastuvõetud põhiliste siseriiklike õigusnormide teksti.

Artikkel 3

Jõustumine

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Adressaadid

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele, kellel on direktiivi 2005/44/EÜ artikli 2 kohaldamisalasse kuuluvaid siseveeteid.

Brüssel,

Euroopa Parlamendi nimel

Nõukogu nimel

president

eesistuja

ANDMETE SUHTES ESITATAVAD MIINIMUMNÕUDED

Nagu on osutatud artikli 4 lõike 3 punktis a, esitatakse eelkõige järgmised andmed:

- laevatee telg koos kilometraažiga,
- kitsendused laevade või kolonnide pikkuse, laiuse, süvise ja kõrguse suhtes veepinnast,
- piiravate rajatiste, eriti lüüside ja sildade käitusajad,
- eeldatavad ooteajad sildade juures, lüüsides ja siseveesadamates,
- sadamate ja ümberlaadimispunktide asukohad,
- navigatsioonis asjakohaste veetasememõõturite võrdlusandmed,
- alternatiivkütuste taristu asukoht.

Esitatud teave peab olema ajakohane.

JÕETEABETEENUSTE TEHNILISTE KIRJELDUSTE PÕHIMÕTTED**1. Üldpõhimõtted**

Jõeteabeteenuste tehnilistes kirjeldustes järgitakse järgmisi üldpõhimõtteid:

- a) teenuste ja nendega seotud süsteemide kavandamise, rakendamise ja tegeliku kasutamise suhtes kehtestatud tehniliste nõuete näitamine;
- b) jõeteabeteenuste ülesehitus ja organisatsioon;
- c) soovitusel laevade osalemiseks jõeteabeteenustes, üksikteenusteks ning jõeteabeteenuste järkjärguliseks arendamiseks.

2. Sisevee-ECDIS

Artikli 5 alusel kehtestatava elektrooniliste kaartide kuvamis- ja teabesüsteemi (sisevee-ECDIS) tehnilised kirjeldused peavad vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) ühitatavus merelaevanduses kasutatava ECDISiga, et hõlbustada siseveelaevade liiklust lehtersuudmete segaliiklusvööndites ning mere-jõeliiklust;
- b) sisevee-ECDISi seadmetele esitatavate miinimumnõuete ning elektrooniliste navigatsioonikaartide miinimumsisu kindlaksmääramine, pidades ennekõike silmas laevajuhtimise ohutuse järgmisi tahke:
 - a) kasutatavate sisevee-ECDISi seadmete usaldusväärsuse ja kättesaadavuse kõrge tase;
 - b) sisevee-ECDISi seadmete tugevus, et need peaksid vastu laeva pardal harilikult valitsevatele keskkonnaoludele, ilma et seadmete kvaliteet või usaldusväärsus sellest halveneks;
 - c) ohutuks laevajuhtimiseks vajalike mitmesuguste geograafiliste objektide (nt faarvaatri piirid, kaldarajatised, majakad) lisamine elektroonilistele navigatsioonikaartidele;

- d) elektroonilise kaardi jälgimine kattuva radaripildiga, kui seda kasutatakse laeva tüürimiseks;
- c) faarvaatri ajakohase sügavusteabe lisamine elektroonilistele navigatsioonikaartidele ning varem kindlaks määratud või tegeliku veetaseme kuvamine;
- d) lisateabe (nt muudelt osalistelt peale pädevate asutuste) lisamine elektroonilistele navigatsioonikaartidele ja kuvamine sisevee-ECDISis, ilma et see mõjutaks ohutuks laevajuhtimiseks vajalikku teavet;
- e) elektrooniliste navigatsioonikaartide kättesaadavus jõeteabeteenuste kasutajatele;
- f) elektrooniliste navigatsioonikaartide jaoks vajalike andmete kättesaadavus kõikidele rakenduste tootjatele, vajaduse korral kuludel põhineva mõistliku tasu eest;
- g) lüüsidest ning sildade juures ja siseveesadamates kuluvat ooteaega käsitleva ajakohase teabe lisamine ja kuvamine sisevee-ECDISis, ilma et see mõjutaks ohutuks laevajuhtimiseks vajalikku teavet.

3. Elektrooniline laevadest teatamine

Artikli 5 alusel kehtestatavad elektroonilise laevadest teatamise tehnilised kirjeldused siseveelaevanduses peavad vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) hõlbustatakse liikmesriikide pädevate asutuste, sisevee- ja merelaevanduse osaliste ning siseveelaevandust hõlmava mitmeliigilise transpordi osaliste vahelist elektroonilist andmevahetust;
- b) sides laevalt ametiasutusele, ametiasutuselt laevale ja ametiasutuselt ametiasutusele kasutatakse standardset veoteate vormi, et saavutada ühitatavus merelaevandusega;
- c) kasutatakse rahvusvaheliselt tunnustatud koodiloendeid ja klassifikaatoreid, mida võib täiendada vastavalt siseveelaevanduse vajadustele;
- d) kasutatakse Euroopa ühtset laeva identifitseerimisnumbrit.

4. Teated kipritele

Artikli 5 alusel kehtestatav kipritele edastatavate teadete tehniline kirjeldus, eriti faarvaatriteabe, liiklusteabe ja -korralduse ning reisiplaneerimise teabe puhul, peab vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) standarditud andmestruktuur, mille puhul kasutatakse ette kindlaks määratud tekstimooduleid ja mis on suures ulatuses kodeeritud, võimaldamaks selle põhisisu automaattõlget teistesse keeltesse ning hõlbustamaks kipritele edastatavate teadete integreerimist reisiplaneerimissüsteemidesse;
- b) standarditud andmestruktuuri ühitatavus sisevee-ECDISi andmestruktuuriga, et hõlbustada kipritele edastatavate teadete integreerimist sisevee-ECDISisse;
- c) navigatsiooni ja reisiplaneerimise tehnilise kirjelduse vastavusse viimine, et tagada esitatud teabe ühtsus.

5. Laevade liikumistee kindlakstegemise ja jälgimise süsteemid

Artikli 5 alusel kehtestatav laevade liikumistee kindlakstegemise ja jälgimise süsteemide tehniline kirjeldus peab vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) süsteemide suhtes esitatavad nõuded ning standardsõnumid ja -menetlused määratakse kindlaks selliselt, et neid saab automatiseerida;
- b) taktikalise liiklusteabe nõuetele vastavad süsteemid ja strateegilise liiklusteabe nõuetele vastavad süsteemid eristatakse nii asukoha määramise täpsuse kui ka nõutava ajakohastusmäära suhtes;
- c) kirjeldatakse laevade liikumistee kindlakstegemiseks ja jälgimiseks ettenähtud asjakohaseid tehnilisi süsteeme nagu sisevee-AIS (siseveelaevanduse automaatne identifitseerimissüsteem);
- d) andmete esitusviisi ühtesobivus merelaevanduse automaatse identifitseerimissüsteemiga.

6. Euroopa jõteabeteenuste keskkonna põhimõtted

Artikli 5 alusel kehtestatavad Euroopa jõteabeteenuste keskkonna tehnilised kirjeldused peavad vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) ühtne digitaalne kontaktpunkt siseveelaevanduse vallas;
- b) ühtlustatud ühtne juurdepääsupunkt ajakohase, võimaluse korral reaajas teabe saamiseks faarvaatri seisundi kohta ohututeks ja säästvateks navigatsiooni-, planeerimis- ja sadamatoiminguteks TEN-Ts;
- c) mitmeliigiliste veoahelate võimaldamine, tagades seejuures piisava andmekaitsetaseme;
- d) andmete suur täpsus sujuvaks andmevahetuseks asjaomaste jõteabeteenuste kasutajate vahel TEN-Ts (liidus ja sellest väljaspool);
- e) kasutajasõbralik liides kasutuskõlblike, kasulike ja praktiliste funktsioonidega, näiteks profiilide salvestamise ja talletamise võimalus;
- f) ühtlustatud ühtne aruandluspunkt kooskõlas ühekordsuse põhimõttega, ka rahvusvaheliste reiside puhul;
- g) ühendus teiste süsteemidega, milles kasutatakse info-, kommunikatsiooni-, navigatsiooni- või positsioneerimis- / asukoha määramise tehnoloogiat, et tõhusalt juhtida taristut, liikuvust ja TEN-Ts toimuvat liiklust ning osutada kodanikele ja ettevõtjatele lisaväärtusteenuseid, sh süsteemidega võrgu ohutuks, turvaliseks, keskkonnahoidlikuks ja läbilaskevõimet tõhusalt arvesse võtvaks kasutamiseks;
- h) selliste anonüümseks muudetud ja koondatud kasutusandmete kogumine ja esitamine, mida saab kasutada jõteabeteenuste rakendamise jälgimiseks, sealhulgas vähemalt jõteabeteenuste kasutajate arv, andmete kättesaadavus Euroopa jõteabeteenuste keskkonnas, ühendus ja andmevahetuste arv teiste digitaalsete süsteemide või platvormidega;
- i) küberturvalisuse tagamine.

7. Andmete kättesaadavus teiste digitaalsete süsteemide või platvormide jaoks

Artikli 5 alusel muude digitaalsete süsteemide või platvormidega toimuva andmevahetuse tehniline kirjeldus peab vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) tuginemine Euroopa jõeteabeteenuste keskkonna pakutavatele funktsioonidele;
- b) jõeteabeteenuste tehnoloogiate ning teiste transpordiliikide kasutatavate andmebaaside ja süsteemide vahelise elektroonilise andmevahetuse hõlbustamine, kasutades asjakohaseid andmeühendusi ja liideseid;
- c) automatiseeritud andmevahetuse süsteemide ja menetluste suhtes kohaldatavate nõuete sõnastamine;
- d) reaajas toimuv teabevahetus, eelkõige ajakriitiliste andmete puhul;
- e) turvalise teabevahetuse tagamine kooskõlas tervikliku õigustepõhise juurdepääsukontrolli süsteemiga;
- f) sellise süsteemi vahetamise raamistiku prognoosimine, mis võimaldab vajaduse korral tulevasi arendusi ja ühendusi lisasüsteemidega, sealhulgas teabevahetust tulevase Euroopa liikuvusandmeruumiga ja mis tahes muu süsteemiga, mis on kavandatud mitmeliigilise transpordi valdkonna innovatsiooni edendamiseks.

8. [...]

[...]

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

9. Andmed navigeerimise ja reisiplaneerimise jaoks

Artikli 5 alusel navigeerimise ja reisiplaneerimise jaoks vajalike andmete tehnilised kirjeldused peavad vastama järgmistele põhimõtetele:

- a) ajakohastatud teabe esitamine korrapäraste ajavahemike järel ja vähemalt juhul, kui faarvaatri olukorras toimuvad olulised muutused, mis võivad laevaliiklust mõjutada;
- b) hõlmama vähemalt järgmist teavet:
 - a) prognoositavad ooteajad lüüsid, (avatavate) sildade juures, siseveesadamates;
 - a1) Euroopa veeteede võrgu andmed, mis on vajalikud navigeerimiseks ja reisiplaneerimiseks ning mis hõlmavad vähemalt I lisas esitatud miinimumnõudeid;
 - b) veetase, mõõdetud vähim sügavus, läbipääsu vähim sügavus, paisu asend kui see takistab navigeerimist, režiim, prognoositav veetase, mõõdetud vähim prognoositav sügavus;
 - c) jääolukord ja sellega seotud laevatatus;
 - d) lüüside, (avatavate) sildade ja siseveesadamate töötunnid;
 - e) [...]
- c) teabe esitamine vastavalt vajadusele sisevee-ECDISi, kipritele edastatavate teadete ja Euroopa jõeteabeteenuste keskkonna kaudu.

JÕETEABETEENUSTE TEHNILISED KIRJELDUSED

Jõeteabeteenuste suhtes kohaldatakse standardis [ES-RIS 2023/1] sätestatud tehnilisi kirjeldusi.
