



Brüsszel, 2024. június 11.
(OR. en)

10824/24

**Intézményközi referenciaszám:
2024/0011(COD)**

**TRANS 288
MAR 94
CODEC 1458
IA 138**

FELJEGYZÉS

Küldi:	a Tanács Főtitkársága
Címzett:	a Tanács
Biz. dok. sz.:	6008/24
Tárgy:	Javaslat – AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelv módosításáról – Általános megközelítés

I. BEVEZETÉS

1. A Bizottság 2024. január 31-én benyújtotta az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak a fenti javaslatot.
2. A javaslat a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló, 2005. szeptember 7-i 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv¹ módosítására irányul.

¹ HL L 255., 2005.9.30., 152. o.

3. A 2005/44/EK irányelv meghatározza a harmonizált, összekapcsolható és nyitott folyami információs szolgáltatások¹ kiépítésének és használatának keretét azzal a céllal, hogy az EU-ban a belvízi hajózás biztonságosabbá, hatékonyabbá és környezetkímélőbbé váljon. Meghatározza a folyami információs szolgáltatásoknak a tagállamok általi kialakítására vonatkozó általános követelményeket, azokat a területeket, amelyekre vonatkozóan szabványokat kell kidolgozni, valamint a követendő elveket.
4. A Bizottság 2021-ben elvégezte az irányelv utólagos értékelését². Megállapította, hogy a RIS bevezetése továbbra is lassú és széttagozott módon történik, ami akadályozza az ágazat versenyképességét és biztonságát, és visszafogja annak az európai zöld megállapodás célkitűzéseire való hozzájárulását.
5. Az irányelv felülvizsgálata az azonosított problémák megoldására irányul. Három fő célja:
 - a RIS-adatok rendelkezésre állásának és harmonizált szabványoknak a biztosítása;
 - a belvízi hajózás multimodális láncba való integrálásának elősegítése;
 - a digitális megoldások szélesebb körű elterjedésének és összekapcsolhatóságának biztosítása, valamint az adatvédelmi kérdések rendezése.
6. A Bizottság a Célravezető és hatásos szabályozás program (REFIT) keretében fogadta el a javaslatot. A javaslat egy külső támogató tanulmány információira támaszkodó hatásvizsgálat³ eredményein alapul.

¹ A folyami információs szolgáltatások (RIS) olyan fejlett szolgáltatások és funkciók, amelyek a belvízi hajózásnak elsősorban a forgalommal vagy a szállítással kapcsolatos szempontjaira vonatkoznak. A forgalommal kapcsolatos szolgáltatások közé tartoznak a hajóútvonalakra vonatkozó információk, a forgalmi információk, a forgalomirányítás, a forgalomfigyelés és a kárenyhítési támogatás; a szállítással kapcsolatos szolgáltatások közé tartozik a hajóúttervezés, a kikötő- és terminálüzemeltetés, a rakomány- és flottakezelés, a statisztika, valamint a belvízi utak infrastruktúra-használati díjai.

² SWD(2021)0050 final.

³ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

II. A TÖBBI INTÉZMÉNY ÁLTAL VÉGZETT VIZSGÁLAT

7. Az Európai Parlament Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottsága (TRAN) 2024. április 17-én Tom Berendsent (EPP, Hollandia) jelölte ki előadónak.
8. Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2024. április 24-én fogadta el a javaslatra vonatkozó véleményét¹. A Régiók Európai Bizottsága 2024. február 9-én úgy határozott, hogy nem nyilvánít véleményt.

III. A TANÁCSI MUNKA JELENLEGI ÁLLÁSA

9. A hajózási munkacsoport 2024 februárjától kezdődően hat ülésén foglalkozott a javaslattal. Valamennyi delegáció általános támogatását fejezte ki a bizottsági javaslat célkitűzései iránt, annak érdekében, hogy a belvízi hajózás biztonságosabbá, hatékonyabbá és környezetkímélőbbé váljon. A munkacsoport részletesen megvizsgálta a javaslatot, és több, az elnökség által előterjesztett kompromisszumos javaslatot is megvitatott.
10. Az Állandó Képviselők Bizottsága a június 5-i ülésén megerősítette, hogy támogatja a legutóbbi kompromisszumot, és azt ajánlotta a Tanácsnak, hogy a TTE Tanács (Közlekedés) 2024. június 18-i ülésén fogadjon el általános megközelítést.
11. A bizottsági javaslat számos ponton módosult. E változtatások jelentős része a személyes adatok kezelésével kapcsolatos normavilágosságot, valamint a technikai koherenciát hivatott biztosítani. Emellett más, az alábbiakban ismertetett érdemi változtatások is történtek.
12. A Bizottság azt javasolta, hogy az irányelv hatályát terjesszék ki a TEN-T transzeurópai közlekedési hálózat részét képező valamennyi belvízi útra. Ennek következtében az irányelv több olyan tagállamra is alkalmazandóvá válna, amelyek eddig nem vezették be a RIS-t, mivel a belvízi útjaik nem kapcsolódnak közvetlenül más tagállamok belvízi útjaihoz. E tagállamok sajátos helyzeténél fogva a belvízi hajózás az ő esetükben alapvetően belföldi műveleteket jelent, amelyek nem rendelkeznek határokon átnyúló elemmel. Ezek a tagállamok megkérdőjelezték a RIS bevezetésének hozzáadott értékét; értékelésük szerint ez jelentős költségeket és adminisztratív terheket eredményezne, anélkül, hogy bármilyen előnnyel járna

¹ 10350/24.

a belső piac vagy a közlekedési rendszer általános működése szempontjából. Ezekben az országokban a belvízi hajózást sok esetben már lefedik a tengerészeti rendszerek.

Megjegyzendő továbbá, hogy a Bizottság által végzett hatásvizsgálat nem vette figyelembe e hatálykiterjesztés pénzügyi és adminisztratív következményeit.

13. Ezen okok miatt módosítottuk a 2. cikk szövegét: az irányelv továbbra is azon belvízi utakra és belvízi kikötőkre lenne alkalmazandó, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik, és amelyek *közvetlenül kapcsolódnak* valamely másik tagállam (szintén a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező) belvízi útjaihoz és belvízi kikötőihöz. Nem változna a 2. cikk jelenlegi (2) bekezdése, amely lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy önkéntes alapon alkalmazzák az irányelvet az annak hatályán kívül eső belvízi utak tekintetében.
14. A RIS és más közlekedési módok informatikai rendszerei – például az EMSW és az eFTI – közötti közvetlen kapcsolatra való hivatkozást több tagállam kérésére töröltük a szövegből; ezt a kérdést egy preambulumbekkezdés részletezi.
15. A Bizottság által javasolt panaszkezelési mechanizmust (8a. cikk) a legtöbb tagállam túlságosan előíró jellegűnek tartotta. Nemzeti szinten már léteznek ilyen mechanizmusok, és számos delegáció aggályokat fogalmazott meg az adminisztratív terhek azon növekedése miatt, amelyet egy ilyen rendelkezés okozna; sőt, több tagállam úgy is vélte, hogy a javasolt szöveg sértené a szubszidiaritás és az arányosság elvének alkalmazását. A cikket ezért töröltük.
16. A tagállamok nem támogatták a Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy az I. mellékletet felhatalmazáson alapuló jogi aktus útján aktualizálni lehessen. Ez a melléklet azokat a releváns adatokat sorolja fel, amelyeket a RIS-felhasználók rendelkezésére kell bocsátani, és e lista bármilyen módosítása jelentős pénzügyi következményekkel járhat. Másodszor, az ilyen egyszerűsített eljárás szükségessége nem igazán indokolt, mivel az eredeti irányelv elfogadását követő 19 évben nem volt szükség e lista aktualizálására.
17. Végezetül, a Bizottság által javasolt átültetési határidő (a módosító irányelv hatálybalépésétől számított egy év) három évre hosszabbodna.

18. A javaslatot hatásvizsgálat¹ kísérte. Egy munkacsoporti ülésen sor került a hatásvizsgálat ismertetésére és alapos vizsgálatára. A megtett észrevételek főként az irányelv hatálya javasolt kiterjesztésének a következményeihez kapcsolódtak.
19. Az eljárás e szakaszában a Bizottság eljárási fenntartással él a javaslatára vonatkozó összes módosítással kapcsolatban.

IV. A TANÁCS TÓL KÉRT INTÉZKEDÉS

20. A fentiek fényében felkérjük a Tanácsot, hogy az e feljegyzés mellékletében foglalt szöveg alapján fogadjon el *általános megközelítést* a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) szóló 2005/44/EK irányelv módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi irányelvre irányuló javaslatra vonatkozóan.
-

¹ 6008/24 ADD 4 + ADD 5.

2024/0011 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

**a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról
(RIS) szóló 2005/44/EK irányelv módosításáról**

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 91. cikke (1) bekezdésére,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

a jogalkotási aktus tervezete nemzeti parlamenteknek való megküldését követően,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére¹,

a Régiók Bizottságával folytatott konzultációt követően,

rendes jogalkotási eljárás keretében,

mivel:

- (1) A 2005/44/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv² kialakítja a harmonizált folyami információs szolgáltatások (a továbbiakban: RIS) Unión belüli létrehozásának és alkalmazásának keretét. A RIS belvízi utak tekintetében történő létrehozása a belvízi közlekedés hatékonyságának növelése révén hozzájárul a belvízi hajózási műveletek biztonságához és hatékonyságához, és végső soron a fenntarthatósághoz is.

¹ HL C [...], [...], [...] o.

² Az Európai Parlament és a Tanács 2005/44/EK irányelve (2005. szeptember 7.) a közösségi belvízi közlekedésre vonatkozó harmonizált folyami információs szolgáltatásokról (RIS) (HL L 255., 2005.9.30., 152. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2005/44/oj>).

- (2) A 2005/44/EK irányelv hatálybalépése óta a belvízi hajózási ágazat javára vált a harmonizált RIS biztosítása. A harmonizáció szintje ugyanakkor tagállamonként eltérő, a szükséges előírások bevezetésének folyamata pedig hosszadalmasnak bizonyult. Egyidejűleg az európai zöld megállapodás³ az automatizált és összekapcsolt multimodális mobilitás további fejlesztését szorgalmazza, így a RIS-t ki kell igazítani az ezen új kihívásoknak való megfelelés érdekében. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia⁴ továbbá a 2005/44/EK irányelv felülvizsgálatát javasolja a valóban intelligens közlekedési rendszer létrehozásának érdekében, valamint a hatékony kapacitáselosztás és forgalomirányítás előmozdítása céljából. A NAIADES III cselekvési terv⁵ szerint azon cél érdekében, hogy a belvízi utak 2030-ra egy zökkenőmentesen működő, harmonizált RIS-rendszer részét képezhessék, a RIS jogi keretének felülvizsgálata segítene megszüntetni a többi közlekedési mód tekintetében fennálló harmonizációs és összekapcsolhatósági hiányosságokat, és az európai adatstratégiával⁶ összhangban hozzájárulna a digitális rendszerek jobb elérhetőségéhez, újrafelhasználásához és összekapcsolhatóságához. A RIS kiigazításakor figyelembe kell venni ezeket a változásokat és fejleményeket, valamint a 2005/44/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokat.
- (3) A közszolgáltatási ágazatban az összekapcsolhatóság koherens megközelítésének elfogadása érdekében az Európai RIS-környezet és az e jogi aktus hatálya alá tartozó egyéb megoldások végrehajtása során a legújabb európai interoperabilitási keretben (EIF)⁷ meghatározott elveket kell követni, összhangban a közsféra Unión belüli magas szintű interoperabilitását biztosító intézkedések meghatározásáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre (az Interoperábilis Európáról szóló jogszabály) irányuló javaslat⁸ 6. cikkével.

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) Az 1315/2013/EU rendelet⁹ követelményeket állapít meg a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)¹⁰ fejlesztésére vonatkozóan a belső piac zavartalan működésének biztosítása érdekében, és célja annak biztosítása, hogy az egész hálózatban ugyanazok a magas színvonalú szolgáltatások álljanak rendelkezésre és hogy kompatibilisek legyenek a különféle közlekedési módok rendszereivel.
- (5) Mivel a belvízi hajók útjainak többsége nemzetközi jellegű, a RIS-nek azokra a belvízi utakra kell összpontosítania, amelyek a TEN-T részét képezik, közvetlenül kapcsolódnak egy másik tagállamnak a TEN-T részét képező belvízi útjaihoz, és ezáltal nagy jelentőséggel bírnak az Unió számára. A tagállamok számára lehetővé kell tenni, hogy a nemzeti sajátosságok figyelembevételére érdekében önkéntes alapon továbbra is kiterjesszék a RIS-követelményeket belvízi úthálózatuk azon szakaszaira, amelyek nem alkotják a TEN-T részét. Biztosítani kell továbbá, hogy a RIS-szolgáltatásokat határokon átnyúló viszonylatban a két érintett tagállam bármelyike nyújthassa. Az illetékes tagállami hatóságoknak együtt kell működniük e RIS-szolgáltatások határokon átnyúló belvízi utakon történő nyújtása céljából.
- (5a) Oroszország Ukrajna elleni agressziós háborúja miatt az Unió és Oroszország között a RIS területén történő együttműködés nem helyénvaló, és az Unió érdekeit sem szolgálja. Következésképpen már nem képez prioritást a RIS terén Oroszországgal folytatott, határokon átnyúló, a tagállamok területén történő együttműködés.

⁹ Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

¹⁰ Az EU transzeurópai közlekedési hálózattal kapcsolatos politikája, a TEN-T politika kulcsfontosságú eszköz a koherens, hatékony, multimodális és magas színvonalú közlekedési infrastruktúra EU-szerte történő kialakításához. Ez a hálózat magában foglalja a vasutakat, a belvízi utakat, a rövid távú tengeri hajózási útvonalakat, valamint a városi csomópontokat, tengeri és belvízi kikötőket, repülőtereket és terminálokat összekötő közutakat.

- (6) A 2005/44/EK irányelv alkalmazása során szerzett tapasztalatok megmutatták, hogy a RIS-felhasználóknak nyújtott információk minőségének és időszerűségének javítása érdekében fontos megerősíteni a hajózással és a hajóúttervezéssel kapcsolatos adatszolgáltatásra vonatkozó műszaki előírásokat. A Bizottság által létrehozott és jelenleg üzemeltetett európai referenciaadat-kezelő rendszer (ERDMS) a RIS megfelelő működéséhez szükséges referenciaadatokat és kódlistákat tartalmaz. Az ERDMS üzemeltetését a jövőben át lehetne ruházni egy harmadik félre.
- (7) A belvízi hajózási ágazat általános hatékonyságát javítani fogja, ha a RIS-felhasználók a hajózás során naprakész és pontos információkat kapnak a hajóúttól állapotáról és az útvonal olyan konkrét pontjairól, mint a hidak, zsilipek és belvízi kikötők. A RIS-nek ezért magában kell foglalnia a zsilipek és mozgóhidak félig és teljesen automatizált infrastrukturális irányítási rendszereivel, valamint a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszereivel való naprakész adatcserét.
- (8) Annak érdekében, hogy a RIS lehetővé tegye a logisztikai láncsal való összekapcsolódást, fontos, hogy az információk ne csak a belvízi szállítás felhasználói között (például a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszerein és a belvízi utak infrastruktúrájának intelligens rendszerein keresztül), hanem más közlekedési módok rendszereivel és alkalmazásaival is megosztásra kerüljenek. Az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezeten (EMSWe)¹¹ belül működő nemzeti egyablakos tengerügyi ügyintézési rendszereknek (MNSW) Uniószerre lehetővé kell tenniük a tengeri szállításban a hajók általi harmonizált jelentéstételt. A forgalommal kapcsolatos információk – például az érkezési és indulási idők – megosztása biztosítaná az összekapcsolhatóságot, a multimodalitást és a belvízi hajózásnak a teljes logisztikai láncsal való zökkenőmentes integrációját. A rakományra vonatkozó, veszélyes árukkal és hulladékkal kapcsolatos információk RIS-felhasználók közötti cseréjének alapját adott esetben az elektronikus áruszállítási információknak (eFTI) kell képezniük. A RIS-nek szükség esetén elő kell mozdítania a más közlekedési módok digitális rendszereihez és platformjaihoz való kapcsolódást, és információkat kell azok rendelkezésére bocsátania.

¹¹ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/1239 rendelete (2019. június 20.) az európai egyablakos tengerügyi ügyintézési környezet létrehozásáról és a 2010/65/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 198., 2019.7.25., 64. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1239/oj>).

- (9) A belvízi hajók és a belvízi kikötők közötti információcsere – például a kikötői létesítmények rendelkezésre állása, az üzemidők vagy a hajókra és a rakományra vonatkozó információk tekintetében – nem mindig optimális, ami hatással van a belvízi hajózási műveletek hatékonyságára. Az alternatív üzemanyagok kikötői infrastruktúrájának elérhetőségére vonatkozó információk különösen fontosak az ágazat környezeti teljesítményének javítása szempontjából. Az ilyen információcsere egyszerűsítése és észszerősítése, valamint az ágazat általános hatékonyságának növelése érdekében fontos, hogy ezek az információcserék a RIS részévé váljanak, valamint hogy kidolgozásra kerüljenek a szükséges műszaki előírások.
- (10) A RIS egységes digitális platformjának használata várhatóan egyszerűsíti a folyami információs szolgáltatások nyújtását, javítja a belvízi hajózási műveletek hatékonyságát, és csökkenti a RIS-szolgáltatók és -felhasználók terheit. E platformnak (a továbbiakban: az Európai RIS-környezet) támogatnia kell a releváns szolgáltatásokat, központi szerepet kell betöltenie a RIS-információknak a belvízi hajózási ágazaton belüli és más közlekedési módok rendszereivel való megosztásában, ezért a folyami információs szolgáltatások nyújtásának digitális gerincévé kell válnia az Unióban. A tagállamoknak ki kell jelölniük egy vagy több, az Európai RIS-környezet működtetéséért felelős illetékes hatóságot. Ezek a hatóságok az Európai RIS-környezet működése szempontjából adatkezelőknek minősülnek.
- (11) Az Európai RIS-környezet bevezetése egységes feltételeinek biztosítására a Bizottságot végrehajtási hatáskörökkel kell felruházni a platform fejlesztésére és működésére vonatkozó keret meghatározása céljából. Ezeket a végrehajtási hatásköröket a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹² megfelelően kell gyakorolni.
- (11a) A harmadik országokkal, különösen a szomszédos országokkal folytatott együttműködés fontos az Európai RIS-környezet és e harmadik országok nemzeti RIS-ei közötti kapcsolat és összekapcsolhatóság biztosítása szempontjából.

¹² Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

- (11b) A tagállamoknak – adott esetben az Unióval együttműködésben – szorgalmazniuk kell, hogy a belvízi útjaikon közlekedő hajók hajóvezetői, üzemeltetői, ügynökei vagy tulajdonosai, valamint az ilyen hajókon szállított áruk feladói és tulajdonosai teljes mértékben hasznát vegyék az ezen irányelv alapján rendelkezésre álló szolgáltatásoknak.
- (12) Célszerű arra ösztönözni a tagállamokat, hogy hozzanak létre hatékony panaszkezelési eljárást. A tagállamok hatóságainak ajánlott együttműködniük a határokon átnyúló elemeket érintő panaszok (például a hajókkal kapcsolatos információk bejelentését érintő, egymással nem kompatibilis előírások) kezelése során, mivel a belvízi hajózási műveletek 75 %-a nemzetközi utakat foglal magában. A panaszok ezen irányelv szerinti kezelése nem sértheti a felügyeleti hatóságok uniós és tagállami jogszabályok – többek között az (EU) 2016/679 rendelet¹³ és az (EU) 2018/1725 rendelet¹⁴ – szerinti hatáskörét.
- (13) A 2005/44/EK irányelv rendelkezéseinek harmonizált és megfelelő végrehajtása érdekében a műszaki előírások kidolgozásának bizonyos elveket (mégpedig a II. mellékletben foglalt elveket) kell követnie. Ezeknek az elveknek meg kell határozniuk azokat a fő elemeket, amelyeket az egyes RIS-összetevőknek tartalmazniuk kell.
- (14) A RIS-sel kapcsolatos követelményeknek és műszaki előírásoknak biztosítaniuk kell különösen azt, hogy az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet értelmében személyes adatnak minősülő RIS-adatok kizárólag a kijelölt funkciókat biztosító, jogosultságokon alapuló, átfogó hozzáférés-ellenőrzési rendszer szerint legyenek kezelhetők; hogy valamennyi illetékes hatóság saját szabályozási hatáskörével összhangban azonnali hozzáféréssel rendelkezzen ezekhez az adatokhoz; hogy megfelelő technikai és szervezési intézkedések kerüljenek végrehajtásra, és így a személyes adatok elektronikus eszközökkel való kezelését az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁵ és

¹³ HL L 119., 2016.5.4., 1. o.

¹⁴ HL L 295., 2018.11.21., 39. o.

¹⁵ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/679 rendelete (2016. április 27.) a természetes személyeknek a személyes adatok kezelése tekintetében történő védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 95/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 119., 2016.5.4., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/679/oj>).

az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendeletnek¹⁶ megfelelően lehessen végezni, többek között a személyes adatok megsértése elleni védelem érdekében; továbbá hogy az érzékeny kereskedelmi információk kezelése ezen információk bizalmas jellegének tiszteletben tartása mellett legyen végezhető.

- (15) A hajók belvízi utakon való biztonságos és optimális közlekedésének biztosítása érdekében a tagállamoknak ismerniük kell valamennyi belvízi hajó elhelyezkedését, többek között az automatikus azonosító rendszerek (AIS) adatainak felhasználása révén. A tagállamoknak a RIS-sel kapcsolatos információkat is meg kell osztaniuk egymással a RIS hatékonyságának növelése és a jelentéstételi követelmények csökkentése érdekében. Amennyiben a RIS-sel kapcsolatos információk e célokból történő továbbítása és cseréje személyes adatok, például nevek, illetve személyek közvetlen vagy közvetett azonosítását lehetővé tevő helymeghatározó adatok kezelésével jár, a tagállamoknak biztosítaniuk kell e személyes adatok kezelésének jogszerűségét az (EU) 2016/679 rendelettel és adott esetben a 2002/58/EK irányelvvel összhangban.
- (16) [...]
- (17) Amennyiben megfelelő elemzés alapján kellően indokolt, valamint a hajózás biztonságát garantáló vonatkozó és naprakész nemzetközi szabványok hiányában, illetve ha a belvízi hajózási szabványok kidolgozásáért felelős európai bizottság (CESNI) döntéshozatali folyamatának megváltoztatása vagy eredménye veszélyeztetné az Unió érdekeit, a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy az EUMSZ 290. cikkének megfelelően jogi aktusokat fogadjon el a 2005/44/EK irányelv III. mellékletének módosítására vonatkozóan abból a célból, hogy a 2005/44/EK irányelv II. mellékletében meghatározott elvekkel összhangban az Unió érdekeinek védelme érdekében megfelelő műszaki előírásokat határozzon meg a RIS-hez kapcsolódóan.

¹⁶ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/1725 rendelete (2018. október 23.) a természetes személyeknek a személyes adatok uniós intézmények, szervek, hivatalok és ügynökségek általi kezelése tekintetében való védelméről és az ilyen adatok szabad áramlásáról, valamint a 45/2001/EK rendelet és az 1247/2002/EK határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 295., 2018.11.21., 39. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1725/oj>).

- (18) A 2005/44/EK irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatok szerint a műszaki előírások bevezetésére és aktualizálására rendelkezésre álló időszak túl hosszú volt, ami kihatott az ágazat teljesítményére. Ezért fontos változtatni a műszaki előírások bevezetésének folyamatán.
- (19) Az (EU) 2016/1629 európai parlamenti és tanácsi irányelv¹⁷ bevezetett egy ilyen, a CESNI által kidolgozott műszaki előírásokon alapuló folyamatot. A belvízi hajózásra vonatkozó műszaki szabványok kidolgozásáért a Rajnai Hajózási Központi Bizottság (CCNR) égisze alatt működő és a tagállami szakértők előtt nyitva álló CESNI¹⁸ felel. A tapasztalatok szerint a CESNI szervezeten és időben dolgozta ki és tette naprakésszé a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelményeket. Figyelemmel a CESNI szakértelmére és az (EU) 2016/1629 irányelv végrehajtása során szerzett tapasztalatokra, hasonló megközelítést kell alkalmazni a 2005/44/EK irányelv esetében is.
- (20) A belvízi hajózás magas szintű biztonságának és hatékonyságának biztosítása, a folyami információs szolgáltatások nyújtásának biztosítása, valamint a tudományos és műszaki fejlődés és az ágazat egyéb fejleményeinek figyelembevétele érdekében a folyami információs szolgáltatásokra alkalmazandó műszaki előírásokra, azaz a folyami információs szolgáltatások európai szabványára (ES-RIS) való hivatkozásnak a 2005/44/EK irányelv szerves, de nem alapvető részét kell képeznie – feltéve, hogy az összhangban van a II. mellékletben foglalt elvekkel –, és azt naprakészen kell tartani. Ezért az EUMSZ 290. cikkének megfelelően a Bizottságot fel kell hatalmazni arra, hogy a 2005/44/EK irányelv III. mellékletét módosító jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy naprakésszé tegye az ES-RIS szabvány legfrissebb változatára való hivatkozást, és meghatározza a szabvány alkalmazásának kezdőnapját.

¹⁷ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/1629 irányelve (2016. szeptember 14.) a belvízi hajókra vonatkozó műszaki követelmények megállapításáról, a 2009/100/EK irányelv módosításáról és a 2006/87/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 252., 2016.9.16., 118. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

¹⁸ A CESNI-t a CCNR 2015-i-3. sz. határozata alapján hozták létre.

- (21) A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadásakor különösen fontos, hogy a Bizottság az előkészítő munka során megfelelő konzultációkat folytasson, többek között szakértői szinten is, és hogy e konzultációkra a jogalkotás minőségének javításáról szóló, 2016. április 13-i intézményközi megállapodásban¹⁹ meghatározott alapelveknek megfelelően kerüljön sor. A felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésében való egyenlő részvétel biztosítása érdekében az Európai Parlament és a Tanács a szakértőkkel egyidejűleg kap kézhez minden dokumentumot, és szakértőik rendszeresen részt vehetnek a Bizottság felhatalmazáson alapuló jogi aktusok előkészítésével foglalkozó szakértői csoportjainak ülésein.
- (22) A 2005/44/EK irányelv 11. cikkében említett, a belvízi áru- és személyszállításra vonatkozó hajóvezetői bizonyítványokkal foglalkozó bizottságot megszüntették. Ugyanakkor a belvízi hajózási ágazat szabványai és műszaki előírásai terén szakértelemmel rendelkező Belvízi Közlekedési Bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁰ értelmében releváns módon segíti a Bizottságot a RIS tekintetében. Ezen túlmenően ez az irányelv módosítja a 2005/44/EK irányelv 5. és 12. cikkét a bizottsági eljárást érintően, amit egy aktualizált cikkben rögzíteni kell. Ezért a 2005/44/EK irányelv 11. cikkét módosítani kell, hogy tükrözze ezeket a változásokat.
- (23) A minőségi jogalkotás és az egyszerűsítés érdekében lehetővé kell tenni, hogy a 2005/44/EK irányelv hivatkozásokat tartalmazzon nemzetközi szabványokra anélkül, hogy azokat az uniós jogi keretben feleslegesen megkettőznék.
- (24) A RIS-t 2005-ben vezették be az Unióban, és a tagállamok jelentős tapasztalatokra tettek szert a fejlesztése és a végrehajtása terén. A RIS működéséhez szükséges műszaki előírásokat a 2005/44/EK irányelv III. melléklete tartalmazza. Éppen ezért a 2005/44/EK irányelv 12. cikkének (2) bekezdését el kell hagyni. Emellett azzal, hogy a 2005/44/EK irányelv hatálya módosul a TEN-T-re való összpontosítás tekintetében, a RIS bevezetésére vonatkozó követelmény alkalmazandóvá válik a legfontosabb vízi utakon, ami megbízható

¹⁹ HL L 123., 2016.5.12., 1. o., ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_interinstitut/2016/512/oj.

²⁰ Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

közlekedési hálózatot eredményez. Ennek megfelelően a 2005/44/EK irányelv 12. cikkének (3) bekezdését el kell hagyni.

- (25) Az arányosság elvével összhangban a folyami információs szolgáltatások (RIS) Unión belüli nyújtására vonatkozó keret létrehozására irányuló alapvető célkitűzés eléréséhez szükséges és helyénvaló a RIS létrehozására, működtetésére és a kapcsolódó műszaki előírásokra vonatkozó szabályok megállapítása. Ezen irányelv az Európai Unióról szóló szerződés 5. cikkének (4) bekezdésével összhangban nem lépi túl a kitűzött célok eléréséhez szükséges mértéket.
- (26) Az (EU) 2018/1725 európai parlamenti és tanácsi rendelet 42. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság egyeztetett az európai adatvédelmi biztossal, aki 2024. március 20-án véleményt nyilvánított²¹.
- (27) A 2005/44/EK irányelvet ezért ennek megfelelően módosítani kell,

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

²¹ HL C [...], [...], [...] o.

1. cikk

A 2005/44/EK irányelv módosításai

A 2005/44/EK irányelv a következőképpen módosul:

1. Az 1. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„1. cikk

Tárgy

- (1) Ez az irányelv kialakítja a harmonizált folyami információs szolgáltatások (RIS) Unión belüli létrehozásának és alkalmazásának keretét annak érdekében, hogy támogassa a belvízi közlekedést annak biztonságának, hatékonyságának és fenntarthatóságának növelése céljából, valamint hogy megkönnyítse az egyéb közlekedési módokhoz való kapcsolódást.
- (2) Ez az irányelv keretet biztosít az ahhoz szükséges műszaki követelmények, előírások és feltételek kialakításához és továbbfejlesztéséhez, hogy harmonizált, összekapcsolható és hozzáférhető folyami információs szolgáltatásokat lehessen biztosítani az uniós belvízi utakon, valamint hogy szabványosított interfészeket lehessen előmozdítani az egyéb modális forgalomirányítási szolgáltatásokkal való kapcsolat biztosítása céljából.”

2. A 2. cikk (1) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(1) Ez az irányelv a folyami információs szolgáltatásoknak a tagállamok összes olyan, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²² I. és II. mellékletében meghatározottak és felsoroltak szerinti belvízi útján és belvízi kikötőjében való megvalósítására és működtetésére alkalmazandó, amelyek a transzeurópai közlekedési hálózat részét képezik, és amelyek közvetlenül kapcsolódnak valamely másik tagállamnak a transzeurópai közlekedési hálózat részét képező, az 1315/2013/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet I. és II. mellékletében meghatározottak és felsoroltak szerinti belvízi útjaihoz és belvízi kikötőihez.”

²² Az Európai Parlament és a Tanács 1315/2013/EU rendelete (2013. december 11.) a transzeurópai közlekedési hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról és a 661/2010/EU határozat hatályon kívül helyezéséről (HL L 348., 2013.12.20., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1315/oj>).

3. A 3. cikk a következő pontokkal egészül ki:

- „ha) »transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T)«: az 1315/2013/EU rendelet I. mellékletében meghatározott belvízi utak;
- hb) [...];
- hc) [...];
- hd) [...];
- he) »európai referenciaadat-kezelő rendszer (ERDMS)«: olyan egységes hozzáférési pont (könyvtár), amely a belvízi közlekedéssel kapcsolatos informatikai alkalmazások által használt referenciaadatokat és az ezen alkalmazások által használt kódok listáit tartalmazza. Nem foglalja magában az I. és a III. melléklet szerinti, a tagállamok által biztosított hálózati adatokat;
- hf) »kikötői közösségi információs rendszer«: a kikötői és logisztikai folyamatok zökkenőmentességét biztosító, a köz- és a magánszféra érdekelt felei közötti információcserére szolgáló elektronikus platform;
- hg) »intelligens belvízi infrastruktúra-rendszer«: olyan elektronikus platform, amely a belvízi hajózási infrastruktúra félig és teljesen automatizált irányítását támogatja a TEN-T zsilipjeiben és mozgóhídjaiban, és amelyet a vízi utakat kezelő hatóságok működtetnek;
- hh) »Európai RIS-környezet«: nemzeti RIS-információkon alapuló egyponthoz hozzáférési platform a RIS-felhasználók számára, amely kapcsolatot biztosít az egyszeri adatszolgáltatás elve szerinti elektronikus adatszolgáltatási felülethez;
- hi) »belvízi kikötők«: a TEN-T törzshálózatához vagy átfogó hálózatához tartozó, az 1315/2013/EU rendelet II. mellékletében feltüntetett és besorolt belvízi kikötők.”

4. A 4. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„4. cikk

A RIS létrehozása

- (1) A tagállamok megteszik azokat az intézkedéseket, amelyek szükségesek a RIS-nek az ezen irányelv hatálya alá tartozó belvízi utakon és belvízi kikötőkben való megvalósításához.
- (2) A tagállamok úgy alakítják ki a RIS-t, hogy a RIS-alkalmazás hatékony, bővíthető és összekapcsolható legyen annak érdekében, hogy a többi RIS-alkalmazással és az egyéb közlekedési módok rendszereivel együtt tudjon működni, miközben biztosítja a közlekedésirányítási rendszerekhez és a kereskedelmi tevékenységekhez való kapcsolódást is.
- (3) A RIS létrehozása érdekében a tagállamok:
 - a) gondoskodnak arról, hogy a RIS-felhasználók hozzájussanak minden olyan vonatkozó adathoz, amely a belvízi hajózással és a hajóúttervezéssel kapcsolatos. Ezeket az I. mellékletben meghatározott hálózati adatokat – amelyeknek naprakésznek kell lenniük – legalább a III. melléklet szerinti, könnyen hozzáférhető közös elektronikus formátumok egyikében meg kell adni;
 - b) biztosítják, hogy a TEN-T hálózathoz tartozó valamennyi belvízi útjuk és belvízi kikötőjük tekintetében – az a) pontban említett adatokon túl – navigációs célokat szolgáló elektronikus hajózási térképek is a RIS-felhasználók rendelkezésére álljanak;
 - c) lehetővé teszik, hogy – amennyiben a nemzeti vagy nemzetközi előírások megkövetelik a hajókra vonatkozó jelentéstételt – az illetékes hatóságok hozzáférjenek a hajók által biztosított, az összes megkövetelt adatra kiterjedő elektronikus hajózási adatszolgáltatáshoz. Határokon átnyúló forgalom esetén lehetővé kell tenni, hogy ezen adatoknak a szomszédos államok illetékes hatóságai közötti, teljes körű átadására már a hajók határra érkezését megelőzően sor kerülhessen;

- d) biztosítják, hogy a hajósoknak szóló hirdetményeket, többek között a belvízi útjaik vízszintjére (vagy a legnagyobb megengedett merülésre) és a jégveszélyre vonatkozó jelentéseket szabványosított, kódolt és letölthető üzenet formájában adják meg. A szabványüzeneteknek mindenképpen tartalmazniuk kell a biztonságos hajózáshoz szükséges információkat. A hajósoknak szóló hirdetményeket, amelyeknek naprakészeknek kell lenniük, legalább valamely könnyen hozzáférhető közös elektronikus formátumban meg kell adni;
- e) [...];
- ea) az I. és a III. mellékletben meghatározott valamennyi szükséges hálózati adat haladéktalan rendelkezésre bocsátásával biztosítják az Európai RIS-környezeten belüli hálózati adatok naprakészen tartását;
- f) elősegítik azt, hogy a II. melléklet 7. pontjával összhangban meghatározott műszaki előírásoknak megfelelő interfészeken keresztül adott esetben legalább a forgalommal kapcsolatos információkat rendelkezésre bocsátásuk az uniós jog által létrehozott és más közlekedési módok esetében használt elektronikus információcsere-környezetek számára;
- g) [...];
- h) biztosítják, hogy a belvízi kikötők kikötői közösségi információs rendszerei számára rendelkezésre álljanak a II. és a III. melléklet szerinti szabványosított interfészek, amelyeknek ki kell terjedniük többek között az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának – és azon belül mindenekelőtt az (EU) 2023/1804 európai parlamenti és tanácsi rendelet²³ 10. cikkében előírt létesítményeknek – a rendelkezésre állására;
- i) biztosítják, hogy a folyami forgalom irányításának céljára más intelligens belvízi infrastruktúra-rendszerek számára is rendelkezésre álljanak a II. és a III. melléklet szerinti szabványosított interfészek.

²³ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2023/1804 rendelete (2023. szeptember 13.) az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről, valamint a 2014/94/EU irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 234., 2023.9.22., 1. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>).

Az e bekezdésben említett kötelezettségeket az I. és a II. mellékletben meghatározott követelményekkel és elvekkel összhangban kell teljesíteni.

- (4) A tagállamok illetékes hatóságai a regionális igények figyelembevételével RIS-központokat alakítanak ki.
- (5) A tagállamok – közösen – hajózóúttal, infrastruktúrával, forgalommal és közlekedéssel kapcsolatos szolgáltatásokat nyújtó Európai RIS-környezetet alakítanak ki, irányítanak, működtetnek, használnak és tartanak fenn, valamint biztosítják a szükséges adatokat. Az Európai RIS-környezetnek valamennyi RIS-felhasználó számára hozzáférhetőnek kell lennie, és a RIS-sel kapcsolatos információk cseréjének fő platformjaként kell szolgálnia. Magában kell foglalnia a más közlekedési módok és a belvízi kikötők rendszereivel való kapcsolódásra szolgáló interfészeket. A tagállamok kijelölnek egy vagy több, az Európai RIS-környezetért felelős illetékes hatóságot.
- (6) A Bizottság végrehajtási jogi aktusokat fogad el, amelyekben – a II. melléklet 7. pontjában meghatározott, a RIS-hez kapcsolódó műszaki előírásokra vonatkozó elvek alapján – meghatározza az Európai RIS-környezet működési jellemzőit, szerepét és eljárásait, valamint kijelöli az Európai RIS-környezetet működtető szervezetet, annak érdekében, hogy Unió-szerte biztosítsa az egységes végrehajtásukat. Ezeket a végrehajtási jogi aktusokat a 11. cikk (2) bekezdésében említett vizsgálóbizottsági eljárás keretében kell elfogadni.
- (7) Az Automatikus Hajóazonosító Rendszerek (AIS) használatára a belvízi hajózás rádiótávközlő-szolgálatáról szóló, a Nemzetközi Távközlési Egyesület (ITU) rádiószabályzatának keretében 2012. április 12-én, Bukarestben megkötött körzeti megállapodást (RAINWAT) kell alkalmazni.
- (8) [...].
- (9) A Bizottság meghozza a megfelelő intézkedéseket a RIS összekapcsolhatóságának, megbízhatóságának, rendelkezésre állásának és biztonságának ellenőrzésére.”

5. Az 5. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„5. cikk

Műszaki előírások

- (1) A RIS támogatása és a RIS-szolgáltatások 4. cikk (2) bekezdésében előírt összekapcsolhatóságának biztosítása érdekében a III. mellékletben említett műszaki előírásokat kell alkalmazni a II. mellékletben meghatározott elvekkel összhangban, és a szóban forgó előírásoknak különösen a következő területekre kell kiterjedniük:
- a) a belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszer (a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS);
 - b) elektronikus hajózási adatszolgáltatás;
 - c) hajósoknak szóló hirdetmények;
 - d) hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerek;
 - e) a RIS igénybevételéhez szükséges berendezések kompatibilitása;
 - f) az Európai RIS-környezet működtetésére vonatkozó műszaki előírások;
 - g) összekapcsolódás és információcsere az uniós adatbázisokkal (ERDMS);
 - h) más közlekedési módok informatikai platformjai számára biztosított szabványosított interfész;
 - i) kikötői közösségi információs rendszerek és intelligens belvízi infrastruktúra-rendszerek számára biztosított szabványosított interfész;
 - j) hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatok.”

5a. A 6. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„6. cikk

Műholdas helymeghatározás

A pontos helymeghatározást igénylő RIS céljára műholdas helymeghatározási és navigációs rendszerek alkalmazása ajánlott, ideértve például a Galileo által biztosított navigációs szolgáltatásokat, többek között a nagy pontosságú szolgáltatást és a nyilvános navigációsüzenet-hitelesítési szolgáltatást, valamint az európai geostacionárius navigációs lefedési szolgáltatást (EGNOS). A Föld-megfigyelési adatokra támaszkodó alkalmazások és szolgáltatások céljára Kopernikusz-adatok, -információk vagy -szolgáltatások alkalmazása ajánlott.”

6. A 8. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„8. cikk

Illetékes hatóságok

A tagállamok kijelölik a RIS-alkalmazásért, a nemzetközi adatcseréért, az Európai RIS-környezet működtetéséért és a RIS-felhasználók panaszainak kezeléséért felelős illetékes hatóságokat. Ezeket a hatóságokat ... [két évvel ezen irányelv átültetésének időpontját követően]-ig be kell jelenteni a Bizottságnál.”

7. [...]:
8. A 9. cikk helyébe a következő szöveg lép:

A titoktartásra, az információbiztonságra és a személyes adatok kezelésére vonatkozó szabályok

- (1) A tagállamok az alkalmazandó uniós és nemzeti joggal összhangban megteszik a megfelelő technikai és szervezési intézkedéseket a RIS-információknak és -nyilvántartásoknak a kárt okozó eseményekkel vagy visszaélésekkel – többek között a jogosulatlan hozzáféréssel, módosításokkal vagy elvesztéssel – szembeni védelme, valamint az ezen irányelv alapján megosztott kereskedelmi és egyéb érzékeny információk bizalmas jellegének a biztosítása érdekében.
- (2) Az (EU) 2016/679 európai parlamenti és tanácsi rendelet 4. cikkének 1. pontjában meghatározottak szerinti személyes adatnak minősülő adatok csak annyiban kezelhetők ezen irányelv alapján, amennyiben az ilyen adatkezelés a RIS-alkalmazások megfelelő működéséhez szükséges, hogy ezáltal az uniós belvízi utakon harmonizált, összekapcsolható és hozzáférhető folyami információs szolgáltatásokat lehessen biztosítani, valamint hogy szabványosított interfészeket lehessen előmozdítani az egyéb modális forgalomirányítási szolgáltatásokkal való kapcsolat biztosítása céljából.”

9. A 10. cikk helyébe a következő szöveg lép:

Módosítási eljárás

- (1) [...]
- (2) A Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el abból a célból, hogy adott esetben – a (3) bekezdésben meghatározott kritériumokra tekintettel és a II. mellékletben foglalt elvekkel összhangban – módosítsa a III. mellékletet, naprakésszé téve az ES-RIS legfrissebb változatára való hivatkozást, és meghatározva annak alkalmazása kezdőnapját.
- (3) Vonatkozó és naprakész műszaki előírások hiányában, vagy ha a CESNI által kidolgozott műszaki előírások nem felelnek meg a II. mellékletben meghatározott alkalmazandó követelményeknek, vagy ha a CESNI döntéshozatali folyamatában vagy a szabvány egyéb elemeiben bekövetkező változások veszélyeztetnék az Unió érdekeit, és amennyiben egy megfelelő elemzés alapján kellően indokolt, a Bizottság felhatalmazást kap arra, hogy a 10a. cikknek megfelelően felhatalmazáson alapuló jogi aktusokat fogadjon el a III. melléklet annak érdekében történő módosítása céljából, hogy a II. mellékletben foglalt elveken alapuló, megfelelő műszaki előírásokat határozzon meg.”

10. A 10a. cikk (2) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(2) A Bizottságnak a 10. cikkben említett, felhatalmazáson alapuló jogi aktusok elfogadására vonatkozó felhatalmazása ötéves időtartamra szól ... [a hatálybalépés dátuma]-tól/-től kezdődő hatállyal. A Bizottság legkésőbb kilenc hónappal az ötéves időtartam letelte előtt jelentést készít a felhatalmazásról. A felhatalmazás hallgatólagosan meghosszabbodik a korábbival megegyező időtartamra, amennyiben az Európai Parlament vagy a Tanács nem ellenzi a meghosszabbítást legkésőbb három hónappal minden egyes időtartam letelte előtt.”

11. A 10a. cikk (6) bekezdésének helyébe a következő szöveg lép:

„(6) Az e cikk értelmében elfogadott, felhatalmazáson alapuló jogi aktus csak akkor lép hatályba, ha az Európai Parlamentnek a jogi aktusról való értesítését követő két hónapon belül sem az Európai Parlament, sem a Tanács nem emelt ellene kifogást.”

12. A 11. cikk helyébe a következő szöveg lép:

„11. cikk

A bizottsági eljárás

(1) A Bizottságot a Belvízi Közlekedési Bizottság segíti. Ez a bizottság a 182/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet²⁴ értelmében vett bizottságnak minősül.

(2) Az e bekezdésre történő hivatkozáskor a 182/2011/EU rendelet 5. cikkét kell alkalmazni. Ha a bizottság nem nyilvánít véleményt, a Bizottság nem fogadhatja el a végrehajtási jogi aktus tervezetét, és a 182/2011/EU rendelet 5. cikke (4) bekezdésének harmadik albekezdése alkalmazandó.”

²⁴

Az Európai Parlament és a Tanács 182/2011/EU rendelete (2011. február 16.) a Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról (HL L 55., 2011.2.28., 13. o., ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2011/182/oj>).

13. A 12. cikk (2) és (3) bekezdését el kell hagyni.
14. A szöveg a következő cikkel egészül ki:

„12a. cikk

Nyomon követés

A Bizottság nyomon követi a RIS Unión belüli létrehozását, és arról ... [5 évvel a hatálybalépés időpontját követően]-ig jelentést tesz az Európai Parlamentnek és a Tanácsnak.”

15. A 2005/44/EK irányelv I. mellékletének helyébe ezen irányelv I. mellékletének szövege lép.
16. A 2005/44/EK irányelv II. mellékletének helyébe ezen irányelv II. mellékletének szövege lép.
17. Az ezen irányelv III. mellékletében foglalt szöveg III. mellékletként beillesztésre kerül a 2005/44/EK irányelvbe.

2. cikk

Átültetés

- (1) Az ezen irányelv hatálya alá tartozó tagállamok hatályba léptetik azokat a törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek szükségesek ahhoz, hogy ennek az irányelvnek legkésőbb ... [három évvel a hatálybalépést követően]-ig megfeleljenek. Erről haladéktalanul tájékoztatják a Bizottságot.
- (2) Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.
- (3) A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguk azon főbb rendelkezéseinek szövegét, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Hatálybalépés

Ez az irányelv az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Címzettek

Ennek az irányelvnek azok a tagállamok a címzettjei, amelyek rendelkeznek a 2005/44/EK irányelv 2. cikke szerinti alkalmazási körbe tartozó belvízi utakkal.

Kelt Brüsszelben,

az Európai Parlament részéről

a Tanács részéről

az elnök

az elnök

AZ ADATOKRA VONATKOZÓ MINIMUMKÖVETELMÉNYEK

A 4. cikk (3) bekezdésének a) pontjában említettek szerint különösen a következő adatokat kell megadni:

- a fő vízi útvonal kilométerben megadva,
- a hajókra és konvojokra vonatkozó korlátozások a hosszúság, szélesség, merülési magasság és léghuzat tekintetében,
- az áthaladást korlátozó építmények, különösen a zsilipek és hidak üzemelési ideje,
- becsült várakozási idő a hidaknál, zsilipeknél és belvízi kikötőknél,
- a kikötők és átrakásra alkalmas területek helymeghatározása,
- a hajózás szempontjából lényeges vízmércék referenciaadatai,
- az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának elhelyezkedése.

A szolgáltatott információknak naprakésznek kell lenniük.

A RIS-HEZ KAPCSOLÓDÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOKRA VONATKOZÓ ELVEK**1. Általános elvek**

A RIS-hez kapcsolódó műszaki előírásoknak tiszteletben kell tartaniuk a következő általános elveket:

- a) a szolgáltatások és a kapcsolódó rendszerek tervezésére, megvalósítására és üzemeltetésére vonatkozó műszaki előírások feltüntetése;
- b) a RIS-architektúra és -szervezet;
- c) ajánlások a hajók számára a RIS-ben való részvételre, az önálló szolgáltatásokra és a RIS fokozatos fejlesztésére vonatkozóan.

2. A belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS

Az 5. cikknek megfelelően az elektronikus térkép-megjelenítő és információs rendszerre (a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS) vonatkozóan megállapítandó műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) a tengeri közlekedésben alkalmazott ECDIS-szel való összeegyeztethetőség a belvízi hajóknak a torkolatok vegyes forgalmi zónáiban való közlekedése, valamint a folyam-tengeri közlekedés megkönnyítése érdekében;
- b) a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseire vonatkozó minimumkövetelmények, valamint az elektronikus navigációs térképek minimumtartalmának meghatározása a hajózás biztonságának figyelembevételével, különösen:
 - a) a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseinek nagy fokú megbízhatósága és alkalmassága;
 - b) a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS berendezéseinek robusztussága, hogy minőségromlás vagy a megbízhatóság csökkenése nélkül kiállják a hajókon jellemző környezeti körülményeket;
 - c) valamennyi olyan típusú földrajzi objektum feltüntetése az elektronikus navigációs térképeken (pl. a hajózóutak határvonalai, a partvonalon található építmények, jeladó bóják), amely szükséges a biztonságos hajózáshoz;

- d) az elektronikus térképek rávetített radarképpel történő követése, ha hajókormányzásra használják;
- c) a hajóútvonalakra vonatkozó naprakész mélységinformációk beillesztése az elektronikus navigációs térképen történő megjelenítésbe az előre meghatározott vagy az aktuális vízszint szerint;
- d) további információk felvétele (pl. az illetékes hatóságokon kívüli egyéb felek) az elektronikus navigációs térkép-megjelenítésbe a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS keretében a biztonságos hajózáshoz szükséges információk érintése nélkül;
- e) az elektronikus navigációs térképek elérhetősége a RIS-felhasználók számára;
- f) az elektronikus navigációs térképekre vonatkozó adatok rendelkezésre bocsátása az alkalmazások valamennyi gyártója számára, adott esetben méltányos, költségarányos díj ellenében;
- g) a zsilipeknél, hidaknál és belvízi kikötőknél tapasztalható várakozási idővel kapcsolatos naprakész információk beillesztése és megjelenítése a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS keretében, a biztonságos hajózáshoz szükséges információk érintése nélkül.

3. Elektronikus hajózási adatszolgáltatás

A belvízi hajózásban alkalmazott elektronikus hajózási adatszolgáltatásra vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) az elektronikus adatcsere megkönnyítése a tagállamok illetékes hatóságai, a belvízi és a tengeri hajózásban, valamint a kombinált szállításban részt vevők között, amennyiben annak a belvízi hajózás is része;
- b) a közlekedéssel kapcsolatos szabványosított értesítések használata a hajók és a hatóságok, a hatóságok és a hajók, valamint a hatóságok és hatóságok közötti üzenetváltásokban a tengeri hajózással való összeegyeztethetőség érdekében;
- c) nemzetközileg elfogadott kódjegyzékek és osztályozások alkalmazása, adott esetben kiegészítve a hajózással kapcsolatos további igényekkel;
- d) egyedi európai hajóazonosító-szám használata.

4. A hajósoknak szóló hirdetmények

A hajósoknak szóló hirdetményekre vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírások – különösen a hajózóutakra vonatkozó információk, a forgalommal kapcsolatos információk és a forgalomirányítás, valamint a hajóúttervezés tekintetében – a következő elveket kell követniük:

- a) szabványosított adatstruktúra, amely előre meghatározott szövegmodulokat alkalmaz, és nagymértékben kódolt, hogy lehetővé tegye a legfontosabb tartalom más nyelvekre való automatikus lefordítását, és megkönnyítse a hajósoknak szóló hirdetmények hajóúttervezési rendszerekbe történő beillesztését;
- b) a szabványosított adatstruktúra összeegyeztethetősége a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS adatstruktúrájával, hogy lehetővé váljon a hajósoknak szóló hirdetményeknek a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS-be történő beillesztése;
- c) a hajózásra és a hajóúttervezésre vonatkozó műszaki előírásokkal való összehangolás a benyújtott információk közötti összhang biztosítása érdekében.

5. Hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerek

A hajó-helyzetmegállapító és -nyomonkövető rendszerekre vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) a rendszerekre vonatkozó előírások és a szabványüzenetek, valamint eljárások meghatározása annak érdekében, hogy azokat automatizált módon lehessen megadni;
- b) a taktikai forgalmi információk és a stratégiai forgalmi információk közlésére alkalmas rendszerek megkülönböztetése, mindkét esetben figyelembe véve a helymeghatározási pontosságot és a szükséges frissítést;
- c) a hajók helyzetmegállapítására és nyomon követésére szolgáló, vonatkozó műszaki rendszerek – például a belvízi közlekedésben alkalmazott AIS (Automatikus Hajóazonosító Rendszer) – leírása;
- d) az adatformátumok összeegyeztethetősége a tengeri automatikus hajóazonosító rendszerrel (AIS).

6. Az Európai RIS-környezetre vonatkozó elvek

Az Európai RIS-környezetre vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) digitális egyablakos ügyintézési pontként való működés a belvízi hajózásban;
- b) harmonizált, egységes hozzáférési pont, amely naprakész, lehetőség szerint valós idejű tájékoztatást nyújt a hajózási utak biztonságos és fenntartható hajózást, tervezést és kikötői műveleteket biztosító feltételeiről a TEN-T keretében;
- c) multimodális közlekedési láncok elérhetővé tétele a megfelelő szintű adatvédelem biztosítása mellett;
- d) az adatok magas szintű pontossága az érintett RIS-felhasználók között a TEN-T keretében történő zökkenőmentes adatszárlás érdekében (az Unión belül és kívül);
- e) felhasználóbarát interfész, amely olyan könnyen használható, hasznos és gyakorlati funkciókkal rendelkezik, mint a profilok mentésének és tárolásának képessége;
- f) az „egyszeri adatszolgáltatás” elvével összhangban harmonizált, egyszeri jelentéstételi pont, a nemzetközi utak esetében is;
- g) kapcsolatteremtés más olyan rendszerekkel, amelyek információs, kommunikációs, navigációs vagy helymeghatározási/lokálizációs technológiákat alkalmaznak a TEN-T infrastruktúrájának, mobilitásának és forgalmának hatékony kezelése, valamint a polgárok és az üzemeltetők számára hozzáadott értéket biztosító szolgáltatások nyújtása érdekében, beleértve a hálózat biztonságos, védett, környezetkímélő és kapacitáshatékony használatára szolgáló rendszereket is;
- h) a RIS végrehajtásának nyomon követésére felhasználható, anonimizált és összesített használati adatok gyűjtése és bejelentése, beleértve legalább a RIS-felhasználók számát, az adatoknak az Európai RIS-környezetben való rendelkezésre állását, valamint az egyéb digitális rendszerekhez vagy platformokhoz való kapcsolódást és az azokkal folytatott információcsere számát;
- i) a kiberbiztonság biztosítása.

7. Adatok rendelkezésre állása más digitális rendszerek vagy platformok számára

A más digitális rendszerekkel vagy platformokkal folytatott adatcserére vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) az Európai RIS-környezet által biztosított funkciókra való támaszkodás;
- b) a RIS-technológiák és a más közlekedési módok által használt adatbázisok és rendszerek közötti elektronikus adatcsere megkönnyítése megfelelő adatkapcsolatok és interfészek révén;
- c) a rendszerekre és az automatizált adatcserével kapcsolatos eljárásokra vonatkozó követelmények meghatározása;
- d) valós idejű információcsere, különösen a sürgős adatok esetében;
- e) a biztonságos információcsere garantálása egy átfogó, jogosultságokon alapuló hozzáférés-ellenőrzési rendszerrel összhangban;
- f) olyan, a rendszerek közötti cserét támogató keretre való felkészülés, amely lehetővé teszi a jövőbeli fejlesztéseket és szükség esetén a további rendszerekkel való kapcsolatokat, beleértve a jövőbeli európai mobilitási adattérrel és bármely más olyan rendszerrel való információcserét, amelynek célja a multimodális szállítással kapcsolatos innovációk előmozdítása.

8. [...]

[...]

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

9. Hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatok

A hajózással és hajóúttervezéssel kapcsolatos adatokra vonatkozó, az 5. cikk szerinti műszaki előírásoknak a következő elveket kell követniük:

- a) naprakész tájékoztatás nyújtása rendszeres időközönként, de legalább akkor, ha a hajózóút helyzetében olyan jelentős változások következnek be, amelyek hatással lehetnek a hajózásra;
- b) legalább a következő adatokat lefedik:
 - a) becsült várakozási idő a zsilipeknél, (mozgó)hidaknál és belvízi kikötőknél;
 - a1) az európai víziúthálózatra vonatkozó, a hajózáshoz és hajóúttervezéshez szükséges adatok, amelyek legalább az I. mellékletben foglalt minimumkövetelményekre kiterjednek;
 - b) vízszint, a legkisebb mért mélység, a függőleges távolság, a duzzasztási állapot (ha akadályozza a hajózást), a hajózási szabályok, az előre jelzett vízszint és a legkisebb becsült mélység;
 - c) jéghelyzet és annak hatása a hajózhatóságra;
 - d) a zsilipek, (mozgó)hidak és belvízi kikötők üzemideje.
 - e) [...]
- c) adott esetben információszolgáltatás a belvízi közlekedésben alkalmazott ECDIS-en, a hajósoknak szóló hirdetményeken és az Európai RIS-környezeten keresztül.

A RIS-RE VONATKOZÓ MŰSZAKI ELŐÍRÁSOK

A RIS-re alkalmazandó műszaki előírások megegyeznek az [ES-RIS 2023/1] dokumentumban meghatározott műszaki előírásokkal.”
